

#### 4.1.1.4 Fahrerhäuser

Dieselben Gründe, die zu einer Verkleinerung der Fahrgestellvarianten bei allen Herstellern führen, sind auch als Basis dafür zu sehen, dass Kabinen für Feuerwehrfahrzeuge meist als nachträgliche Kabinenverlängerungen oder Mannschaftsmodule im Aufbau ausgeführt werden.

Mannschaftskabinen, die direkt vom Fahrgestellhersteller angeboten werden, sind auch dort meist nachträgliche Verlängerungen durch Anschweißen einer Mannschaftskabine an das serienmäßige Fahrerhaus im Auftrage des Fahrgestellherstellers, der die gesamte Abwicklung übernimmt. Hier sind i. d. R. nur Verlängerungen mit einer Sitzreihe verfügbar. Verlängerungen „ab Werk“ dieser Art sind die Doppelkabine des Atego (eine Sitzreihe) und die beiden Mannschaftskabinen von Scania (CP28 mit einer Sitzreihe und CP31 mit zwei Sitzreihen).

Von der Grundstruktur bereits als Doppelkabine ausgelegt bietet MAN in der mittleren Baureihe L2000 eine Lösung direkt ab Werk mit einer Sitzreihe.

Bei Iveco sind beim EuroCargo sowohl Doppelkabinen mit einer Sitzreihe im Mannschaftsraum als auch Doppelkabinen mit zwei Sitzreihen direkt ab Werk erhältlich, die bereits als Rohbau komplett gefertigt werden und alle weiteren Fertigungsschritte (KTL-Tauchbad, Lackierung etc.) wie die „zivilen“ Kabinen durchlaufen. Die Kabine mit zwei Sitzreihen im Mannschaftsraum hat auch im Bereich der Fahrerreihe bereits die Breite der größeren Stralis Kabine (AD), wogegen derzeit noch fast alle Verlängerungen im Bereich Fahrer (1. Sitzreihe) nur die Serienbreite der Basiskabine besitzen und erst im Bereich der Verlängerung verbreitert werden. Meist liegt diese Verbreiterung bei ca. 200 mm.

Die meisten dieser Kabinen werden bei den LKW-Fahrgestellen mit ihrer Verlängerung als kippbare Fahrerhäuser ausgeführt. Einzig Verlängerungen des Atego 815F werden für die Varianten mit 7,49 t zGM (TSF-W bzw. LF 10/6-Straße) teilweise aus Gründen der Gewichtsersparnis fest montiert und nicht kippbar ausgeführt. Hier werden dann zur Wartung z. B. der Batterien Ausschnitte mit abnehmbaren Deckeln in den Mannschaftsraumbereich eingebracht. Dazu kommen die Bauvarianten mit der Kabine im Aufbau, die jedoch durch ihre starre Montage auf dem Fahrgestellrahmen weder im Fahrkomfort, noch in der Geländetauglichkeit bei „herkömmliche“ Mannschaftsfahrerhäuser mithalten können. Auch die stark eingeschränkte Sicht nach vorne ist für die Mitfahrer auf den hinteren Plätzen zumindest gewöhnungsbedürftig. Diese Varianten haben aber klare Vorteile in Bezug auf Platzangebot, Variabilität und Einstieg (vgl. dazu ausführlicher in *Kap. 4.5.2.1*).



**Abb. 4.1.1.4/1:** Serien-Truppführerhaus MAN M2000 (Foto: Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH)



**Abb. 4.1.1.4/2:** Doppelkabine DC Atego (Foto: DaimlerChrysler AG, CCT)



**Abb. 4.1.1.4/3:** Doppelkabine MAN (Foto: Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH)



**Abb. 4.1.1.4/4:** Doppelkabine Iveco EuroCargo (Foto: Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH)



**Abb. 4.1.1.4/5:** Mannschaftskabine Iveco EuroCargo (Foto: Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH)



**Abb. 4.1.1.4/6:** Mannschaftskabinenverlängerung auf DC Atego (Foto: Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH)