

Trucker

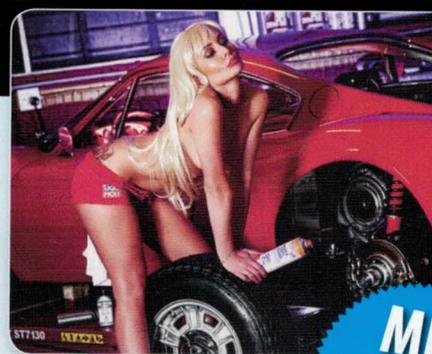
Beruf | Technik | Leidenschaft

Jetzt neu.
3,90 €
bei gleichem
Umfang

Österreich 4,40 €
Schweiz 7,20 sfr.
BeNeLux 4,60 €
DK 45,00 DK
ITA 5,10 €
Port. 5,10 €
B2843E

3,90 €

4/2016



MI
POST
Seite 50



2120 PS exklusiv – von L bis XXL

Der neue Actros 1853 im Test



Seite 52

SNOWTRUCK Green Hornet



HOLZTRUCK EXTREM Seite 38

FH 16-750 mit X-Trac-6x4



Seite 58

Iran-Re

OLDIES IN DER MODE

NEUER ABGAS-SKANDAL BEI LKW

Hunderte Euro-6-Trucks mit deaktivierter Abgasreinigung unterwegs? Seite 12



6000 € ZU GEWINNEN!

Best BKF geht in die dritte Runde. Jetzt dabei sein Seite 12



Hier müssen alle 750 Pferde antraben: Auf weichen Steilstücken muss der FH 16 richtig ran – dabei hilft X-Trac, die Fuhre bergauf zu ziehen

THORS HAMMER!

Bei der Konfiguration seines FH 16-750 „X-Trac“ zog Andreas Ziefle alle Register – das macht den Pseudo-6x4 zum König der Wälder.



1



2



3



4

1 Hinter der Hütte wird es spannend: X-Trac-Lüfter hinter der Kabine, Aufstiegsleiter in den Tank integriert | 2 Beifahrerseitig blieb sogar noch Platz für einen kleinen Staukasten | 3 Der Faymonville-Timbermax läuft mustergültig hinterher | 4 Rutschiger Untergrund? Dann tritt X-Trac in Aktion

Nicht nur die selbstfahrenden Holzunternehmer Andreas und Werner Ziefle, sondern auch der Volvo-Verkäufer mit Schwarzwaldkenntnis hat Spaß mit diesem Auto: ein FH 16-750, der mit allem kam, was der Volvo-Wald an „Edelhölzern“ hergab. In diesem Fall handelt es sich um einen Dreiachser für 70 Tonnen Gesamtzuggewicht mit hydraulischem Radnabenantrieb X-Trac und lift-, respektive entlastbarer Vorlaufkackse!

Die hilft beim Spritsparen, der Spurtreue und dem Schonen der Vorderachsreifen, von denen Ziefles

beim Vorgänger im schlechtesten Fall drei bis vier Satz pro Saison benötigte. Befeuert wird der FH vom 750 PS starken, 3550 Newtonmeter bietenden D 16-Topmotor, um sowohl auf den engen Straßen und Wegen des Schwarzwaldes als auch auf der Rheintalautobahn gleichermaßen souverän unterwegs zu sein.

Bi-Xenon-Scheinwerfer samt Kurvenlicht leuchten die Straßen aus; für Sicherheit sorgen außerdem Regensensor, Abstandsradar sowie ein GPS-Tracker und Videokameras. Ebenfalls als angenehm empfindet Werner Ziefle das Remote-Control-Steuerteil, mit dem er den Lkw vom Kran aus

überprüfen oder auch Details wie die Leerlaufdrehzahl steuern kann.

HINTER DER KABINE WIRD ES MAL SO RICHTIG SPANNEND

Die eigentliche Konfigurationskunst begann hinter der FH-Hütte: Dort thront auf dem nach vorn verlängerten Faymonville-Timbermax-Sattel nämlich der Kranfuß des rund 2,5 Tonnen schweren Kesla-2112-86-Holzkrans samt Greifer und der hydraulisch anhebbaren „Pro-Cab“-Kabine. Das sorgt für ordentlich Satteldruck und Achslast, kostet aber Platz. Dafür bietet die Krankabine Sicherheit beim Arbeiten, das damit viel angenehmer wird.

Platz brauchen aber auch das Hydraulikmodul für den bei Volvo

„X-Trac“ genannten hydraulischen Radnabenantrieb (auch mit Poclain-Pumpe und -Radnabenmotoren, aber mit Terberg-Komponenten garniert und montiert) sowie die Tanks für Diesel, AdBlue und Hydrauliköl. So viel Komplexität auf kleinstem Raum fordert einige Zugeständnisse: Beim Tankvolumen müssen 385 Liter genügen, dafür integrierte Volvo in das fahrerseitig angebrachte „Kraftstofffass“ gleich Trittstufen.

Der AdBlue-Behälter wanderte über den Abgastrakt auf die Beifahrerseite hinter die Kabine. Fahrerseitig sitzt dort der Ölkühler für die Radnabenmotoren, wo er keine Warmluft vom Motor abbekommt und gut zugänglich ist. Trotz der

Volvo bestätigt den Verkauf von zwei FH 16-750 mit X-Trac



1

1 Da der Kran nahe der Ladefläche sitzt, konnte man ihn eine Nummer kleiner und leichter wählen

2 Bekanntes FH-16-Interieur mit gelb abgesetztem Leder. Sehr bedienfreundlich ist das Remote-Control-Steuergerät an der A-Säule, das laut dem Fahrer „jeden Cent wert ist“



2

© Gregor Söllner

TECHNISCHE DATEN

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor; Hubraum: 16.123 cm³, Leistung: 750 PS (551 kW) bei 1600-1800/min., max. Drehmoment: 3550 Nm bei 1050-1400/min.

Kraftübertragung

Automatisiertes Zwölfganggetriebe „I-Shift“, Spreizung 11,73 bis 0,79; Hinterachsübersetzung i = 3,76

Fahrwerk und Bremsen

vorn: 9,0-t-Faustachse mit Hydromotor, hinten: 9,0-Tonnen-Vorlauf lenkachse + 11,5-t-AP-Achse, Luftfederung, Stabis, Scheibenbremsen rundum, Motorbremse: VEB „plus“ (470 kW) + Retarder

Maße und Gewichte

L x B x H: 6750 x 2498 x 3640 mm, Radstd.: 4100 mm, Leergew.: 9440 kg, Tanks: 385 l Diesel + 65 l AdBlue

Testurteil

- + Hoher Fahrkomfort, kräftiger Motor, ordentliches Leergewicht, wertige Verarbeitung
- Schalthebel am Sitz, hoher Preis

üppigen Ausstattung samt Retarder wiegt die Fahrzeugkombination samt Kran weniger als 20 Tonnen.

Und wie fährt sich das Gesamtkunstwerk? Laut Werner Ziefle „wie ein Reisebus“, womit er Recht hat: Der FH 750 federt sauber und rollt lange, wenngleich er aus seiner schieren Größe keinen Hehl macht. Die Lenkung gibt sich auch ohne Dynamic-Steering-Unterstützung straff und exakt, die Betriebsbremsen lassen sich fein dosieren.

Auf öffentlichen Straßen kosten die zulässigen 40 Tonnen den 750er nicht mehr als ein Lächeln, und das zaubert er auch dem Fahrer ins Gesicht. Ein Tritt aufs Gas und der 16 Liter große Sechszylinder schiebt die ausgeladene Fuhre fast Pkw-gleich an. Der Faymonville-Zwangs-

lenker läuft mustergültig hinterher – und in engen Kurven bei weitem nicht so stark ein wie angenommen.

I-Shift schätzt Kraft und Last stets korrekt ein und verlässt sich lange auf die 3550 Newtonmeter Drehmoment. Entsprechend großzügig stuft es die Gänge nach oben durch und wartet lange mit dem Runterschalten. So ist man leichtfüßig unterwegs. Zu leichtfüßig? Dann sorgt ein dezenter Zug am Motorbremshebel für Verzögerung: Die Kombination aus Retarder und den 470 Kilowatt der „VEB plus“-Motorbremse halten zur Not auch 60 Tonnen zuverlässig im Zaum.

Auch Verbräuche kann Ziefle bereits liefern: Auf der Autobahn liegen die je nach Einsatz zwischen 34,6 und 39,8 Litern, auf schweren Landstraßen im Schwarzwald, teils mit Kraneinsatz zwischen

52,3 und 59,2 Litern, womit der FH den Vorgänger laut Ziefle um zehn bis zwölf Liter unterbietet.

KEIN HOLZ ZU FAHREN? DANN WIRD UMGERÜSTET!

Im Wald muss der FH laut Werner Ziefle bis zu 60 Tonnen schleppen. Dann muss selbst der 750er richtig ran und man merkt, wie sich die 3550 Newtonmeter ins Zeug legen, um die Fuhre in Fahrt zu bringen. Hier braucht Ziefle im Herbst und Winter X-Trac: Auf kurvigen, steil ansteigenden Forstwegen verhindert die Kombi aus Zuschalt-Vorderachsantrieb und wendiger Vorlauf lenkachse, dass der Zug ausbricht oder geradeaus weiterschiebt.

Da die Ölpumpe direkt am Motor angeflanscht ist, stehen die treibenden Vorderräder sofort ab Start parat. Entsprechend bricht sich der Wikinger auch in schlammigem Geläuf seine Bahn und zieht fast

jede Fuhre aus dem Dreck. In dem Fall können Kran und Holz auf der Faymonville-Sattelspitze gar nicht schwer genug sein, um ordentlich Druck auf die Hinterhufe zu bringen. Dabei helfen die hohe Schaltgeschwindigkeit von I-Shift und das gewaltige Drehmoment enorm. Und wenn einmal kein Holz zu fahren sein sollte? Dann könnten Ziefles den Schwedenkönig zum Winterdienstfahrzeug umrüsten samt Pflug, Salzstreuer und entsprechender Elektronik.

Dunkelheit erhellte eine Nordic-Light-Scheinwerferbatterie auf dem Dach, mit der man notfalls ein komplettes Fußballstadion ausleuchten könnte. Das Angenehme: Die nötige Verkabelung kann man bei Volvo ab Werk ordern. Wozu es laut Ziefle aber den erfahrenen Verkäufer braucht, der Licht ins Dunkel der endlosen Optionsmöglichkeiten bringen kann! **GS**

Selten wurde ein FH derart leidenschaftlich konfiguriert