

Nordische Kollegen für den Bau



Der erneuerte FMX von Volvo schreckt auch vor groben Einsätzen nicht zurück. Auf befestigten Pfaden darf es auch gern der neue Volvo FH sein. Was von beiden zu halten ist, zeigt unser Konzeptvergleich.

Bislang zeigten sich die Schweden nicht sonderlich ambitioniert, wenn es um die Baubranche ging. Dabei könnte die Marke gerade hier punkten, erst recht, wenn man mit einem renommierten Baumaschinenhersteller geschwisterliche Verwandtschaft pflegt. Das soll sich aber jetzt mit dem neuen Produktportfolio ändern. Der erneuerte FMX-Modellbaukasten, der auf der Bauma debütierte, bietet deutschen Baufahrparks, was sie brauchen und schätzen. Wer Schüttgüter meist auf gepflegten Straßen transportiert, bekommt mit dem neuen Volvo FH eine attraktive Alternative geboten.

Traktion oder Nutzlast

Im klassischen Kipperbereich verlieren Solo- und Gliederzugkonzepte seit Jahren an Boden.

Längst dominieren Sattelfahrzeuge, die bei allerdings eingeschränkter Traktion eine höhere Produktivität und damit Wirtschaftlichkeit bieten. Schon beim Einkauf setzt sich der FH-Sattelzug von seinem Rivalen deutlich ab – Standard-Sattelzugmaschine plus Kippauflieger gelten als günstige Konfektionsware. Und bei der Nutzlast legt er die Messlatte hoch: Samt SKI-Kippauflieger (Schmitz Cargobull) bringt er leer 14 Tonnen auf die Waage und übertrumpft den FMX als 40-Tonner um satte 3.300 Kilo Nutzlast pro Fuhre. Aber der klassische FMX-Dreiaxser gibt sich nicht geschlagen. Seine zwei angetriebenen Achsen sorgen dafür, dass er als Solist im Gelände weit kommt. Samt Anhänger stemmt er legal fast 23 Tonnen Ladegut und kann bei Bedarf gleichzeitig zwei verschiedene Baustoffe liefern. Wer seine

Bau-Offensive: Der traktionsstarke Volvo FMX beherrscht alle Disziplinen, der FH setzt voll auf die Nutzlast.



Deutlich mehr Platz im neuen FH: Auf langen Distanzen bietet er seinem Fahrer mehr Annehmlichkeiten.



Enge Verhältnisse: Im tief montierten FMX-Fahrerhaus dominiert der mächtige Motortunnel.



Modernes FH-Cockpit mit guter Ergonomie und Fahrer-Appeal

Kippbrücken mit Bordmatik bestellt, kann nahezu im Vorbeifahren abladen oder den Kies an der Baustelle portionieren.

Gleichstand herrscht bei der Motorisierung: Einträchtig werden beide Testkandidaten von 460 PS starken Sechszylinder-Motoren befeuert, die ihre Kraft aus stattlichen 12,8 Litern Hubraum schöpfen. Eine markenspezifische Besonderheit soll hier nicht unterschlagen werden. Die neuen Euro-6-Motoren werden mit einer nicht-gekühlten Abgasrückführung ausgestattet, die sich nach dem Start und im Schwachlastbetrieb um die passende Abgastemperatur bemüht. Geht es dann unter Volllast richtig zur Sache, übernehmen gemeinsam der SCR-Katalysator und ein Partikelfilter die Abgasreinigung nach Euro-6-Vorschrift. Eine eigene Meinung hat Volvo auch,



Harte Gangart: Mit 23 Grad Böschungswinkel und reichlich Bodenfreiheit ist der FMX gut gerüstet.

Technische Daten: Volvo FMX D13 460 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 ³
Leistung:	460 PS (338 kW) bei 1.400 bis 1.900/min
max. Drehmoment:	2.300 Nm bei 900 bis 1.400/min

Kraftübertragung:

Automatische Einscheiben-Trockenkupplung; automatisches 12-Ganggetriebe I-Shift AT2612D. Achsübersetzung i = 3,61.

Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

Vorn: starre Faustachse mit 3-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator; 8,0 t Traglast; hinten: zwei angetriebene Außenplaneten-Tandemachsen RTH2610BV, 8-Balg-Bauluftfederung, Stabilisator, 21 t Traglast; Bereifung: 315/80 R22.5EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte Massiv-Scheibenbremsen an allen Achsen, ABS, ASR, ESP, Motorbremse; elektrohydraulische VDS-Lenkung.



Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe	7.465 x 2.500 x 3.200 mm
Radstand:	3.400 mm
Tankinhalt:	315 l
Adbluebehälter	48 l
Leergewicht:	12.820 kg
Gewicht Testfahrzeug inkl. Anhänger	39.660 kg

Dautel-Kippaufbau Typ DK 3.48:

Stahlkastenbrücke mit Aluminium-Bordwänden, Bordmatik-Seitenbordwand links.

Länge x Breite x Höhe	4.800 x 2.420 x 850 mm
Volumen	9,8 m ³

wenn es um die Schaltarbeit geht. Konsequenz setzen die Schweden auf ihr automatisiertes I-Shift-Getriebe mit speziellem Powermodus. Und wer sich ausschließlich im schweren Gelände tummelt, kann mit einem Powertronic-Wandlergetriebe bedient werden.

Mehr Begehrlichkeit weckt ohne Zweifel der neue Volvo FH, der im Kieswerk sofort die Fahrer interessiert. Sofort wird der vordere Böschungswinkel (nur 13 Grad) kritisiert, ein wenig auch der mühsame Aufstieg ins 3,50 m hohe Fahrerhaus. Mit seinen markanten Linien verspricht die neue Volvo-Sattelzugmaschine zeitgemäßen Bedienkomfort und reichlich Platz, was sie auch einlöst. Speziell für den Kippereinsatz tritt sie mit Nebenantrieb und Kipp hydraulik an, die luftgefederte Hypoidachse darf laut Hersteller bis zu 13 Tonnen schultern. Und ganz nebenbei bekommt der Kunde noch etwas Prestige geboten. Das, wie wir wissen, die Fahrer anspricht und für Identifikation mit dem Arbeitgeber sorgt.

Im Vergleich dazu duckt sich das kleine FMX-Fahrerhaus eng an den massiven Rahmen. Der aber rundum reichlich Bodenfreiheit lässt, um das Fortkommen im Gelände nicht zu behindern. Die massive Schutzplatte unter Kühler und Ölwanne schützt vor Bodenkontakt, der in Baugruben durchaus herb ausfallen kann. Der Fahrer muss auch nicht hoch hinauf, wenn er mit einem Riesenschritt die erste Stufe (64 cm) erklommen hat. Platz ist in der kleinsten Hütte, im „Day-Cab“ des FMX geht es eng zu. Nach hinten sowieso, auch zur Seite, wo der hohe Motortunnel den Zugang zur Beifahrerseite mehr als behindert. Sonst gibt es an der Ergonomie für den Fahrer wenig auszusetzen – hier haben die Techniker viele Details aus dem neuen FH übernommen. Sehr schön lässt sich das Lenkrad einstellen, auch die Pedale sind ein Gedicht. Nicht so toll lässt sich der Drehzahlmesser ablesen, der mittig in den Tachometer integriert wird. Nur semioptimal ist der etwas fummelige Lenkstockhebel für die Dauerbremse, auch für die Bedienung des automatisierten Getriebes, bei Volvo traditionell rechts am Sitz, gibt es bessere Lösungen. Richtungsweisend ist dagegen die bequem erreichbare elektrische Feststellbremse, die sich beim Anfahren selbsttätig löst – bei Motorstopp ist sie automatisch aktiviert, ein Sicherheitsplus für jeden Fahrer.

Das alles hat auch der FH zu bieten, der natürlich mit seinem neuen Fahrerhaus groß punktet. Zum gelungenen Cockpit werden jede Menge Platz und Bewegungsfreiheit geboten. Ganz sicher ein Argument, wenn der Baustofftransport über größere Distanzen

Technische Daten: Volvo FH D13 460 4x2

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 ³
Leistung:	460 PS (338 kW) bei 1.400 bis 1.900/min
max. Drehmoment:	2.300 Nm bei 900 bis 1.400/min

Kraftübertragung:

automatische Einscheiben-Trockenkupplung; automatisches 12-Ganggetriebe I-Shift AT2612E Achsübersetzung i = 3,10. Fahrgestell, Bremsen, Lenkung Vorn: gekröpfte Faustachse mit 2-Blatt-

Parabelfederung, Stabilisator, 7,5 t Traglast; hinten: einfach übersetzte Antriebsachse RSS1356V, 4-Balg-Luftfederung, Stabilisator, 13 t Traglast; Bereifung: 315/80 R22.5 EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte Massiv-Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ASR, ESP, Motorbremse; Einkreis-Hydraulenlenkung.

Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe	5.890 x 2.500 x 3.481 mm
Radstand:	3.700 mm
Tankinhalt:	570 l
Adbluebehälter	90 l
Leergewicht:	7.892 kg
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger	39.360 kg

Schmitz Cargobull Dreiachs-Kippauflieger Typ SKI 24 SL 067

Stahl-Halfpipe mit 5 mm Boden (HB 450) und 4 mm Seitenwänden (HB 400), 24 m³ Volumen; innenliegende Rückwand mit Schütte, Niederdruck-Hydraulik von Hyva/Georg mit 170 bar, Rotos-Achsen mit 9 t Tragkraft; EBS-Bremsanlage mit RSP, Scheibenbremsen.



Mehr Begehrlichkeit weckt ohne Zweifel der neue Volvo FH, der im Kieswerk sofort die Fahrer interessiert.

führt – mit einer Liege hinter den Sitzen kann der Fahrer bequem seine Ruhezeit nutzen. Auch Ablagen und Staufächer gibt es genug, die Materialqualität der Schweden ist ohne Fehl und Tadel. Der beachtliche Geräuschkomfort macht den Unterschied, der FH-Fahrer genießt dank doppelverglaster Seitenscheiben die Laufruhe einer hochpreisigen Limousine.

Dreischkipper mit Komfortfahrwerk

Da kann der einfacher gestrickte FMX nicht ganz mithalten. Man sitzt eben tiefer, seitlich flankiert vom kräftigen Sechszylinder, der ordentlich isoliert mit dezenten Basstönen aufwartet. Man sitzt ausgesprochen gut im FMX und kommt mit ihm auf Antrieb zurecht. Seine zwei angetriebenen Außenplanetenachsen rollen luftgefedert, keine Selbstverständlichkeit bei einem Kipper. Gleich acht Federbälge absorbieren jeden Fahrbahnstoß. Die nach oben gerichteten Stabilisatoren, eine Volvo-Spezialität, sind auch bei tiefem Untergrund nicht gefährdet. Vorn führen und federn S-förmige



Komfortkipper mit Luftfederung: Der FMX-Dreischser schont Chauffeur und Fahrzeug gleichermaßen.



Miete all-inclusive.

Flexible Mietkonzepte,
unschlagbarer Komplettservice.

Egal, ob Sie Bedarf an Lkw, Trailern oder Anhängern haben: Unsere effizienten, an Ihre persönlichen Bedürfnisse angepassten Fuhrpark-Mietlösungen sorgen für ständige Mobilität und schonen dabei Budget und Nerven.

Womit Sie ebenfalls rechnen können: einem unschlagbaren Komplettservice sowie einer riesigen Auswahl an Premiumfahrzeugen. Sie erreichen uns an über 65 Vermietstationen in ganz Deutschland oder unter den folgenden Kontaktdaten.

EURO-Leasing GmbH • www.manrental.eu • Hotline 01806 254673**
Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • info@manrental.eu

** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt.





Für Schnellentschlossene: Der Volvo-Komplettzug kann sieben Tage nach der Bestellung schon eingesetzt werden.



Gut 25 Tonnen Nutzlast: Der Volvo FH ist ein Schüttgutspezialist für die Straße.



Sorgfältig konstruiert: Federbälge, Stabilisatoren und Bremszylinder sitzen sicher im Radschatten.

Dreiblatt-Parabelfedern das gerade Achsrohr, die Abstimmung mit der straffen Fahrerhauslagerung ist ziemlich gut gelungen.

Der FMX-Dreiachser ist kein Heavy-Metal-Kipper, sein Fahrwerk ist zweifelsohne dem Komfort verpflichtet. Technisch zulässig sind 29 Tonnen, das Hinterachs-Tandem übernimmt hier 21 Tonnen. Fürs tägliche Geschäft in unseren Breiten genügt es vollauf, viel mehr noch beeindruckt die Laufeigenschaften des Dreiachsers. Der FMX fährt und federt so gut wie jedes Straßenfahrzeug, sowohl leer wie beladen. Und er läuft stoisch geradeaus, selbst wenn er heftig undulierte Fahrbahnen passiert. Im Gelände verlangt er allerdings schnell nach Differenzialsperren, die hochgelobte Volvo-Bauluftfederung zeigt weniger

Verschränkungstalent als schnöde Parabelfedern.

Dank elektrohydraulischer Servokräfte lässt sich der schwere Dreiachser ganz ohne Krafteinsatz lenken, unser FMX kommt in den Genuss der neuen VDS-Lenkung (Volvo Dynamic Steering). Vorbei die schweißtreibende Rangierarbeit in engen Baustellen, wo es manchmal auf den Zentimeter ankommt – oder gerade rückwärts bergauf, wenn die Last mächtig auf die Vorderräder drückt. Der FMX-Fahrer lehnt sich gelassen in seinem Sitz zurück und dreht souverän am Steuerrad. Stöße, wie sie auf rüden Schlaglöchern bis ins Lenkrad durchschlagen, filtert die VDS-Lenkung weg. Selbst das Pendeln des Lenkrads auf Sinus-Wellen im Gelände wird unterdrückt – hier greift das System mit elektronischer Rechnerarbeit selbsttätig ein. Bis zu 2.000-mal pro Sekunde wird der Elektromotor elektronisch geregelt, um für jede Situation die passende Unterstützung zu wählen. Bei schneller Fahrt filtert VDS uns ein Quäntchen zu viel. Das Lenkgefühl in der Mittellage bleibt etwas diffus, weniger Servounterstützung wäre jetzt mehr. An Präzision mag es nicht fehlen, auch nicht an Rückstellmoment – doch gerade auf engen Straßen vermisst man das Fahrbahnggefühl.

Umstieg zur Gegenprobe

Im neuen Volvo FH heißt es beim Rangieren deutlich kräftiger zupacken, hier kommt noch eine konventionelle Hydrolenkung zum Zug. Die ist nicht von schlechten Eltern und hält den Sattelzug sauber auf Kurs. Der gebotene Fahrkomfort ist natürlich nicht ohne. Mit Zweiblatt-Parabelfedern vorn und Vierbalg-Luftfederung hinten rollt die Sattelzugmaschine straßenfein ab, auf Deponien ist natürlich moderates Tempo angesagt. Vor allem auf den knappen Böschungswinkel vorn sollte der Fahrer achten, wenn er die Straße verlässt und frühzeitig die Differentialsperre bemühen. Der große Volvo versteht sein Transportgeschäft, auf der Straße ist er eine Klasse für sich. Schon sein Antritt verblüfft, bei 85 km/h auf der Autobahn kurbelt der kräftige Euro-6-Sechszylinder lässig mit 1.300 Umdrehungen. Jetzt kann der Fahrer bereits 460 PS mobilisieren, die Drehzahlreserven reichen ohne Schaltung für kleinere Erhebungen. Auf ebener Landstraße rollt der FH kraftstoffsparend mit gerade mal 1.000 Kurbelwellen-Umdrehungen im 12. Gang und hat noch Kraft zuzulegen. Was nicht verwundert, wenn man die Motordaten kennt. 2.300 Nm liefert der moderne Reihensechser schon bei 900 Tou-

ren, knapp über Leerlaufdrehzahl kann der Fahrer noch 1.800 Nm abrufen, die der souveräne Volvo-Diesel ganz ohne Murren stemmt.

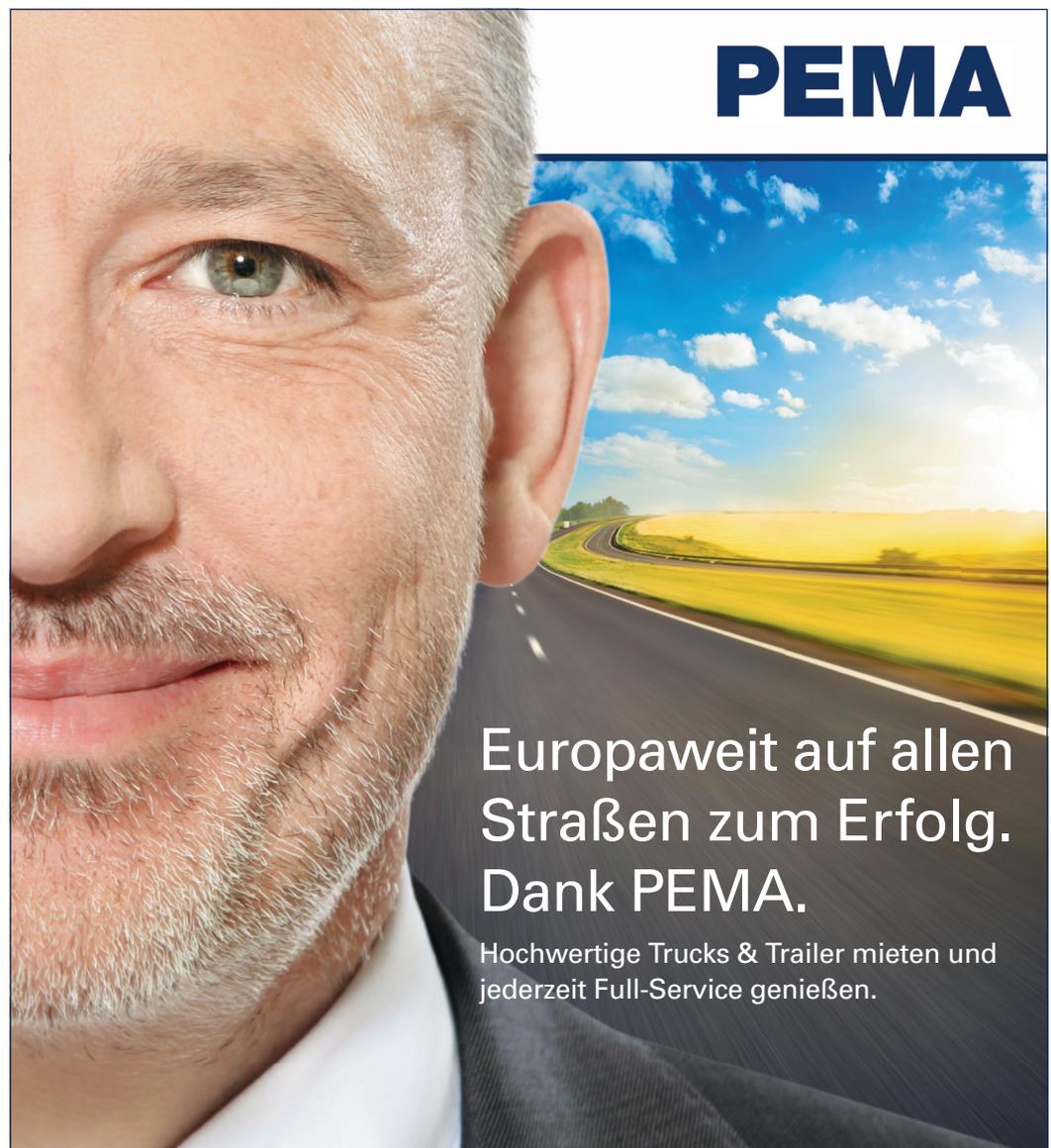
Reichen die Zugkräfte nicht, serviert das automatisierte I-Shift-Getriebe eben den nächstniedrigen Gang, gewohnt zackig, fast ohne Zugkraftverlust. Die Automatik, das gilt jetzt für beide Volvo-Kollegen, kommt weder an Steilstücken noch in engen Kehren in Verlegenheit, jede Schaltung sitzt so gut wie perfekt. Und landet man mal im Drehzahlkeller, so zieht sich der Sechszylinder selbst wieder heraus. Nicht so perfekt klappt es bergab, wo die VEB-Motorbremse (Volvo Engine Brake) zwar mit bis zu 510 PS kräftig genug verzögert. Wird es steiler und der Volvo schneller, schaltet I-Shift gern einen Gang höher. „Um den Motor vor Überdrehzahlen zu schützen“, erklärt der Werksinstructor, hier hilft nur ein energischer Tritt aufs Bremspedal. Mit etwas Übung geht es besser: Wer das Spiel mit dem Bremstempomaten beherrscht und langsam genug ins Gefälle geht, kommt auch auf längeren Abfahrten nicht in Verlegenheit. Natürlich bleibt die leistungsfähige EBS-Betriebsbremse in Hab-Acht-Stellung, beide Volvos verzögern mit massiven Vollscheibenbremsen, gefühlvoll und bei Bedarf brachial, sie haben ihre 40 Tonnen sicher in Griff.

Unser Fazit

Im Gelände, und sei es auch nur gelegentlich, hilft nur genug Traktion, um die Fuhre auch sicher wieder auf die Straße zu bringen- Nutzlast hin oder her. Der Volvo FMX 6x 4 ist so ein Bau-LKW, der sich für keinen Job zu schade ist. Seine Glanzlichter steckt er mit einem modernen und kräftigen Antrieb, sein tadelloses Fahrwerk verwöhnt den Fahrer im Gelände und auf der Straße. Weniger Sympathie verdient die zu knapp ge-

schnittene Kabine, die ihren Zenit längst überschritten hat. Die neue elektrohydraulische VDS-Lenkung: nicht schlecht, hat aber noch Luft nach oben. Der nur straßentaugliche Volvo FH lockt mit einem attraktiven Fahrerhaus, taugt aber nur dann als Alternative, wenn es um reinen Schüttguttransport geht. Oder er wird mit zwei AP-Achsen bestellt, so wird er nämlich auch angeboten. Aber das ist schon eine andere Geschichte. **Wolfgang Tschakert**

Reichen die Zugkräfte nicht, serviert das automatisierte I-Shift-Getriebe eben den nächstniedrigen Gang, gewohnt zackig, fast ohne Zugkraftverlust.



PEMA

Europaweit auf allen Straßen zum Erfolg. Dank PEMA.

Hochwertige Trucks & Trailer mieten und jederzeit Full-Service genießen.

Egal, was Sie transportieren: Mit PEMA mieten Sie nicht nur hochwertige Fahrzeuge, sondern auch grenzenlose Vorteile. Ein beeindruckender Fuhrpark mit modernen Qualitätsfahrzeugen, extrem guten Konditionen für jede Anforderung und herausragenden Serviceleistungen in ganz Europa.

 **SOCIETE GENERALE**
Equipment Finance

www.pema.eu