

# Der Herausforderer

**Im Geschäft mit Sattelzugmaschinen zählt Volvo auch in Deutschland zu den Großen. Jetzt schicken sich die Schweden an, auch bei den langen Wechselbrücken-Fahrgestellen anzugreifen. Erste Erfolge hierzulande zeichnen sich ab; der Test erklärt den Grund.**

**S**chon immer wurden die Wechselbrücken-Fahrer von ihren Sattel-Kollegen mit ein wenig Neid bedacht. Sitzen sie doch in langen Dreiachsern, der lange Radstand lässt kaum Nickschwingungen zu, und der Luftfederung an allen Achsen sagt man nahezu Omnibusqualität nach. Waren es früher vor allem die Marken Mercedes-Benz und MAN, die dieses Geschäft betrieben, so drängen heute auch andere Anbieter in diesen Bereich. Handelt es sich doch

dabei um Standardfahrzeuge, die in relativ großen Stückzahlen vom Band laufen und heute schon übers Internet gehandelt werden. Vor allem der schwedische Hersteller Volvo hat im Geschäft mit den wechselnden Ladungsträgern Fuß gefasst – hier vor allem im letzten Jahr mit einem Aufsehen erregenden Großauftrag über 89 Fahrgestelle, die jetzt bei UPS an drei Standorten in Deutschland ihren Dienst versehen.

Unser Testfahrzeug lässt die Herzen vieler Wechselbrücken-Profis höher schlagen. Er hat schon ab Werk alles Begehrenswerte: das Globetrotter XL-Fahrerhaus in Vollaussstattung, Klimaautomatik und Ledersitze. Kein Zweifel, im

neuen Volvo FH ist der Fahrer gut untergebracht. Das Lenkrad lässt sich schön steil stellen, nur der Verstellbereich für langbeinige Fahrer ist knapp geraten. Ablagen wohin das Auge blickt; auch für die große Mineralwasserflasche und die Kaffeetasse gibt es passende Stellmöglichkeiten. Der obligate Hammer und das restliche Bordwerkzeug liegen griffbereit im rechten Außenstaufach. Viel Platz auch für das Marschgepäck der Bord-Besatzung.

Hält der Volvo, was er auf den ersten Blick verspricht? Zur Erprobung geht es erst einmal zu Kögel, um unseren Probanden mit Anhänger und Ladungsträgern zu kombinieren. Unser Testgewicht,

**Beladen auf Langstrecken gibt der rundum luftgefederte Volvo FH 12-460 wie erwartet eine gute Figur ab.**



Ein attraktiver Arbeitsplatz mit Ablagen und Cupholdern; optionales Lenkrad mit integrierter Radio- und Telefonbedienung





**Eine Frage der richtigen Anschlüsse: Bei den siebenpoligen Strom-Anschlüssen hilft nur noch das richtige Adapter-Kabel.**

so zeigt es sich auf der Waage, beträgt 40 t plus 600 kg. Ein Gewicht, das der Volvo mit seinem breiten Kreuz gut wegsteckt. Schnittstellenprobleme haben wir allerdings mit den 15-poligen Elektrosteckern des Kögel-Anhängers. Erst ein Adapter der schnell herbeigeeilten Volvo-Werkstatt in der Nähe löst das Problem der siebenpoligen Dosen am Zugfahrzeug.

Ungewöhnliche Seiten weist auch das dreiachsige Fahrwerk auf. Neben der Antriebsachse verfügt auch die liftbare Nachlaufachse über vier Federbälge, allein die Vorderachse hat nur zwei. Sie sind dank Zweizylinder-Kompressor rasch befüllt und heben die Wechselbehälter schnell und hoch von ihren Standbeinen. Für seinen Einsatz ist der Volvo gut gerüstet – mit einem niedrigen Wechselrahmen von 140 mm und einem flexiblen Anschlag für Brücken von 7.150

**Abstellhöhe 1.320 mm mit Reifengröße 315/80 R 22,5 und einer Wechselrahmenhöhe von 140 mm**

bis 7.450 mm Länge und Abstellhöhen von 1.220 und 1.320 mm. Das Fahrwerk kann vorn maximal um 200 mm und hinten um 180 mm angehoben werden, das Hinterteil kann um 110 mm gesenkt werden, der Vorderwagen um 90 mm. Wer mehr Volumen fahren möchte, greift zu tiefgelegten Volvo-Fahrgestellen mit niedriger 60er-Bereifung, für die Abstellhöhen kleiner 1.120 mm kein Problem darstellen.

Neben dem reinen Transport gehört

### *Wechselbrückenfahrer schätzen die leichtgängige Lenkung des Volvo FH.*

das Umbrücken in diesem Geschäft zu den Hauptaufgaben. Deshalb schätzt der Wechselbrückenfahrer die leichtgängige Lenkung des Volvo FH sehr, zumal sie auch noch feinfühlig und zielgenau arbeitet. Die Übersicht nach vorn aus dem hohen Fahrerhaus ist durchschnittlich, nach hinten und zur Seite aber durch die großformatigen Außenspiegel vortrefflich. Damit lässt sich der Dreiachser samt Zweiachs-Lafette gut einsehbar unter die Wechselaufbauten zirkeln.

Auf der Straße glänzt der Volvo vor allem mit voller Fuhre. Er ist nicht säntenweich und zeigt auf dem kurvigen Handlingskurs keine Schwächen. Unauf-

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge	10.155 mm
Gesamtbreite	2.495 mm
Gesamthöhe	3.846 mm
Radstand	4.800/1.370 mm
Wendekreisdurchmesser	19.800 mm
Tankinhalt	730 l
Leergewicht	9.650 kg
zulässiges Gesamtgewicht	26.000 kg
Testgewicht	
(inkl. Anhänger und Wechselbehälter)	40.600 kg
Preis Testfahrzeug	€ 133.715,-

## Antriebsstrang

**Motor:** Sechszylinder-Reihenmotor mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Einspritzung über Pumpe-Düse, 4 Ventile pro Zylinder, VEB-Motorbremse, Abgasgrenzwerte nach Euro 3; Hubraum 12.100 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 338 kW/460 PS bei 1.500 bis 1.800 U/min, maximales Drehmoment 2.200 Nm bei 1.100 bis 1.450 U/min, Kühlmittelmenge 44 l, Ölfüllmenge 38 l, Ölwechselintervall 100.000 km

**Kupplung:** hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung

**Getriebe:** I-Shift-Getriebe vom Typ Volvo VT2412B, automatisches 12-Gang-Split-/Range-Getriebe, elektronisch gesteuert, schaltbar automatisch oder manuell; Spreizung  $i = 14,94$  bis 1,00; Ölfüllmenge 13 l

## Fahrwerk

vorn Faustachse mit ölgeschmierten Radlagern, Achslast 8.000 kg, einfach übersetzte Hypoidachse Typ Volvo RSS1344B ( $i = 3,36$ ), techn. Achslast 19.000 kg, einzelbereifte starre Nachlaufachse mit 7.500 kg Achslast; Heben/Absenken der Vorderachse +200/-90 mm, Heben/Absenken der Hinterachse +180/-110 mm

**Federung:** Luftfederung, vorn 2 Bälge und Stabilisator, an der Antriebs- und Nachlaufachse je 4 Bälge, Stabilisator

**Lenkung:** Kugelmutter-Servolenkung, Radeinschlag am Innenrad 50°, Lenkraddurchmesser 450 mm

**Bremsen:** Zweikreis-Druckluftbremse, elektronisch gesteuert, mit EBS-System, Scheibenbremsen (Vollscheiben) an allen Rädern, VEB-Motorbremse mit Bremsleistung 285 kW bei 2.300 U/min

**Bereifung:** Michelin 315/80 R 22,5

## Fahrerhaus/Chassis

**Fahrerhaus:** Globetrotter XL mit hydraulischer Kippvorrichtung (70° kippbar), Vierpunkt Gummifederung, verstärkte Sicherheitszelle;

**Chassis:** Parallel-Leiterrahmen an U-Profilen; Steghöhe 266 mm, Materialstärke 7 mm, Rahmenhöhe 1.073 mm, Höhe des Wechselrahmens 140 mm

fällig gut präsentiert sich dabei auch der Drehschemel-Anhänger von Kögel, der exakt in der Spur bleibt und weder schlägt noch stößt. Rasch und präzise umrundet der 40-Tonner enge Kehren, ohne es mit der Seitenneigung zu bunt zu treiben. Der Federungskomfort ist ➤





**Hilfreiche Dienste für die Rangierarbeit leisten die großen, schwingungsfreien Außenspiegel links und rechts.**

beladen beachtlich, aber bei Leerfahrten machen sich die straffen Stoßdämpfer mit einer rustikalen Arbeitsweise deutlich bemerkbar. Andere Hersteller bieten hier mehr Fahrkomfort, sie setzen auf variable Dämpfersysteme, die dem leeren LKW zu besseren Fahreigenschaften verhelfen.

Mit einiger Skepsis begegnen wir dem I-Shift-Getriebe. Gab es zuletzt noch kritische Anmerkungen, so können wir dem elektronisch gesteuerten Schaltgetriebe jetzt gerade im Rangierbetrieb gute Noten erteilen. Bei vier Rückwärtsgängen findet sich stets der richtige, um Hänger und Fahrgestell langsam und sanft unter den Aufbau zu schieben. Im Fernverkehr, aber auch im Nahbereich,

**Volle Ladung für den 26-Tonner: Im Kögelbehälter können 14.180 kg Ballast verstaut werden.**

**Leer und mit gelifteter Nachlaufachse wird der Volvo überaus wendig, verschlechtert sich aber im Abrollkomfort.**

ist man mit dem rechnergestützten 12-Gang-Getriebe gut unterwegs. Jedenfalls passt die Gangwahl auch in schwierigen Situationen, und auch die Schaltgeschwindigkeit auf Bergstrecken lässt nichts zu wünschen übrig. Nur ein einziges Mal legte der Rechner eine Gedanksekunde beim Anfahren ein, als es nämlich galt, bergauf mit verschränktem Zug zu beschleunigen.

Seinen Verdienst am durchaus gelun-

genen Antriebsstrang hat zweifelsohne der bärenstarke Volvo-Motor, der die Zugkombination souverän voranschiebt. Anfahrstark ist er ohnehin, noch bei 800 Umdrehungen tritt er mit 1.500 Nm kräftig an, bei 1.100 Umdrehungen im grünen Bereich leistet der moderne 12-l-Reihensechszylinder 340 PS und legt bis 1.500 Umdrehungen mächtig zu. Dann stehen dem Fahrer bei Vollgas 460 PS zur Verfügung, die er bis zur Grenze des grünen Bereichs bei 1.700 Umdrehungen wirtschaftlich nutzen kann. Verbrauchstechnisch kann unser Gliederzug zwar nicht mit den getesteten Sattelzügen mithalten; zu groß sind die aerodynamischen Nachteile des Wechselbrückenzugs. Und dennoch schlägt er sich achtbar: auf leichten Autobahnen mit knapp 32 l, bei mehr Leistungseinsatz und hügeligem Terrain mit etwa 36 l auf 100 km. Dennoch würden wir angesichts niedriger Nutzlasten eher den ebenfalls nicht schwächlichen 420 PS-Motor empfehlen, was neben dem Kraftstoffkonsum auch den Verschleiß reduziert. Zumal der neuerdings bei einer Zusammenarbeit mit dem I-Shift-Getriebe über zusätzlichen Mumm verfügt – bei Kickdown im größten Fahrgang mobilisiert der Sechszylinder das Drehmomentmaximum des 460ers, was mit einer geringeren Schalthäufigkeit zu einer souveränen Fahrweise verhilft. Dank der vernetzten

***Achtbares Ergebnis: Knapp 32 l schluckt das Testfahrzeug auf der Autobahn.***



**Stabiles Rückgrat für technisch zulässige 27 t, beide Hinterachsen verfügen zusammen über acht Luftfederbälge.**

Bordelektronik funktioniert das vorübergehende Tuning recht einfach. Sobald der zwölfte Gang eingelegt ist, der Motor im mittleren Drehzahlbereich arbeitet und der Fahrer an Steigungen das Gaspedal tritt, werden die Einspritzdaten umgerechnet und an die Regelelektronik des Motors geschickt.

Sicherheitstechnisch glänzt der Volvo mit hoher Qualität. Seine EBS-Bremsanlage mit den Volvo-typischen Vollguss-Bremsscheiben spricht gefühlvoll auf den Pedaldruck an und verzögert den 40-Tonner mit hoher Sicherheit spurstabil.

## Beim Praktiker nachgefragt

Ist unser Volvo ein Fall für DPD? Wir befragen Guido Lodde, den technischen Leiter DPD-Systemlogistik im DPD-Depot Neufahrn bei München. Kritisch beäugt der Herr über täglich 300 ein- und ausgehende Wechselbrücken unsere Fahrzeugkombination. „Der Trend geht eindeutig zu Großvolumen-Fahrzeugen mit niedrigem Multifunktionsrahmen, wünschenswert wäre auch eine gelenkte Nachlaufachse“, bemerkt er zu unserem konventionellen Fahrzeug. Derzeit überwiegt bei DPD aber noch die ausgereifte Wechselbrückentechnik, überwiegend stehen Wellblech-Behälter von Krone auf dem Hof. Fahren will der Logistiker aus Zeitgründen nicht, aber einsteigen. Der Aufstieg ins Globetrotter-XL-Fahrerhaus ist ihm zu hoch: „In unserem Geschäft wird viel ein- und ausgestiegen, da würde ich wohl eine niedrigere Fahrerhausvariante wählen“, begründet Guido Lodde. Die komfortabel eingerichtete Kabine beeindruckt, wird aber im Schichtbetrieb schnell abgenutzt. Ausgesprochen positiv werden die seitlichen Stauräume der Volvo-Kabine beurteilt, ebenso die optionale Werkzeugkiste am Rahmen. Schnell noch in die großen Außenspiegel geblickt – der Technikchef von DPD vergibt auch hier ein „sehr gut“.



**Kritischer Blick auf alle Anschlüsse und unter alle Klappen: Guido Lodde, der technische Leiter der DPD-Systemlogistik, beäugt den Volvo FH 12-460 aus eigenem Blickwinkel.**

Weniger gefallen ihm die Steckanschlüsse für den Anhänger, die zwar schön auf eine Seite verlegt sind, aber zu eng angeordnet wurden. Bei der Motorleistung würde Lodde sparen – mit durchschnittlich 7 t Nutzlast pro Koffer kommen bei der Testkombination gerade 31.100 t auf die Räder, gerade recht für 380 PS.

Die Zugabstimmung passt auch bei leerem Zug, jedenfalls ist am Hänger keinerlei Blockierneigung festzustellen.

Von der Robustheit ihrer Fahrzeuge sind die meisten Volvo-Kunden überzeugt. Mit Sicherheit ein Grund für UPS, auch weiterhin mit den Schweden zusammen zu arbeiten. Dort wurden vor kurzem nach neun Jahren Einsatzzeit

**Nicht gerade ein Leichtgewicht: Trotz zahlreicher Aluminiumteile bringt der Volvo 9.650 kg auf die Waage.**

und zwei Millionen Kilometern FH 12-Fahrzeuge der ersten Generation ausgemustert. Robustheit zeichnet auch das Fahrgestell unseres Testfahrzeugs aus. Solide Achsen, ein stabiler Leiterraum und die Ganzstahlkarosserie des großen Fahrerhauses schlagen auch auf der Waage zu Buche – mit einem Leergewicht von 9.650 kg ist der Volvo trotz vieler Aluminiumbauteile kein Leichtgewicht. Die eingesetzten Kögel-Wechselkoffer übrigens ebenfalls nicht – die Kunststoffsandwich-Konstruktion wiegt leer 2.170 kg.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

### KOMPAKT: Volvo FH 12-460 6x2 BDF

- ★ Ein Fahrertruck: Der Volvo glänzt ab Werk mit Globetrotter XL-Fahrerhaus in Vollausstattung, Klimaautomatik und Ledersitzen.
- ★ Gute Noten für das I-Shift-Getriebe gerade im Rangierbetrieb: Bei vier Rückwärtsgängen findet sich stets der richtige.
- ★ Dank großformatiger Außenspiegel lässt sich der Dreiachsler samt Zweiachs-Lafette gut einsehbar unter die Wechselaufbauten zirkeln.
- ★ Souveräner Auftritt des 460-PS-Motors; bei niedrigeren Nutzlasten empfiehlt sich jedoch der „kleine“ Bruder – mit immerhin noch 420 PS.