



Scania bietet unter dem Namen CrewCab eigene Mannschaftsfahrerhäuser ab Werk an. Dies bietet Sicherheits- wie Ersatzteilverteile. (Fotos: J. Thorns)

Neue CrewCab bei Scania mit 1,8 Metern Innenstehhöhe

JOCHEN THORNS, Stuttgart

Wer von werksseitigen Mannschaftsräumen bei Feuerwehrfahrzeugen spricht, meint meist Scania. Denn der schwedische Lkw-Hersteller ist mit seinem CrewCab genannten Mannschaftsfahrerhaus der bekannteste Anbieter eines ganzheitlichen Mannschaftsraumes direkt ab dem Produktionsband. Bei den meisten anderen Herstellern wird die Kabine erst als Sonderproduktion an die originale Truppkabine angeschuht.

Scania bildet seit 117 Jahren die Basis für Feuerwehrfahrzeuge weltweit. Etwa halb so alt ist die Scania CrewCab. Denn erstmals erhielt die schwedische Feuerwehr Helsingborg im Jahr 1968 ein Einsatzfahrzeug mit einer Doppelkabine ab Werk. Der Rüstwagen auf Basis des Scania-Vabis L50 besaß die erste, damals noch handwerklich gefertigte CrewCab. Ab 1981 folgten in der so genannten Scania-Bauserie 2 die ersten industriell gefertigten Mannschaftsfahrerhäuser. Heute erfolgt die industrielle Fertigung der CrewCabs aus Stahl beim Tochterunternehmen Laxå Special Vehicles im gleichnamigen Ort etwa 160 Kilometer westlich von Stockholm. Dies bietet für den Kunden, der den Mannschaftsraum so

mit dem Fahrgestell ab Werk kauft, Vorteile nicht nur bei der Verkaufs- und Serviceabwicklung, sondern auch hinsichtlich des Preises (z. B. ist der Preis der Mannschaftskabine im Fahrgestellpreis enthalten) und der Produktqualität, wie beim Korrosionsschutz oder bei der Lackierung. Vor allem bei der Ersatzteilversorgung kann auf das weltweite Scania-ServiceNetz zurückgegriffen werden, da alle Teile der CrewCab Standardbauteile sind.

Bisher war die CrewCab in zwei Längen lieferbar. Die Bauart CP 28 ist etwa 2,80 Meter lang, die Bauart CP 31 entsprechend etwa 3,10 Meter. Die Innenraumstehhöhe beträgt etwa 1 500 Millimeter.

Seit April 2020 gibt es eine weitere CrewCab, nämlich die CP 31 N (N= Normaldach). Mit dem Normaldach ist bei Scania das Hochdach gemeint, das eine Innenraumstehhöhe in der CrewCab von etwa 1 800 Millimetern bietet. Dies sind



Ein schwedisches HTLF mit der Scania CrewCab CP 31. Das Vorführfahrzeug mit 3 000 Litern Wasser und 300 Litern Schaummittel wurde von Floby auf einem Scania P 370 B 4 × 2 NB aufgebaut.



Blick in die CrewCab CP 31 **links oben:** Die Türen haben einen Öffnungswinkel von rund 85 Grad. Der Tritt am Mannschaftsraum klappt pneumatisch aus. **rechts oben:** Eine durchgängige Sitzbank bildet im schwedischen HTLF die Basis für drei Plätze mit Halterungen für Atemschutzgeräte in Fahrtrichtung. **links unten:** Blick auf den Fahrerplatz. Das Lenkrad lässt sich einfach und schnell komplett nach vorn klappen und erleichtert so das Ein- und Aussteigen. **rechts unten:** Im schwedischen HTLF gibt es eine große Kommunikationsfläche (hier der Blick vom Fahrzeugführerplatz nach hinten). In dem Schrank im Vordergrund sind Einsatzunterlagen übersichtlich gelagert.

etwa 100 Millimeter mehr als in den Vorgängerversionen. Die neue CP 31 N basiert auf der CP 31 und ist auch nur in dieser Version lieferbar. Die neue CrewCab kann laut Scania sowohl auf Straßen- als auch auf Allradfahrgeräten aufgesetzt werden. Bei der Kombination der CP 31 N und eines Allradfahrgeräts wird die normative Gesamthöhe des Fahrzeuges von 3,3 Metern jedoch laut Scania überschritten werden. Realmessungen sind jedoch noch nicht möglich, da die neue CrewCab bei Redaktionsschluss noch in der Fertigung war.

Die Innenausstattung aller CrewCabs ist frei wählbar und reicht von einer Dreier- oder Vierer-Sitzbank mit Haltegriffen und Drei-Punkt-Sicherheitsgurten in Rot über Staukästen und serienmäßige Montageprofile für den individuellen Innenausbau durch einen Aufbauhersteller bis hin zu optionalen pneumatisch ausklappbaren Auftritten an der Mannschaftsraumtür, Zusatzklimaanlage für den Mannschafts-

raum, Seitenairbags im Mannschaftsraum, Abbiegeassistent oder der elektrischen Kippfähigkeit der Komplettkabine. Die Mannschaftsraumtüren wurden nach vorn

verlagert, damit die Sitze in Fahrtrichtung nicht mehr in den Einstiegsbereich ragen.

Bei aller Flexibilität ist die CrewCab, ebenso wie das Fahrgestell, bereits ab Werk



Vor allem in der Baubranche finden die XT-Fahrgestelle, wie hier ein Scania R650 V8 XT, mit der auch für die CrewCab lieferbaren XT-Stahlstoßstange (kleines Bild) inklusive 400-kN-Zugmaul Verwendung.



links: Zwar keine CrewCab, sondern ein einfaches Fahrerhaus des Typs CR 20 N hat dieses WLF der BF Koblenz. Dennoch zeigt es gut die Normdachhöhe, die auch bei der neuen CrewCab CR 31 N zur Anwendung kommen wird. Der Scania R 410 B 6×2*4 NA wurde von BOS-Systemtechnik mit einer Wechselladeeinrichtung Multilift XR 18 T aufgebaut. **rechts:** Interessant ist, dass Scania den Mittelsitz im WLF als luftgefederten Einzelsitz ausgeführt hat. Dieser ist sogar fahrschulkonform und kann optional mit einer Doppelpedalanlage ausgestattet werden.

speziell für die Aufbauhersteller vorbereitet, da diese den Ausbau in Deutschland üblicherweise vornehmen. Dies bedeutet, dass alle Komponenten im bzw. unter der Kabine verbaut sind und der Rahmen hinter der CrewCab frei für den Aufbau ist.

Die CrewCab erfüllt nach Werksangaben die DIN EN 1846-2, die ECE-R 29 sowie insbesondere auch die anspruchsvollen schwedischen Sicherheitsanforderungen bei einem Unfall. Anstelle der

Kunststoffstoßstange, die als Anfahrerschutz etwa 40 Millimetern nach vorn ragt, um die Scheinwerfer zu schützen, kann bei allen CrewCabs auch die XT-Stoßstange der Scania-Allrad-Baufahrzeuge bestellt werden. Sie bietet zudem ein zentrales Zugmaul mit einer Zugkraft von 400 Kilonewton.

Obwohl die Scania-Fahrgestelle eigentlich erst ab 16 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht vorgesehen sind, können

laut Scania durchaus (Hilfeleistungs-) Löschgruppenfahrzeuge nach Norm durch Ablastung dargestellt werden. Hier ist eine Lösung auch der Sieben-Liter-Motor »DC 07«, der gegenüber dem Neun-Liter-Motor eine Gewichtsersparnis von mehr als 300 Kilogramm bringen soll. Der Sieben-Liter-Motor, der wie alle anderen Scania-Motoren als SCR-Motor ohne Abgasrückführung konstruiert ist, kann in den Leistungsklassen 220, 250 und 280 PS (bei jeweils 1 900 min⁻¹) bestellt werden und bietet dabei je nach Motorisierung ein Drehmoment von 1 000 bis 1 200 Newtonmetern.

Der Sieben-Liter-Motor ist seit März 2020 übrigens auch für die L-Serie von Scania lieferbar. Dahinter verbirgt sich die niedrige Fahrgestellbauart, die insbesondere für Hubrettungsfahrzeuge oder Wechselladerfahrzeuge optimale Voraussetzungen bietet. Die für den innerstädtischen Lieferverkehr entwickelte L-Baureihe hat auch eine Luftfeder-Absenk-Funktion.

Doch auch in der üblicherweise für den Aufbau von Einsatzfahrzeugen verwendeten P-Baureihe kommt der Sieben-Liter-Motor zur Anwendung. Scania wies darauf hin, dass so in der Kombination mit dem automatisierten Schaltgetriebe Opticruise auch der Aufbau einer Gelenkdrehleiter L 32 A-XS 3.0 von Rosenbauer unter Einhaltung des Gesamtgewichtes von 16 Tonnen möglich sei. III



Nicht alles, was in anderen europäischen Staaten erlaubt ist, darf auch in Deutschland verbaut werden: Die Sondersignalanlage des schwedischen HTLF mit drei Paar Frontblitzern und seitlich in den Aufbau eingelassenen blauen LED-Blinkleuchten ist in Deutschland in der Regel nicht zulassungsfähig.

Feuerwehr Dortmund beschafft vier LF-Logistik mit Gruppenkabine

JOCHEN THORNS, Stuttgart



Die Feuerwehr Dortmund beschaffte bei WISS vier baugleiche LF-Logistik (LF-L) auf Scania P 360 B 4 × 4 HA. (Fotos: J. Thorns)

Bereits seit mehr als zehn Jahren setzt die Feuerwehr Dortmund bei den ehrenamtlichen Löschzügen der Freiwilligen Feuerwehr so genannte Löschfahrzeuge Logistik (LF-L) ein. Waren die ersten Fahrzeuge bisher von Schlingmann auf Fahrgestellen des Typs Mercedes-Benz Atego aufgebaut, werden seit kurzem neue Typen erprobt. Insgesamt vier LF-L lieferte der Aufbauhersteller WISS (Herbolzheim) an die westfälische Großstadt. Die Fahrzeuge sind auf allradangetriebenen Scania P 360 B 4 × 4 HA aufgebaut.

Die Fahrzeuge werden von einem 265 Kilowatt (360 PS) bei 1 900 min⁻¹ leistenden Neun-Liter-Motor angetrieben, dessen Kraft mittels des vollautomatischen Allison-Getriebes auf die Achsen übertragen werden. Der Radstand beträgt 4 300 Millimeter; das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 18 000 Kilogramm.

Für den Mannschaftsraum findet die werksseitig aufgebaute Scania CrewCab in der Version CP 31 Verwendung, die als Gruppenkabine ausgebaut ist und so neun Einsatzkräften Platz bietet. Im Mannschaftsraum sind fünf Plätze mit Halterungen für Pressluftatmer ausgestattet; drei dieser Plätze für die Atemschutzgeräteträger sind entgegen der Fahrtrichtung angeordnet. Unter den Sitzen lagern Feuerwehrleinen und Handscheinwerfer. Die Abmessungen im Mannschaftsraum



oben: Ein pneumatisch ausfahrbarer LED-Lichtmast ist an der Aufbauvorderwand montiert.
unten: Der heckseitige Laderaum bietet Platz für bis zu sechs Rollcontainer.



links: Der untere Tritt beim Einstieg in den Mannschaftsraum klappt automatisch aus. **mitte:** Entgegen der Fahrtrichtung sind drei Plätze mit Halterungen für Pressluftatmer ausgestattet; in Fahrtrichtung zwei Plätze. **rechts:** Im Geräteraum G1 wird ein 14-kVA-Stromerzeuger mitgeführt.

entsprechen der DIN EN 1846. Am Einstieg in den Mannschaftsraum klappt die Auftrittstufe pneumatisch beim Öffnen der Tür aus.

Der feuerwehrtechnische Aufbau gliedert sich in einem heckseitigen Laderaum sowie in die beidseitig angeordneten Geräteraum G1 und G2 sowie die Unterflurtaufächer. Der Heckladeraum bietet Platz für sechs Rollcontainer im Europalettenmaß. Außerdem sind dort vier A-Saugschläuche, eine vierteilige Steckleiter, ein Einreißhaken sowie Schaufeln, Besen und Dunghaken ebenso verlastet wie die

Ladungssicherungselemente. Der Geräteraum wird von einer Ladebordwand des Typs »Palfinger MBB C 1 500 S« mit einer Tragfähigkeit von 1 500 Kilogramm verschlossen. Die Geräteraum G1 und G2 sowie die Unterflurtaufächer nehmen einen Teil der Normbeladung eines Löschgruppenfahrzeuges LF 10 auf. Dazu gehören auch ein tragbarer 14-kVA-Stromerzeuger, ein Beleuchtungssatz, zwei Wathosen, Verkehrswarngerät ein Hygienebrett und eine so genannte Mittelschaumpistole.

Das LF-L verfügt zudem über löschtechnische Einrichtungen wie eine Feu-

erlöschkreislumpumpe FPN 10-3 000 und einen 1 000 Liter fassenden Löschwasserbehälter. Das Pumpenbedienfeld ist im Geräteraum G2 angeordnet. Direkt darunter lagert die Einrichtung zur schnellen Wasserabgabe. An der Aufbaustirnwand ist ein pneumatisch ausfahrbarer Lichtmast mit sechs LED-Strahlern montiert. Eine LED-Umfeldbeleuchtung ergänzt die Ausleuchtung nächtlicher Einsatzstellen. Am Heck ist in der abschließenden Aufbaublende, die manuell nach oben geklappt werden muss, eine Verkehrswarnanlage eingebaut. III



links: Im Geräteraum G2 sind das Pumpenbedienfeld und die Einrichtung zur schnellen Wasserabgabe eingerichtet. **rechts:** Die übliche Frontstoßstange der Scania CrewCab ragt etwa 40 Millimeter nach vorn um die Scheinwerfer vor Anstoßen zu schützen.