



# Feinheiten aus dem Norden

Schweren Aufgaben im Gelände und auf der Straße stellt sich der hochbeinige Volvo mit zwei Triebachsen und Komfortfahrerhaus. Er bietet ein ganzes Bündel hochwertiger Zutaten, die man beim Wettbewerb so nicht findet.

**D**ie Baukundschaft hat die Marke Volvo Trucks wieder auf dem Schirm. Man kennt die Schweden ja ohnehin, der bekannte Baumaschinenlieferant kommt ja regelmäßig auf den Hof. Der LKW-Hersteller aus Göteborg hatte sich, zumindest hierzulande, lange auf den Fernverkehr konzentriert. Aber heute lässt sich Volvo im Baugeschäft nicht mehr die Wurst von der Stulle holen. Heute stellt sich ein wettbewerbsfähiges Sortiment an Baufahrzeugen der heimischen Konkurrenz, den Volvo-Produkten eilt ein guter Ruf voraus. Und endlich kann der Volvo-Kunde ein größeres Fahrerhaus bestellen. Denn die

knapp geschnittene FMX-Kabine mit dem riesigen Motortunnel ist nicht jedermanns Sache. Erst recht nicht, wenn Schüttgüter über längere Distanzen geliefert werden.

Volvo kombiniert seine Baufahrzeuggestelle, von der Sattelzugmaschine bis zum Vierachser, mit dem geräumigen FH-Fahrerhaus aus dem Fernverkehr. Andere Möglichkeiten bleiben nicht, ein modulares Fahrerhausangebot wie andere LKW-Hersteller hat Volvo nicht zur Verfügung. Das attraktive FH-Haus ist ein für Bauverhältnisse großer Kubus mit charaktervollem Gesicht, der auch immer ein Schlafgemach mit einschließt. Den Fahrer er-



warten ungewöhnlich geräumige Verhältnisse mit beinahe ebenem Boden. Dafür muss er erstmal über vier Stufen auf über 1,50 m Höhe klettern. Die erste Trittstufe, eine fest montierte Kunststoffschale, wird schon den ersten Rempler nicht überleben – da gibt es mittlerweile eine andere Lösung. Vorbildlich dagegen die dreiteilige Stahlstoßstange – robust und reparaturfreundlich, wie sie der Baukunde braucht. Und keine Sorge, wenn der Volvo mit seinem langen Überhang aufsitzt: Die sensiblen Bauteile wie Kühler und Motorölwanne werden mit einer gut dimensionierten Stahlblechplatte geschützt.

### **Komfortfahrerhaus mit Vollausrüstung**

Jetzt erstmal einsteigen: Wirklich, so einen Arbeitsplatz lässt sich jeder Kipperfahrer ge-

fallen. Ein 1a-Cockpit, Platz in Hülle und Fülle, dazu eine bequeme Liege für unterwegs – da möchte man doch gleich eine Langstrecke unter die Räder nehmen. Unter dem Bett ein ausziehbarer Kühlschrank für Pausenbrot und Getränke, der große Volvo ist ja auch nicht billig. Unterlagen und persönliche Utensilien sind schnell verstaut. Die Tankhandschuhe und kleines Werkzeug passen ins Außenfach, so bleiben auch Schmutz und Dieselgeruch außen vor. Man findet sofort die genehme Sitzposition, das Lenkrad lässt sich sehr individuell einstellen. Der Aus- und Überblick vom Fahrersitz aus ist hervorragend, auch nach vorn links und rechts, hier lassen die nicht allzu großen Außenspiegel genug Freiraum zur A-Säule. Und es geht so weiter: Das Getriebe wird grundsätzlich automatisch geschaltet,



**Der Volvo mit Schmitz-Auflieger ist kein Leichtgewicht. Aber auf eine Schaufel mehr kommt es nicht an, der Volvo zieht bis zu 60 Tonnen.**



**Solider Aufstieg zur Frontscheibenreinigung, hinter der ersten Stufe sitzt das Radarauge des Notbremsassistenten.**

der Hersteller bleibt auch bei den Baufahrzeugen bei seiner konsequenten Strategie. Die Feststellbremse wird bei Volvo jetzt elektrisch angesteuert und beim Abstellen des Motors automatisch aktiviert. Und wenn beim Wegfahren das Motordrehmoment die Haltekräfte der Feststellbremse übersteigt, wird sie gelöst – da kann man sich doch glatt die Berganfahrhilfe sparen.

Mit Spannung geht es auf die Waage: Der Sattelzug wiegt fahrfertig vollgetankt 16.120 Kilo und ist damit kein Leichtgewicht. Unter

(Kleine Bilder von links nach rechts)

**Vierstufiger Aufstieg auf 1,50 m Bodenhöhe – die erste Trittstufe ist latent gefährdet.**

**Ein Traumhaus für Fahrer: viel Platz, eine Liege und Staumöglichkeiten – mehr als genug.**

**Unter der Liege: Kühlschrank, Kaffeemaschine und Platz für alles, was man braucht.**

**Für die Gewichtskontrolle unterwegs: Zum Ab Sperren eine Fernbedienung, die auch die realen Achslasten anzeigt.**



**Großer Treibstofftank mit 555 l Volumen auf der linken Seite**

der großen Kabine steckt ein Dreiachsfahrgestell mit zwei angetriebenen Achsen, das einen schweren Zweiachs-Kippauflieger zieht. Oder gelegentlich einen Tieflader, um Baumaschinen zum Einsatzort zu bringen. 6x4-Dreiachsler wie der Volvo werden wegen ihrer Traktionseigenschaften gern bei Abbruch- oder Tiefbauunternehmen genommen. Mit gut belasteten Antriebsachsen sind sie Sattelzügen mit 4x4-Traktion deutlich überlegen. Schließlich packen sie legal 2 t Nutzlast mehr als klassische 6x4-Hängerzüge – und wenn es nicht auf die Straße geht, sogar deutlich mehr. Für steile Auffahrten oder tiefes Geläuf eignet sich das Konzept nur bedingt. Auch werden die Ambitionen des Fahrers durch die begrenzten Freiwinkel des Aufhängers zum Zugmaschinenrahmen eingebremst.

## Leichtgängige Lenkung und liftbare Achse

Punktlandung für unseren Laderfahrer, mit nur 40 kg Übergewicht zieht der Volvo-Kipperzug die lange Steigung aus der Grube. Mit reichlich Pferdestärken unter der Kabine geht es wie erwartet souverän nach oben. Kein bisschen Schlupf, kein Rupfen oder Zucken an den Räder - sogar ohne Sperren, die digitale Achslastanzeige belegt mit exakten Daten eine optimale Auslastung der Antriebsachsen. Man sieht es an den Naben, unser Volvo rollt nicht auf Außenplanetenachsen, sondern auf einfach übersetzten Hypoidachsen mit Durchtrieb. Die großen Differenzialgehäuse in Achsmitte beschränken die Bodenfreiheit, wir wagen uns vorsichtshalber nur auf leichtes Gelände. Enge Radien und lockerer Untergrund sind keine Paradedisziplin für einen 6x4-LKW, da macht der Volvo keine Ausnahme. Er schiebt hier über die eingeschlagenen Räder geradeaus, da kann einem schon mal der Weg ausgehen. Aber Halt: Hier kann man die zweite Antriebsachse liften - ein Neuerung bei Volvo, das bieten nur die Nordländer. Auf Knopfdruck lässt sie sich auskuppeln und anheben. Bei Leerfahrt beispielsweise, da verbraucht der Dreiachser dann nicht mehr als eine 4x2-Sattelzugmaschine. Oder kurzzeitig zum Rangieren: Dann dreht der lange Volvo ganz manierlich und kein bisschen träge.

Gut zur Hand geht dem Fahrer die Lenkung. Er braucht sich, selbst wenn es mal voll beladen rückwärts bergauf geht, nicht zu plagen. Die elektrohydraulische VDS-Lenkung (= Volvo Dynamic Steering) lässt sich mit leichter Hand steuern, auf welligem Kurs schlägt das Lenkrad nicht auf die Finger. Rüde Schlaglöcher filtert die Elektronik der Lenkung heraus - bis zu 2.000-mal pro Sekunde wird der Elektromotor geregelt, um für jede Situation

**Der Aus- und Überblick vom Fahrersitz aus ist hervorragend, auch nach vorn links und rechts.**

die richtige Unterstützung zu wählen.

Weil zu einem schwedischen LKW ein leistungsstarker Motor gehört, bekommt der Volvo FH einen 500 PS starken und neuerdings Common-Rail-befeuerten

Sechszylinder mit auf den Weg. Nicht zu viel Leistung und nicht zu wenig, wenn man den Vergleich mit gängigen Vierachsern anstellt. Der Kippsattelzug ist mit 12,5 PS/t noch immer maßvoll motorisiert, wenngleich das 12,8 l große Triebwerk ziemlich kräftig anpackt. Bei 800 Touren, tief im Drehzahlkeller sind es schon 1.800 Nm Drehmoment, bei 1.000 Umdrehungen kann der Fahrer bereits 2.500 Nm nutzen. Die vollen 500 PS bei Vollgas ziehen bereits bei 1.400 Touren und bringen den Sattelzug ziemlich schnell auf Trab. Weil hier ein äußerst



**22. - 29. Sept. 2016  
Hannover**  
**Besuchen Sie  
uns auf unserem  
Stand F26  
in Halle 27!**

# Trailer.Excellence. Transport.Intelligence.



**Innovationen  
für Ihren  
Transportalltag.**

**SCHMITZ  
CARGOBULL**

The Trailer Company.

Mit Trailern und Aufbauten von Schmitz Cargobull zuverlässig ans Ziel kommen. Heute und in Zukunft - **just more.**

[www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001

## Technische Daten: Volvo FH D13 500 6x4

**Motor:** Volvo-Reihensechszylinder D13, vier Ventile pro Zylinder, elektronische Pumpe-Düse-Einspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum:	12.800 cm <sup>3</sup>
Leistung:	500 PS (368 kW) bei 1.400–1.900/min
max. Drehm.:	2.500 Nm bei 1.000 bis 1.400/min
Motorbremse	375 kW

### Kraftübertragung:

Automatische Einscheiben-Trockenkupplung; automatisches 12-Ganggetriebe I-Shift AT2612E, Übersetzungen: 14,94–1,00. Achsübersetzung i = 2,43.

### Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

**Vorn:** Gekröpfte Faustachse mit 2-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator, 8,0 t Traglast;

**hinten:** einfach übersetzte Antriebsachsen in HypoidbauweiseV, 2x4-Balg-Luftfederung, Stabilisator, 23 t Traglast; Bereifung: 315/80 R22.5

EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte Massiv-Scheibenbremsen, ABS, ASR, ESP, Motorbremse; Einkreis-Hydraulenkung.

### Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe	7.140 x 2.500 x 3.915 mm
Radstand:	3.600/1.370 mm
Tankinhalt:	555 l
Adbluebehälter	68 l
Leergewicht:	9.824 kg
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger	40.040 kg

### Schmitz Cargobull Dreiachs-Kippauflieger Typ SKI 18 SL 7.2

Stahl-Halfpipe mit 1.460 mm Seitenwandhöhe, 24 m<sup>3</sup> Volumen; ST-Rückwand-Klappe aufliegend geneigt, Arbeitsbühne und Leiter für Muldeneinstieg, Hochdruck-Hydraulik von Hyva/Georg mit 250 bar, SAF-Achsen, 2x 9 t Tragkraft; EBS-Bremsanlage mit RSP, Trommelbremsen, Bereifung 445/65 R 22,5.

Aus dem Stand beschleunigt der Volvo-Sattelzug dann mit den Gangstufen 5, 8, 10 und 12 fast wie ein PKW auf 80 km/h. Das gilt übrigens auch für die Bremsanlage: Der große Volvo bremst zupackend, wenn es nötig wird, aber immer sehr gefühlvoll. Und sofort macht sich das gute Gefühl souveräner Sicherheit breit.

### Vollausstattung mit Notbremsassistent

Der kräftige Antriebsstrang kann noch mehr, der Volvo zieht, wenn es verlangt wird, locker 60 t. Reserven stecken auch im aufwändigen Volvo-Fahrwerk: Die Vorderachse verträgt 8 t, das luftgefederte Hinterachstandem 23 t. Hier steckt erheblicher Aufwand, pro Hinterachse federn vier Luftbälge, das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Fahrkomfort ist fernverkehrstauglich, leer wie beladen. Auch das Innengeräusch setzt Maßstäbe, das FH-Fahrerhaus ist hervorragend gedämmt. Wer nachts fährt, kommt in den Genuss der Bi-Xenon-Scheinwerfer. Deren Abblendlicht folgt, vom Lenksystem gesteuert, exakt dem Straßenverlauf. In die Scheinwerfer integriert ist das Abbiegelicht, das die nähere Umgebung des Fahrzeugs ausleuchtet.

ESP und Spurassistent sind ohnehin an Bord, der Kipperkunde bekommt auf Wunsch auch den Abstandsregeltempomaten mit Notbremsfunktion. Oder eine Spurwechselunterstützung, die auf Radartechnik basiert und die Beifahrerseite überwacht. Sogar die Aufmerksamkeit des Fahrers wird überwacht. Das Warnsystem DAS (Driver Attention System) registriert die Aktivitäten des Fahrer und erkennt typische Ermüdungserscheinungen. Der Fahrer wird gewarnt und zu einer Pause ermahnt, konsequent wird dazu ein gesetzter Tempomat deaktiviert.

### Fazit

Eigentlich ist der FH-Kipper ja eine Verlegenheitslösung. Die schon angejahrte FMX-Kabine hat gegen die Wettbewerber einen schweren Stand, das nächstgrößere Volvo-Fahrerhaus heißt FH. In der Baubranche ist es keine Idealbesetzung, es ist einfach groß, thront hoch auf dem Rahmen und ist nicht gerade leicht. Wer aber nicht oft ein- und aussteigen muss, wird mit einem Fahr- und Bedienungskomfort verwöhnt, den es in der Branche nur selten gibt. Das Volvo-Fahrwerk, es gibt natürlich auch AP-Achsen für die Sattelzugmaschine, bietet kaum Angriffsfläche für Kritik. Das gilt auch für den starken Motor und das flinke Getriebe, die etablierten Wettbewerber werden sich warm anziehen müssen. **Wolfgang Tschakert**



Ein stabiles Blech schützt Kühler und Ölwanne.

fixes I-Shift-Getriebe schaltet und waltet, das den Job auf und abseits der Straße fast perfekt beherrscht.

Mit breiter Spreizung und schneller Rechnerleistung passt so gut wie immer der Gang, auch im (leichten) Gelände. Nur bergab, und das finden wir nicht richtig, schaltet das Getriebe bei höheren Drehzahlen einen Gang hoch – das kann unter Umständen gefährlich werden. Aber immer wieder verblüffend, wie schnell das Getriebe die Leerfahrt registriert.



Die Hypoid-Durchtriebsachsen treiben zwar sparsamer an, die große Differenzialglocke reduziert aber die Bodenfreiheit.

# Lassen Sie den Wettbewerb hinter sich. Und sparen Sie sich böse Überraschungen. Mit dem **Wartungsvertrag von BPW.**



**» IAA**

**BESUCHEN SIE UNS:  
IAA 2016 • HANNOVER  
22. BIS 29. SEPTEMBER  
HALLE 26 • STAND C31**

Die Fahrzeugwartung wird allgemein als notwendiges Übel betrachtet. Dabei bietet sie durchaus Potenzial für Wettbewerbsvorteile. Mit unserem Wartungsvertrag für den kompletten Trailer, dem BPW Partner-Service-Paket, können Sie dank vorausschauender Instandhaltung mit BPW Originalersatzteilen die Verfügbarkeit Ihrer Fahrzeuge optimieren. Feste Kostensätze erhöhen Ihre Kalkulationssicherheit. Und durch die fortlaufende Wartungsdokumentation sorgen Sie für den Werterhalt Ihrer Fahrzeuge. Weitere nützliche Vorteile finden Vorausdenker in der Rubrik Support unter: [www.bpw.de/de/support/partner-service-paket.html](http://www.bpw.de/de/support/partner-service-paket.html) | [www.wethinktransport.de](http://www.wethinktransport.de)