



**Gut in Schuss – man sieht dem fünf Jahre alten Volvo seine Laufleistung nicht an.**

## Volvo FH 12-460

# Der Solide aus dem Norden

Volvo-Käufer gehen keine Experimente ein – die schweren Volvos gelten als leistungsfähig, gut verarbeitet und hart im Nehmen. Gefragt sind FH-Sattelzugmaschinen mit Globetrotter-Fahrerhaus und Motoren mit 420 PS und mehr.

**G**ibt es einen Lichtschein am Ende des Tunnels? Jedenfalls der Handel mit gebrauchten Lastwagen zieht weiter an. So jedenfalls meldet es das Kraftfahrtbundesamt – allein der Oktober 2009 übertraf den Vorjahresmonat um 18,2 Prozent. Manche Analysten prognostizieren erste Anzeichen der Erholung, doch die Gebrauchtwagen-Experten beurteilen die Situation zurückhaltend. „Die Lager sind voll“, klagen sie, und verweisen auf das Wegbrechen der klas-

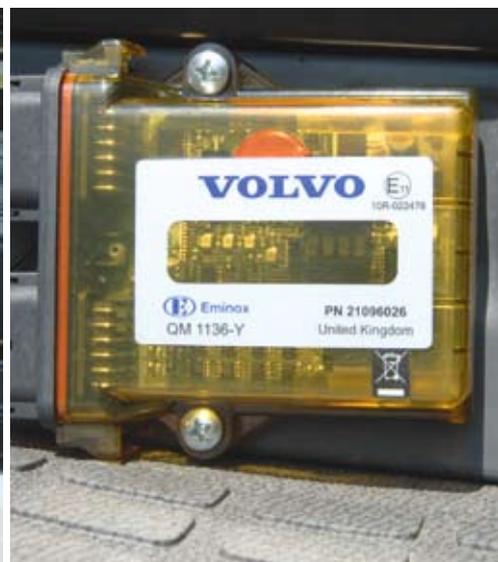
sischen Nachfrager aus Osteuropa. Wer allerdings jetzt einen LKW braucht, sollte sich verstärkt bei den Gebrauchten umsehen. Hier gibt es Schnäppchen, eine gründliche Recherche lohnt sich.

Wer auf Produktreife setzt, kommt an der schwedischen Marke aus Göteborg kaum vorbei. Seit Anfang der 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts produziert und verkauft man den Fernverkehrs-LKW FH, stetig verbessert durch Produktpflegemaßnahmen, die auch tiefer in die Tech-

nik eingriffen. Die durchwegs modernen 12-Liter-Motoren erhielten mehr Leistung, stets gepaart mit einem Zuschlag an Drehmoment. Mit der Einführung der Euro-5-Norm spendierte man einen knappen Liter mehr Hubraum und bis zu 540 PS, dazu eine hochwertige Inneneinrichtung und vernünftige Betten. Das im Vergleich knappe Platzangebot freilich bleibt dem FH erhalten, auch wenn es für den Alleinfahrer noch immer reicht. Als Volumenmodell für den Fernverkehr gilt



Für Langstreckenfahrer: Tankinhalt rechts und links 1.060 Liter Diesel



Nachrüstfilter von Eminox – für den Euro-3-Volvo bezahlt der Betreiber jetzt nur noch Euro-4-Maut.

der Volvo FH mit Globetrotter-Hochdachfahrerhaus – die Schweden waren die ersten, die mit einer Haube mehr Platz für die Mannschaft schafften. Den Beifall der Fahrer fand auch das FH-Cockpit, das stets mit guter Ergonomie und hoher Materialgüte überzeugte. Zug um Zug hielt der Fortschritt Einzug: mit neuer Elektronik und EBS-Scheibenbremsen, mit Frontunterfahrschutz und ACC-Abstandsregeltempomat. Das I-Shift-Getriebe mit 12 automatisierten Gängen sorgte für Aufmerksamkeit und bei der Presse für gute Noten. Weniger Beifall sammelt das stattliche Leergewicht der soliden Volvo-Sattelzugmaschinen, das runde 300 Kilogramm mehr als mancher Wettbewerber auf die Waage bringt. Betreiber und Fahrer schätzen die leistungs- und vor allem drehmomentstarken 12-(und 13-)Liter-Motoren mit 340 bis 540 Pferdestärken. Für Überflieger gibt es einen riesigen 16-Liter-Reihensechszylinder – der Big Block mit knapp 2,7 Liter Hubraum pro Zylinder sorgt mit jüngst 700 PS und maximal 3.150 Nm für druckvollen Antrieb. Die Volvo-Motoren schieben aber nicht nur nachdrücklich an, mit VEB-Motorbremse zählen sie auch bergab zu den Stehern.

**Intaktes Markenimage:** Volvo-Fahrer sind Überzeugungstäter, das gilt meist für Fahrer und Betreiber. Schon deshalb lassen sie nur wenig auf ihren schwedischen Truck kommen, der meist aus dem

belgischen Werk Gent kommt. Der Fahrzeughandel hat da schon eine differenziertere Meinung, wenn er in der Regel von einem günstigen Preis-Leistungsverhältnis spricht. „Die gebotene technische Qualität ist nicht schlechter als bei Mercedes oder MAN“, meint etwa Wilhelm Volk aus dem schwäbischen Günzburg. Der Geschäftsführer von Volk Automobile sieht keine besonderen Risiken oder kritische Baujahre. Nur vereinzelt und hinter vorgehaltener Hand hört man von früheren Motordefekten, die von fehlerhaften Bosch-Pumpenelementen herrührten. Doch hier reihte Volvo sich ein in die Phalanx aller Hersteller, die auf die Pumpe-Düse-Einspritztechnik von Bosch setzten – heute ist der Mangel Geschichte.

Stellvertretend für die Volvo-Baureihe FH tritt eine weiße Globetrotter-Sattelzugmaschine des Baujahrs 2004 aus dem hauseigenen Verleihpool zum Gebrauchtwagen-Test an – mit 460 Pferdestärken und I-Shift-Schaltung hat sie alles, was sich deutsche Fuhrparks so wünschen. Allerdings verblassen die Anziehungskräfte des analogen Tachografen, wenn der Kunde nach der Abgasklassifizierung fragt. Bei Euro 3 winken schon die meisten Interessenten ab. Doch unser Kandidat trägt einen vom Hersteller zertifizierten Partikelfilter im Abgasstrang, der die weiße Sattelzugmaschine auf der deutschen Autobahn besser stellt. Die Mautgebühr ermäßigt sich um 2,1 Cent pro Kilo-

meter, noch besser: Der Euro-3-Truck wird ohne lästiges Adblue-Handling auf Euro-4-Niveau gehievt und darf eine grüne Feinstaubplakette tragen. Mit 500.000 Kilometern auf der Uhr steht der Volvo noch mitten im Leben, auch wenn er als Verleihfahrzeug ein bewegtes Leben führt. Etwas Politur könnte das Fahrerhaus noch zum Strahlen bringen, der Lack zeigt sich trotz vereinzelter Steinschläge noch immer recht frisch. Die Türen fallen satt ins Schloss, der Innenraum wirkt trotz der Gebrauchsspuren noch wenig verschlissen. Straff wie einst lädt der Fahrersitz zur Proberunde – den Bezügen würden wir etwas Shampoo gönnen: für wenig Aufwand gibt es unbefleckte Optik und den frischen Duft sauberer Sitze.

Auf die Waage bringt die fahrfertige Volvo-Sattelzugmaschine mehr als acht Tonnen, schwer wiegen allerdings gewaltige 1.060 Liter Diesel, die der Volvo mit sich führt. Mit Hochdach, Stahlfelgen rundum und 385er-Breitreifen vorn, Retarder, Fahrgestellverkleidung und Komfortausstattung zählt der Volvo ohnehin nicht zu den Leichtgewichten. Allerdings punktet er mit hoher Sicherheit – mit Frontunterfahrschutz und einer Ganzstahlkarosserie, die zusätzlich zu den ECE-Prüfungen dem vorgeschriebenen Pendelschlagtest der Schweden standhält. Auf der Straße fährt sich der 2004er-Volvo gute Noten ein, die Testrunde verriet viel über den Fahrzeugzustand. Das



Das Luftsystem mit einwandfreier Funktion



Kein großer Verschleiß im Innenraum – die Gebrauchsspuren lassen sich mit einer Reinigung beseitigen.

Fahrerhaus ist fest wie eine Burg, nach wie vor geht das griffige Lenkrad gut zur Hand, die Pedalerie präsentiert sich tadellos. Selbst Volvo-Novizen kommen mit der I-Shift-Automatik auf Antrieb zurecht. Kein automatisiertes Getriebe schaltet schneller und jede Schaltung sitzt, das galt schon vor fünf Jahren. Die Kupplung wird dabei geschont, „...hat fast das ewige Leben“, loben die Techniker. Denn das Getriebe schaltet in Lastschaltmanier, ganz ohne Kupplung, die nur zum Anfahren in Aktion tritt. Auch nach einer halben Million Kilometer erlaubt sich der 40-Tonner keine Schwächen, folgt der leichtgängigen Lenkung aufs Wort. Dumpf wummernd legt sich der 12-Liter-

Reihensechszylinder mächtig ins Zeug, die Papierform spricht von 2.200 Nm – der Volvo-Diesel steht gut im Futter, wir hegen keine Zweifel. Mit nur wenigen Schaltungen erreicht er die gewünschte Transportgeschwindigkeit, die er ohne rege Schalttätigkeit zu halten vermag. Lenkung, Bremsen, fast wie neu – das schafft Vertrauen für ein langes LKW-Leben. Auf kurvigen Landstraßen zeigt der Volvo mit sanft wiegendem Fahrerhaus (vollluftgedefert), dass er sich eher dem Komfort verpflichtet fühlt.

**Gute Prognose.** Wie steht es um die Verschleißteile des Fahrwerks, der Bremsen und der Lenkung? Gemeinsam mit dem

Dekra-Sachverständigen erlauben wir uns einen tiefen Blick unters ansehnliche Blechkleid. Und werden nicht enttäuscht – kaum Korrosion und Abnutzung an Rahmen, Fahrwerk und Kabine. Der Volvo wartet mit erstklassigen Bremswerten auf – kein Wunder, die Bremsanlage zeigt sich mit neuen Brems scheiben rundum erneuert. Die verschleißfreien Dauerbremsen sind auch nicht von Pappe: Mit Retarder und einer starken VEB-Motorbremse ist der FH 12-460 für hohe Transportgeschwindigkeiten gut gerüstet. Ein neues Stabilager für die Vorderachse und hinten neue Luftbälge, sonst präsentiert sich das Fahrwerk noch Original - „sehr solide“, wie Dekra-Mann Klaus Trapp kommentiert. Einzig die Sattelkupplung verrät Verschleiß, der typische trockene Anfahrtschlag steht für etwa einen Zentimeter Spiel. Etwas mitgenommen sieht die unterste Reihe Kühlerlamellen aus, auch hier gingen fünf harte Jahre auf der Straße nicht spurlos vorbei. Grundsätzlich aber zeigt sich der Prüfer von der Kondition des Volvo beeindruckt und erteilt ohne wenn und aber die §29-Plakette. Klaus Trapp spricht von „einer guten Prognose für die nächsten Jahre, wenn der Betreiber weiterhin auf die regelmäßige Wartung achtet.“

**Unser Fazit:** Unser Volvo FH 12 Baujahr 2004 ist gut in Schuss und steht nicht allein, auch wenn heimische Interessenten vor allem jüngere Baujahre mit Euro-

## TruckScout24-Markenreportage 09

Die Top 10 der LKW-Marken

Bei den Gebrauchtwagen-LKW kann Mercedes-Benz seinen Vorsprung auf MAN stark ausbauen. Suchten im Jahr 2008 noch 36 Prozent aller Online-Besucher auf [www.truckscout24.de](http://www.truckscout24.de) nach einem Mercedes-LKW, waren es 2009 mehr als 39 Prozent. MAN musste leichte Verluste hinnehmen (20,9%), ebenso der Vorjahresdritte Iveco (10,1%). Scania (6,3%) verdrängt im Marken-Ranking Volvo (6,2%) vom vierten Platz. Eine dynamische Entwicklung ist bei den Sattelzugmaschinen zu verzeichnen. Die ersten Drei der Liste können ihre Be-

liebtheit deutlich steigern. Mercedes-Benz (20,9%) legt mehr als 2,5 Prozentpunkte zu, MAN (17,2%) 0,3 Prozent und der Drittplatzierte Scania (16,5%) einen halben Prozentpunkt. Die Marke Volvo als Vierter (14,5%) verlor 0,2 Prozent, während DAF, Iveco und Renault deutliche Verluste hinnehmen müssen. Noch wichtiger als bei den LKW ist bei den Sattelzugmaschinen die Herstellerbindung – 76 Prozent aller Kaufinteressenten suchen aktuell nach einem klar definierten Wunschersteller. Quelle: [www.truckscout24.de](http://www.truckscout24.de)



5-Motoren nachfragen. Bereits für 13.000 Euro sind 2004er zu haben, allerdings mit hohen Laufleistungen. Ein Blick auf die gängigen Internetseiten verrät: Gut gepflegte Fahrzeuge mit niedrigem Tachostand kosten rund 20.000 Euro. Unser Kandidat geht als besonderes Schnäppchen für 21.500 Euro vom Hof. Eine Investition, die sich lohnt: Mit Partikelfilter, aber ohne Adblue-Befüllung, erfüllt er die Mautkriterien für Euro 4 und geht mit guter Langzeitprognose ins nächste Truckleben. **WOLFGANG TSCHAKERT**

**Auf der Straße wie ein Junger – reichlich Leistung und guter Komfort**



## Gebrauchte LKW von Volvo

Die schwedische Marke vermarktet seine Gebrauchtfahrzeuge in Deutschland, Österreich und der Schweiz über sieben Gebrauchtwagen-Truck-Center (Berlin, Dresden, Kassel, Ulm, Pucking (A), Unterpemstätten (A), Egerkingen (CH)). Volvo bietet dort vor allem schwere Fahrzeuge feil, in der Regel gebrauchte Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr – ein Ergebnis des Neuwagengeschäfts mit dem Hauptkundenstamm. Wie uns versichert wird, sollen aber auch die leichteren Baureihen FL und FE am Gebrauchtwagenmarkt hoch geschätzt werden. Für den Kauf beim Hersteller spricht, so die Volvo-Zentrale in Ismaning (bei München), ein guter Zustand und die hohe

Qualität der Fahrzeuge. Das durchschnittliche Fahrzeug-Angebot umfasst bis zu 350 gebrauchte Fahrzeuge, Volvo Deutschland kauft und verkauft etwa 1.000 Einheiten jährlich.

Das Geschäft mit gebrauchten Trucks wird als Profitcenter geführt und von der eigenen Internet-Homepage [www.volvo-truckfinder.de](http://www.volvo-truckfinder.de) unterstützt. Das vielfältige Angebot von LKW, Sattelzugmaschinen, Aufliegern und Anhängern ist vielsprachig aufbereitet und wird täglich aktualisiert. Für Käufer von Gebrauchtfahrzeugen hält Volvo eine ganze Palette eigener Finanzdienstleistungen bereit – die klassische Kreditfinanzierung, Miete, Leasing, dazu die Gelegenheit zu einem Wartungsvertrag.



**Kein Befund am Fahrgestell – der Volvo hat Kondition für ein langes Leben.**

## KFZ-Anzeiger Gebrauchtwagen-Test

Ein gebrauchter LKW kann nicht nur in der Krise die passende Lösung sein. Zur Überbrückung oder bei knapp kalkulierten Aufträgen kann ein Gebrauchter zur lohnenden Investition werden. Der Gebrauchtwagen-Test des KFZ-Anzeigers begutachtet alle Kandidaten sorgfältig – auf der Straße und auf den Prüfständen der Dekra. Entspricht der LKW nach vielen tausend Einsatzkilometern noch den tech-

nischen Standards von heute? Welche Typen, Ausstattungen und Baujahre sind besonders empfehlenswert? Auf welche Schwachstellen ist besonders zu achten?

Unabhängige Gebrauchtwagen-Profis sagen ihre Meinung, eine wichtige Rolle spielt der KFZ-Sachverständige der Dekra, der den Kandidaten auf Herz und Nieren prüft.

## Experten-Urteil

Wilhelm Volk, Volk Automobile GmbH, Günzburg

Die Marke Volvo genießt international den Ruf eines guten Preis-/Leistungsverhältnisses. Die FH-Fahrzeuge gelten als ausgereifte Produkte: mit standfesten Antriebssträngen, stabilen Fahrgestellen und Fahrerhäusern. Die Kunden fokussieren vor allem auf leistungsstarke Motoren von 420 PS und mehr. Gebrauchtwagen-Interessenten, besonders osteuropäische Kunden, bevorzugen allerdings überwiegend das manuelle 12-Gang-Getriebe. Im Mittelpunkt des Interesses stehen Fernverkehrszugmaschinen mit Globetrotter-Fahrerhaus und kompletter Komfortausstattung. Besondere Risiken und Anfälligkeiten sind nicht bekannt, der Kunde sollte auf die Fahrerhauslagerung und nicht zuletzt den Pflegezustand der Inneneinrichtung achten. Denn das ist die Visitenkarte des letzten Besitzers, die auf die Wartung schließen lässt.