



1979 – 1993

**MAN-VW  
1979 – 1993**

Unter der Marke MAN-VW boten die > Volkswagenwerke AG, Wolfsburg, und die > MAN AG, München, von 1979 bis 1993 ein gemeinsames Nutzfahrzeugprogramm an.

Am 3. Dezember 1976 unterschrieben Toni Schmücker (VW) und Dr. Hans Moll (MAN) einen Vorvertrag zur Zusammenarbeit bei der gemeinsamen Entwicklung sowie dem Bau und Vertrieb von Lastfahrzeugen im Bereich von 6,0–6,5/7,5–8 und 9 t Gesamtgewicht. Besiegelt wurde die Absicht am 25. August 1977.

Die MAN wollte ihre Angebotspalette nach unten erweitern, VW zum LKW-Hersteller aufsteigen und das VW-Programm das aus dem Transportern Typ 2 und den LT-Modellen mit 4–5 t Gesamtgewicht (Nutzlast 1000 bis 3000 kg) ausbauen. Beide Partner hofften sich für ihre eigenen Produkte einen wechselseitigen Zugang zu den jeweiligen Exportmärkten. MAN war gut in Jugoslawien, Rumänien und Ungarn, VW in Südamerika und in den USA vertreten.

Die Wolfsburger Konstrukteure übernahmen die Verantwortung für Getriebe, Hinterachse, Fahrerhaus und Fahrzeugelektrik, den Münchnern oblag die Entwicklung von Motoren, Kraftstoffanlage, Vorderachse, Bremsen, Chassis, Bereifung und Auspuffanlage.

Die Auslieferung der „Coop-Reihe“ begann nach der Frankfurter IAA 1979 mit den Typen 6.90 F und 8.90 F in den Versionen Fahrgestell, Kipper und Pritschenwagen. Die neuentwickelten 90-PS-Vierzylinder-Reihenmotoren (D 0224 MF, 3791 ccm) stammten aus

dem MAN-Werk Augsburg, ebenso die ab Anfang 1980 serienmäßig gefertigten 136-PS-Sechszylinder (D 0226 MF, 5687 ccm). Die damit ausgestatteten

Typen 8.136 F und 9.136 F rollten als Pritschenwagen, Sattelzugmaschinen, Dreiseitenkipper und Fahrgestelle für diverse Aufbauten vom Band.



**Jetzt kann die Wirtschaft wirtschaftlicher wirtschaften.**

Die MAN-VW-LKW sind die wirtschaftlichsten LKWs der Welt. Sie sind die einzigen LKWs, die die höchsten Leistungen bei den geringsten Kraftstoffverbräuchen erbringen. Das ist die Folge der gemeinsamen Entwicklung und des gemeinsamen Einsatzes der besten Motoren, Getriebe, Achsen, Bremsen, Chassis, Bereifung und Auspuffanlage.

Die MAN-VW-LKW sind die einzigen LKWs, die die höchsten Leistungen bei den geringsten Kraftstoffverbräuchen erbringen. Das ist die Folge der gemeinsamen Entwicklung und des gemeinsamen Einsatzes der besten Motoren, Getriebe, Achsen, Bremsen, Chassis, Bereifung und Auspuffanlage.



MAN-VW – Werbung 1980 <sup>1</sup>



MAN-VW in der Vorserie 1978 <sup>1</sup>

Anfangs wurden 25% der Fahrzeuge bei MAN in Salzgitter und 75% bei VW in Hannover-Stöckten montiert. Obwohl sich der Absatz nur langsam anließ, wurde die Koop-Reihe ein Renner. Gesamtzahlen ???

Bereits 1980 wurden von in- und ausländischen Karosserieschneidern erste Omnibusse, zumeist als Clubbusse mit 21 bis 25 Sitzplätzen, auf das neuentwickelte MAN-VW-Fahrgestell 8.136 FOC (Frontmotor-Omnibus-Chassis) aufgebaut. Ebenso präsentierte man die ersten Allrad-Typen MAN-VW 9.136 FA.

Die MAN-VW-Kabine nutzte die Volkswagen-Tochter Volkswagen do Brasil auch für eigenständig entwickelte Lastwagen als 11- bis 13-Tonner mit MWM-Diesel- und Chrysler-Dodge-Ottomotoren für den südamerikanischen Markt. Die MAN setzte die Gemeinschaftskabine ab 1979 auf ihren kleinsten eigenen Lkw-Typ 10.150 (10 t GG), jedoch ohne das VW-Emblem am Grill.

Ab 1987 gab es nur zwei Meter breite Müllwagen, die 17,5 t auf die Waage bringen durften.

Zur IAA 1987 steigerte MAN die Leistung ihrer kleinen Vier- und Sechszylindermotoren auf 102 bzw. 150 PS. Die äußerlich modifizierten Fahrzeugtypen hießen nun dementsprechend 6.100 und 9.150.

Im gleichen Jahr erhielt der spanische Nutzfahrzeughersteller Enasa eine Lizenz zum Nachbau der G-Reihe und durfte die aus Deutschland importierten Fahrzeuge ab 1987 mit seinem eigenen Markenzeichen Pegaso versehen. Die leistungsadäquate Pegaso-eigene Fahrzeuglinie „Ebro“ wurde gleichzeitig eingestellt.

Aus produktionstechnischen Gründen verlagerte man Ende 1987 die Endmontage nach Salzgitter. Die Fahrerhäuser entstanden jedoch weiter auf den VW-Bändern in Hannover gemeinsam mit den Toyota-Fahrerhäusern (Toyota Motor Company).

1988 – Juni): Hannover-Messe: Niesmann-Clouliner auf MAN-VW 9.170 FOC 6x2 und Aufbau auf MAN 30.361 VFK

1988 bot die G-Reihe sechs Baureihen von 6 bis 10 t Nutzlast und jeweils drei verschiedene Aufbauten. Zwei Dieselmotoren, ein 4,6-Liter-Vierzylinder (102 PS) oder ein 6,9-Liter-Sechszylinder (150 PS), trieben die Fahrzeuge. Nach dem Baukastensystem konnten die Fahrzeuge mit verschiedenen Radständen den jeweils gewünschten Sonderaufbauten angepasst werden. Neben Pritschenwagen, Kippnern und Sattelzugmaschinen wurden auch eine Allradversion und ein spezielles Fahrgestell mit Frontlenkerfahrerhaus für Omnibusaufbauten (FOC) geliefert.



MAN-VW für Südamerika weiterentwickelt: Typ 13-180 aus dem Jahr 2002 <sup>1</sup>



MAN-VW: Typ 16.210 aus dem Jahr 1990 <sup>1</sup>



MAN-VW 1991



MAN-VW: mit neuem Design 1990