



Scania P310 DB 6x2/4 MLB

Von Haus zu Haus

Für das kleinteilige Müllsammelgeschäft hält Scania jetzt ein Low-Entry-Fahrerhaus bereit. Ein Allison-Getriebeautomat sorgt für hohen Antriebskomfort.



Ansichten des Scania-Müllsammlers: als Hausmüll-Profi, als wendiger LKW mit großen Einschlagwinkeln und gelenkter Nachlaufkchse, mit kleinem Kippwinkel für das Fahrerhaus



Als Mercedes-Benz seinerzeit den Econic erfand, rümpften viele Wettbewerber die Nase. Mittlerweile gilt der als Schrittmacher der Bewegung, die einige Nachahmer fand. Sie heißen Euro-mover oder schlicht Low Entry. Doch der Weg zum Erfolg ist steinig, denn die Marktzahlen bleiben überschaubar. So hat beispielsweise MAN sein durchaus erfolgversprechendes Projekt wieder eingedampft – das gemeinsam mit Dennis und TGA-Komponenten für Müllsammler entwickelte Sonderfahrerhaus fand wegen geringer Stückzahlen vor den hauseigenen Rotstiftkommissaren keine Gnade. Was aber den schwedischen Konkurrenten Scania nicht hindert, den Markt der Entsorger mit einem eigenen Entwurf zu konfrontieren.

Die Techniker aus Södertälje setzen allerdings streng auf ihren eigenen modularen Fahrerhaus-Baukasten. Die neue Kabine heißt CP19E und entspricht weitgehend dem flachen, aber langen Basisfahrerhaus CP19N für den Nahverkehr. Es wird, man sieht es auf den ersten Blick, weiter nach vorn gerückt und kann so tiefer montiert werden. Die gute Nachricht gleich vorweg: Die Einstiegshöhe für Fahrer und Mannschaft reduziert sich um ganze 150 mm.

Über zwei breite Schlagtüren und Trittstufen, die ihre Bezeichnung verdienen, geht es nach oben. Schnell rein und raus, heißt die Devise – eine pneumatische Schwenktür auf der rechten Seite könnte gute Dienste leisten. Kein Schalthebel stört die Bewegungsfreiheit, der Fahrerhausboden bleibt durchwegs flach. Ein vierköpfiges Team findet Platz, allerdings sitzt man mittschiffs auf dem Motor recht hoch und ziemlich steil. Aber Müllwerker sind nicht verwöhnt, immerhin sind die beiden Mittelsitze keine Schleudersitze, die Mitfahrer sind mit Sicherheitsgurten geschützt. Wer von der linken Seite nach rechts durchsteigt, pflegt einen gebückten Gang – die Durchstiegshöhe beträgt zwischen 1,57 und 1,68 m. Konsequenter greift man besser zur optionalen Highline-Variante, die 20 cm mehr Innenhöhe bietet.

Die Fahrer werden ihn mögen. Wird eine Tür geöffnet, entlüften die Luftbälge vorn – das Einstiegsniveau sinkt nochmals um



Oben links: bequemer Einstieg, solide Haltestangen. Oben rechts: viersitziges Interieur – in der Mitte sitzt man hoch und steil. Unten: hervorragende Ergonomie im Cockpit, weit verstellbares Lenkrad



80 mm. Hinter dem Steuer umweht den Fahrer ein Hauch Fernverkehr, das Scania-Cockpit nimmt den Fahrer sofort für sich ein. Das Lenkrad steil gestellt, alle Schalter gehen prima zur Hand, die Pedalerie ist nach Art des Hauses vorzüglich. Der Wählhebel der Automatik sitzt an der Lenksäule, gewählt wird statt auf Knopfdruck mit einer Drehung – reine Gewöhnungssache.

Der Fünfzylinder mit 9 l Hubraum startet spontan und fällt in einen ruhigen Leerlauf. Nur wer genauer hinhört, vernimmt ihn – den etwas unrunderen typischen Klang, der entfernt an Achtzylinder erinnert. Vibrationen, wie man sie von früheren Fünfern kannte, werden von zwei gegenläufigen Ausgleichswellen

wirksam unterdrückt. Und schwächlich ist der kompakte Scania-Triebbling keineswegs, mit 310 PS und stämmigen 1.550 Nm beschleunigt der Dreiachser in allen Lebenslagen druckvoll. Sein Fünfzylinder-Antrieb ist beispielhaft sauber, erfüllt das EEV-Reinheitsgebot mit Partikelfilter, aber ohne Adblue-Beigaben – übrigens als Einziger seiner Leistungsklasse.

Glänzend in Form präsentiert sich auch der Allison-Getriebeautomat mit sechs Gängen. Hierzulande zählt er im Nutzfahrzeuggeschäft zu den Exoten, doch die Probefahrt überzeugt. Das Getriebe bemüht selbst unter Volllast niedrige Drehzahlen zwischen 1.000 und 1.500 Umdrehungen, vermeidet durchwegs Rucke und Lastwechselschläge. Als



Bei Praktikern vorgeführt

Die Huber-Scania laufen im Container-Dienst – der neue Scania-Müllsammelner weckt Interesse.

Die A. Huber Umwelt- und Entsorgungspartner GmbH, Maisach, 35 Mitarbeiter, fährt seit 20 Jahren Scania. Grund genug für eine Vorstellung auf dem Betriebshof – Chef Albrecht Huber lässt nach der ersten Visite seine Praktiker ran. Grundsätzliche Meinung nach der ersten Begehung: „Der niedrige Einstieg ist super, denn bei uns hilft der Fahrer beim Laden mit.“ Die drei Müllsammelner sind konventioneller Bauart, die Fahrer möchten keinen Eonic. Probleme bereiten die Arbeitsvorschriften für Müllwerker, die nur noch eingeschränkt hinten am Aufbau mitfahren dürfen. Die Huber-Fahrer sind von der Aussicht auf Automatik-Getriebe begeistert, Lob auch für das automatische Absenken, wenn die

Türen öffnen. „Ist der aber lang“, bemängelt der Werkstattmeister den langen vorderen Überhang. Neun Tonnen Achslast für die Nachlaufachse reichen aber, ebenso die Motorleistung. Moniert wird das Fehlen einer Haltestellenbremse, wie sie Mercedes für den Actros bietet. Grundsätzlich besteht Interesse, so viel wird klar. Scania-Kunde Huber sieht im Müllsammel-Geschäft einen Trend zum Vierachser, ein spezielles Konzept mit Vor- und Nachlaufachse. Als Vollsortimenter in der Branche und mit 150 Mitarbeitern zählt die Wittmann Entsorgungswirtschaft GmbH schon zu den größeren Betrieben. Der Fuhrpark der verschiedenen Standorte ist mit den Marken Mercedes, MAN, Scania

und teilweise hochkomplexen Aufbauten vielfältig und mit 48 Einheiten vielzählig. Bei den Müllsammelern setzt das Unternehmen ausschließlich auf die Marke Mercedes. Im Vergleich zu einem strapazierten Actros punktet der Scania mit „einem tollen Einstieg“, allerdings macht der geringe Böschungswinkel Probleme, wie Wittmann-Fahrer Andreas Weber erläutert: „Dort, wo wir hinmüssen, setzen wir mit dem langen Überhang ständig auf.“ Das Argument des Anhebens des Vorderwagens per Luftfederung zweifelt Ingo Hemming, verantwortlich fürs Personal, in der Entsorgungsbranche grundsätzlich an: „In unserer Branche muss es schnell gehen, da bleibt keine Zeit für Spielereien.“

Beim Thema Spritverbrauch punktet der Scania bei den Wittmännern, auch die Ersatzteilpreise gelten als vergleichsweise erschwinglich. 20 m³ fasst der runde Variopress-Aufbau des Scania-Dreiachsers, er überragt den vergleichbaren Actros um einen Meter, wie der technische Wittmann-Entscheider Müller moniert. Das Scania-Fahrerhaus ist deutlich länger, auch der Abstand zum Fahrerhaus misst 30 cm mehr. Eine Tonne mehr Nutzlast darf der Scania laden, für den Kraftstofftank wünscht man sich 300 l. Fahrer Weber begutachtet den runden Faun-Aufbau: „Der lässt sich prima reinigen.“ Auch wenn die Bedenken schwer wiegen, fragt Wittmann-Einkaufschef Müller nach einem Erprobungsfahrzeug: „Ein Praxistest, das wär's.“ Der KFZ-Anzeiger hat vorsorglich schon mal sein Interesse angemeldet.

Alternative bieten die Schweden ihre eigenen automatisierten Opticruise-Getriebe mit acht oder zwölf Gängen an, die bei schwieriger Topografie ihre Vorteile haben.

Omnibus-fein auf der Straße. Der Fahrkomfort unseres Schweden ist untadelig, seine Straßenlage ebenfalls – die drei Achsen des Scania rollen exakt geführt und luftgefedert ab. Sie stammen allesamt aus dem Scania-Fahrwerksbaukasten. Der schwedische Entsorger zeigt sich wendig – der kurze Radstand und die hydraulisch gelenkte Nachlaufachse zeichnen dafür verantwortlich. Die Len-

kung arbeitet exakt und leichtgängig, so wie es sich im Nahverkehrsgeschäft gehört. Einzig die Rückstellkräfte bleiben schwach, ein Tribut, der vermutlich an die gelenkte Nachlaufachse zu entrichten ist.

Doch das Urteil hinter dem Steuer steht schon nach wenigen Kilometern fest: Der schwere Scania-Entsorger fährt prima und vorbildlich leise. Da hat auch die Werkstatt kaum Einwände: Lauter Serienteile, der Low-Entry-Scania ist kein Spezialfahrzeug. Wenngleich die Kabine nur mäßig gekippt werden kann und der Zugang zu den Aggregaten kaum eitel Freude verschafft.

Im ersten Schritt bewerben die Schweden die Entsorgungswirtschaft mit Müllsammelern. 180.000 bis 190.000 Euro kostet der schwedische Dreiachser samt Faun-Variopress-Heckklader – etwa 50 Prozent gehen auf das Konto des Fahrgestells. Die Produktmanager haben noch weitere Einsatzfelder im Blick. Feuerwehren und Baumaschinenhersteller bekunden ihr Interesse, auch im städtischen Verteilerverkehr könnte der Low-Entry Karriere machen. Keine mit riesigen Stückzahlen, wie schon der Marktführer Eonic beweist – aber in der Nische sind auch gute Geschäfte zu machen.

WOLFGANG TSCHAKERT