



FEURIGES SCHWEDENHAUS

Vorstellung: Mit der Erneuerung der Baureihen hat Scania auch eine neue Generation der Crew Cab entwickelt. Mir ihr will die Marke weiter im Feuerwehrsegment expandieren.

TEXT & FOTOS: JOHANNES ROLLER

Auf der Interschutz 2020 wäre sie garantiert im Mittelpunkt des Scania-Messeauftritts gestanden – hätte nicht die Corona-Pandemie dazwischengefunkt. Die Rede ist von der jüngsten Generation der Crew Cab für Feuerwehr & Co., hierzulande meist als Doppel-, Gruppen- oder Mannschaftskabine bezeichnet, wobei die Feuerwehr sorgfältig zwischen Trupp- (drei Mann inklusive Fahrer), Staffel- (sechs Mann inklusive Fahrer) und Gruppenkabinen (neun Mann inklusive Fahrer) differenziert. Wie gut, dass die Fachpresse noch vor dem großen Shutdown Gelegenheit zu einer exklusiven Interschutz-Vorschau bei Scania Deutschland in Koblenz hatte.

Drei neue Feuerwehrautos standen dort zum Kennenlernen bereit: eines von vier Löschfahrzeugen Logistik (LF-L) der Feuerwehr Dortmund mit Crew Cab CP31L auf Scania P360 B 4x4HA, ein Wechsellader der Berufsfeuerwehr Koblenz mit „normaler“ Kabine CR20N auf Scania R410 B 6x2*4NA und ein schwedisches Vorführ-Löschfahrzeug mit Crew Cab CP28L auf Scania P370 B 4x2NB.

Nur der Star im Portfolio, die neue Mannschaftskabine CP31N, – laut Scania das geräumigste in einem Stück gebaute Mannschaftsfahrerhaus am Markt – fehlte. Sie war schlichtweg so brandneu, dass bis dato noch kein Vorführwagen den Weg nach Deutschland gefunden hatte. Dank Normaldach (daher das „N“, im Gegensatz zu „L“ wie „low“) kommt sie im Innenraum auf 1.800 Millimeter Stehhöhe.

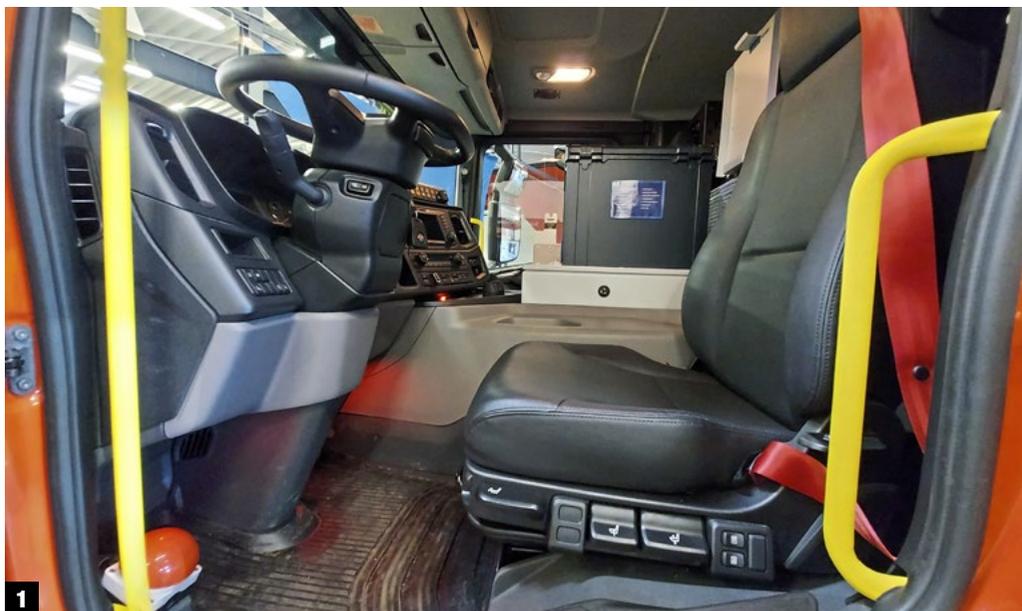
Mannschaftskabinen ab Werk bieten nur wenige Lkw-Hersteller an, denn viele Aufbauer wie auch Kunden bevorzugen „aufbauintegrierte Kabinen“, bei denen der hintere Abschnitt samt Geräteaufbau an ein kleines Serienfahrerhaus auf einem zweiachsigen Standard-Fahrgestell angedockt wird.

Für die Lösung ab Werk sprechen die bessere Kommunikationsmöglichkeit im Innenraum und der volle Komfort für die gesamte Mannschaft, vor allem hinsichtlich Federung und Belüftung. Die Scania Crew Cab bietet sogar eine Extra-Dachklimaanlage für den Mannschaftsbereich. Für gemäßigte Klimazonen ist eine Hochleistungsblütereinheit mit einstellbaren Luftauslässen in der Decke als günstigere Alternative erhältlich.

Bei der Sicherheit punktet die Mannschaftskabine der Schweden mit folgenden Merkmalen: durchgängige Fahrerhausstruktur, dank hochfestem Stahl schlanke A-Säule, zusätzlich verbesserte Sicht (im Vergleich zur Vorgängergeneration) durch tiefer gezogene Fensterbänke und Armaturenräger, alle Spiegel elektrisch verstell- und beheizbar, Fahrer- und Seitenairbags. Nur für den Beifahrer gibt es aus baulichen Gründen keinen Airbag – was aber nicht an der Entbehrlichkeit der Führungskraft liegt, die dort in der Regel Platz nimmt.

Stichwort „Platz nehmen“: Die neue Crew Cab bietet eine Vielzahl an Sitzmöglichkeiten und Stauraum für die Staffel oder Gruppe. Zu den Optionen gehören drei oder vier Einzelsitze oder eine Sitzbank (ab Werk jeweils nur in Fahrtrichtung). Eine Sitzbank ohne Rückenlehne, speziell für Atemschutzgeräteträger, ist ebenfalls erhältlich. Hinzu kommen diverse elektrische, pneumatische und mechanische Vorbereitungen ab Werk für Installationen ganz nach Kundenwunsch.

Ein weiteres Plus ist die Zertifizierung nach ECE-R29/3 zuzüglich des freiwilligen „Schwedentests“. „Der Schwedentest ist bei den Belastungen und Testbedingungen anspruchsvoller,



1



2



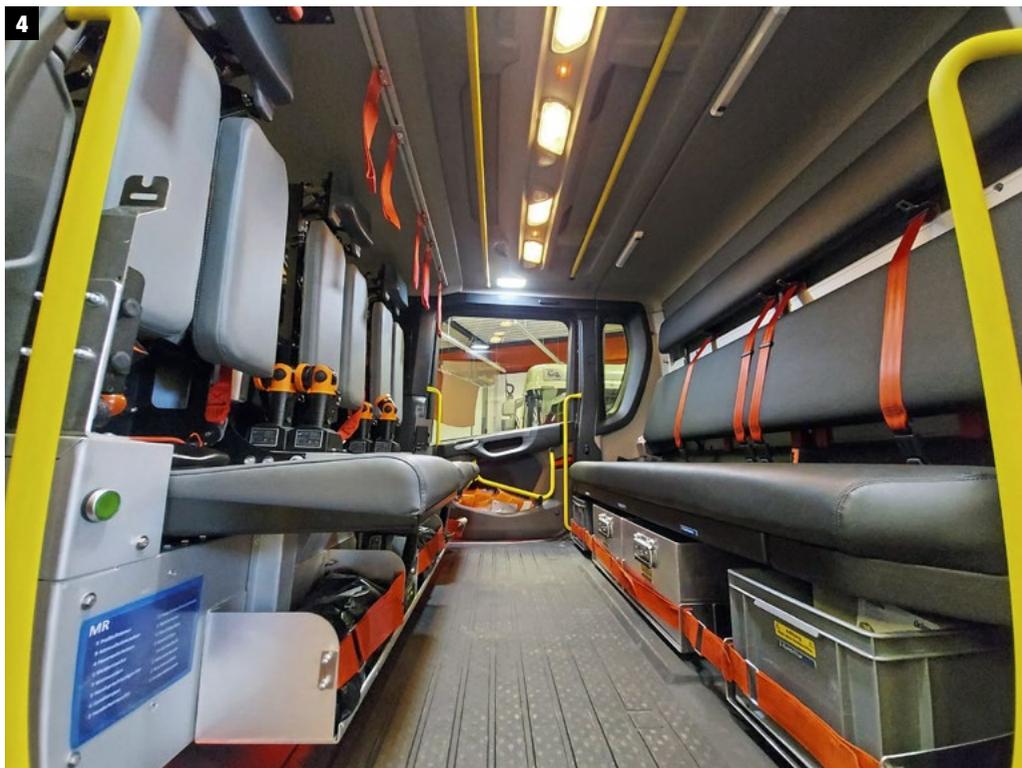
3

1 Serienstandard für den Fahrer im Scania P 360 (LF-L) der Feuerwehr Dortmund.

2 Rechts auf dem Armaturenbrett sitzen die feuerwehrspezifischen Bedienelemente und in Griffweite vom Beifahrer der Funkhörer.

3 Sicherheit hinten wie vorn in der Scania Crew Cab: verbesserte Sicht, Türverriegelung, Seitenairbags, Gurte und Haltegriffe.

4 Blick ins Herz der CP31L: den Mannschaftsbereich mit zwei Sitzreihen und ebenem Boden.



4

denn alle drei Pendelschlagtests werden an einer Kabine durchgeführt“, erklärt Rita Kornek vom Verkauf Kommunal- und Sonderfahrzeuge bei Scania Deutschland. „Nach Testende müssen sich die Türen noch öffnen lassen. Alle unsere Fahrerhäuser halten diesem Test stand!“

Grundsätzlich gehören die Scania Crew Cabs alle zur P-Baureihe. Auch eine XT-Ausführung gibt es, mit Stahlstoßstange und vergitterten Scheinwerfern. Bei der Motorisierung stehen Feuerwehrkunden weiterhin Euro-5-Motoren (SCR-only) sowie Euro-6-Motoren mit neun Liter (280, 320, 360 PS) oder 13 Liter Hubraum (370, 410, 450, 500 PS) zur Verfügung. Für G- und R-Baureihe, dann ohne Crew Cab, sind auch 540 PS möglich. Und für die L-Baureihe, etwa als Drehleiter-Chassis, steht inzwischen auch der neue Siebenliter-Motor DC07 zur Verfügung. Alle Varianten der Motoren DC09 und DC13 sind in Kombination mit einem Allison-Automatikgetriebe oder mit dem automatisierten Scania Opticruise erhältlich.

Von der Länge her existieren zwei Crew-Cab-Varianten: die kürzere CP28 für die Staffel-, die längere CP31 für die Gruppenbesatzung. Hinzu kommen zwei mögliche Dachhöhen: Die Version mit niedrigem Dach, CP28L oder CP31L, hat eine Innenhöhe von 1.500 Millimetern. Die eingangs erwähnte neue CP31N wartet mit Normaldach und 1.800 Millimeter Innenhöhe im Mannschaftsbereich auf.

Auch den Zugang von außen haben die Konstrukteure verbessert: Die hinteren Türen der Crew Cab weisen verschiedene Feststellrasten auf und haben einen maximalen Öffnungswinkel von 85 Grad. Beim längeren Mannschaftsfahrerhaus wurden die Türen weiter nach vorn versetzt, sodass die Türöffnung nicht durch die Sitze oder die Sitzbank eingeschränkt wird. Mannschaftsraum und Durchstieg erfüllen die europäische Norm EN 1846. Den raschen Einstieg in den Mannschaftsraum erleichtert zudem ein neuer Handgriff an der Tür.

Zusammen mit den treppenartig ausgeführten Einstiegsstufen – die untere Stufe klappt beim Türöffnen automatisch und recht geräuschvoll aus – sowie den beiden langen gelben Handläufen wird so ein schneller und vor allem sicherer Ein- beziehungsweise Ausstieg ermöglicht. Der Kraftfahrer wiederum kann sich über das verstellbare Lenkrad aus dem Scania-Baukasten freuen.

Insgesamt kommt Scania der Trend zu größeren, schwereren Einsatzfahrzeugen sehr entgegen. Doch auch das Chassis für ein klassisches Norm-Löschfahrzeug mit 16 Tonnen zGG kann Scania liefern. „Wir bauen 18-Tonner und lasten sie ab“, erklärt Dominik Bertrams, Product Manager Public & Special Trucks bei Scania Deutschland.

- 1** Die hinteren Türen der Crew Cab weisen verschiedene Feststellrasten auf und haben einen maximalen Öffnungswinkel von 85 Grad.
- 2** Vergitterte Frontscheinwerfer am Dortmund LF-L. In der XT-Variante ist die Crew Cab auch mit Stahlstoßstange zu haben.
- 3** 230-Volt-Ladesteckdose auf der Fahrerseite mit Logo von Aufbauhersteller Wiss.
- 4** Die unterste Stufe klappt beim Öffnen der Tür auf und bietet dann die doppelte Fläche.
- 5** Sechs Rollcontainer fasst die Ladefläche dieses Löschfahrzeugs Logistik. Vom optisch ähnlichen Gerätewagen Logistik 2 unterscheidet sich der 16-Tonner vor allem durch Feuerlöschkreiselpumpe und 1.000-Liter-Wassertank.

Auch einen Trend zur Mannschaftskabine ab Werk erkennt Christian Hottgenroth, Verkaufsdirektor von Scania Deutschland. 80 Prozent der Kunden entschieden sich derzeit für die Crew Cab, 20 Prozent für eine aufbauintegrierte Lösung „Unser Ziel sind natürlich 100 Prozent“, gibt Hottgenroth die Marschrichtung vor. „Die Entwicklung geht schon dorthin, unsere Crew Cab ist sehr beliebt.“ Bleibt nur ein Wermutstropfen: Die große Interschutz-Premiere der neuen Crew Cab muss nun bis 2022 warten. ■

Interschutz

Die Interschutz 2020 wird verschoben. Dies haben Veranstalter und Partner der Weltleitmesse für Feuerwehr, Rettungswesen, Bevölkerungsschutz und Sicherheit entschieden. Auch der 29. Deutsche Feuerwehrtag wird nicht wie geplant stattfinden.

Die Interschutz findet nur alle fünf Jahre statt – durch die Corona-Pandemie werden es nun sogar sieben. Ausschlaggebend für die Entscheidung war die Tatsache, dass sowohl Aussteller als auch Besucher dieser Messe in besonderem Maße von der Pandemie betroffen sind. „Die Menschen, die unter normalen Bedingungen jetzt im Juni zur Interschutz gekommen wären, sind genau diejenigen, auf die es in der aktuellen Krisenlage rund um das Coronavirus ankommt“, sagte Dr. Andreas Gruchow, Mitglied des Vorstands der Deutschen Messe.

Zunächst wurde der Zeitraum 14. bis 19. Juni 2021 als Ersatztermin ins Auge gefasst. Anfang Dezember 2020 entschied sich der Veranstalter jedoch zu einer nochmaligen Verschiebung um ein weiteres Jahr. Die Interschutz soll nun vom 20. bis 25. Juni 2022 in Hannover stattfinden.

Die wichtigsten Fragen, die sich aus der Verschiebung für Aussteller und Besucher der Interschutz ergeben, hat die Messe in den FAQ auf ihrer Website veröffentlicht.



1



2



3



4



5

5

