

Trucker 
mehr Fotos auf
www.trucker.de

Dynamisches Sextett:
Für ausgiebige Fahrversuche stellte Volvo
sechs Baufahrzeuge unterschiedlicher
Ausprägung zur Verfügung



Sexmachines!

Volvo stellte sechs Baufahrzeuge mit unterschiedlichen Konzepten vor. Zeit für einen direkten Vergleich.

Wilde Herbststürme umtosen die Test-Kiesgrube. Windböen erzeugen sandsturmartige Staubvorhänge. Durchbrochen werden diese immer wieder von V-förmigen Lichtblitzen, begleitet vom Klang kräftiger Motoren.

Sechs Volvo kämpfen sich durch die Staub-schleppen: Ein Volvo FMX 460 6x4-Kipper mit Tandemachshänger vor einem FMX 460 8x6. Den Hardcore-Bauarbeitern folgt die FH-Fraktion als FH 460 8x4 mit liftbarer hinterer Antriebsachse, einem FH 460 4x2-Dual-Clutch, sowie zwei FH 500, einmal als 6x4-Zugmaschine und einmal als 4x2 mit Dual-Clutch. Alle sind bereit, on- und offroad ihr Können unter Beweis zu stellen. Einige duellieren sich direkt. Haben die sechs Schweden auch auf dem Bau das Zeug zu Sexmachines?

Allen gemeinsam ist der D13 mit 460 respektive 500 PS, der die Kraft immer über I-Shift auf den Boden bringt. Die lässt sich je nach Ausführung mit diversen Bauprogrammen anreichern, die wir ebenfalls testeten.

SICHERHEIT SCHREIBT VOLVO AUCH BEIM HARDCORE-BAUARBEITER FMX GROSS

Es beginnt der FMX 460 6x4 aus dem „Express“-Programm. Hier macht neugierig, wie praxistauglich Volvo diese Version für den Alltag vor-konfiguriert hat. Erster Eindruck: Das passt! Mit Meiller-D-316-Kippbrücke und Baupaket kann der FMX auch schwereres Gelände. Trotz rustikaler Auslegung verzögert er rundum mit sauber dosierbaren Scheiben und lässt sich mit Spurhalteassistent und Abstandstempomat sicher-

heitstechnisch auf ein hohes Niveau heben. Der mittelschwere Rahmen hält das Leergewicht mit 9,2 Tonnen in Grenzen. Die straffe Lagerung der altherwürdigen kompakten Kabine, die großen Fahrern etwas (zu) eng ist, ergibt ein präzises Fahrverhalten. Die Lenkung erweist sich als exakt, grobe Unebenheiten bringen sie aber nach wie vor etwas aus der Fassung. I-Shift wechselt die Gänge zügig und bietet viele Offroad-Unterprogramme und wird (leider) immer über den Schaltknüppel gesteuert, der überdies teilweise die Ablagebox dahinter blockt.

Zum Freifahren gibt es den Freischaukelmodus: Dazu legt man die Differenzialsperren ein, deaktiviert die Traktionskontrolle und wählt das Fahrprogramm P oder P+. Dann kann man den Schweden mit rhythmischem vorsichtigen ▶

DUELL 1: FH 8X4 GEGEN FMX 8X6 MIT „ATC“ (AUTOMATIC TRACTION CONTROL)

Komfort oder Hardcore?

Im 8x4-Modus samt Sperren hinten (längs ist der FH dort wegen der Klauenkupplung der Liftachse praktisch immer gesperrt) folgt der FH dem FMX fast überall hin. Erst im weichen Kies findet er seinen Meister: Ohne Sperren steht er nach 15,9 Metern, gesperrt schafft er zwei Meter mehr. Der FMX kommt hier 16,4 Meter weit, im 8x6-Modus mit gesperrter Vorderachse erklimmt er den Hügel als einziger Testwagen komplett. In den weichen Randbereichen der Grube gräbt er sich wieder frei, wo der FH-Fahrer trotz Freischaukelmodus oder Power-

Launch ins Schwitzen kommt. Mit 14.707 Kilogramm samt Dynamic Steering und liftbarer Antriebsachse wiegt der Schwede erstaunlich wenig und gehört wie der FMX zu den leichten 8x4-Vertretern. Am Ende steht fest: Wer einen kompetenten 8x4 sucht, kann bei Volvo durchaus zum FH greifen, der dem FMX hinsichtlich Komfort und Geräusch überlegen ist. Der FMX 8x6 mit ATC ist eigentlich nur nötig, wenn sehr viel in sehr weichem Gelände gefahren wird – er kommt (fast) überall hin und steht einem 8x8 kaum nach.



Im Duell folgt der FH (l.) dem FMX erstaunlich weit



FH 460 8x4 M. LIFTACHSE

Mit Dynamic Steering und der liftbaren Antriebsachse fährt sich der FH 460 8x4 komfortabel und kompakt und kommt dank Sperren und elektronischer Helfer auch offroad erstaunlich weit. Auch das Leergewicht bleibt im Rahmen. Jetzt fehlt nur noch die Doppelkupplung zum Fahrerglück.

Fazit: Dank der vielen Optionen ist der FH der aktuell beste 8x4 auf dem Markt

+ Kräftiger Motor, liftbare Antriebsachse, schlaue und schnelle Schaltung, hoher Komfort, leichte und feinfühligere Lenkung, günstiges Leergewicht

- Untere Stufen wenig flexibel, Schaltknüppel



Der FH 460 als 8x4-Kipper: Wendekreismessung mit gelifteter Achse (o., l.), beim Abkippen (u., l.), breiter Aufstieg (Mitte), auf der Fahrt zur Waage (r.)

Die möglichen Optionen machen den FH zum aktuell besten Bau-Allrounder

Treten des Gaspedals „Freischaukeln“. Alternativ kann man auch versuchen, ihn per Power-Launch-Programm „freizuschießen“: Modus P+ gewählt und die Wippe am Schaltknäufel auf „Minus“ gedrückt. Dann mit dem Gasfuß voll aufs Pedal. Wenn der Motor 1300 Touren erreicht, schließt die Kupplung schlagartig und soll den FMX so aus seiner misslichen Lage reißen. Im Test auf sandigem Boden funktionierte das besser als das alternative Freischaukeln, das tendenziell eher

zum Eingraben führte. Ebenfalls für weichen Untergrund oder steile Stiche gedacht ist das „schwere“ Anfahren im P- oder P+-Modus. Dafür wählt man den ersten Gang und tritt das Gas wieder ganz durch – selbst wenn der Wikinger vor möglicher Kupplungsüberlastung warnt. Nach Lösen der Feststellbremse per praktischer Platte setzt sich der Schwede so sanft wie möglich in Bewegung und leitet das maximale Drehmoment an die Räder.

Noch mehr Radkraft böte ein Crawler, den Volvo nach mehreren Anfragen jetzt in die Pla-

nung nahm. Außerdem kann man an Stichen die Funktion „maximalen Gangsprung“ bemühen. Dabei drückt man das Minus-Knöpfchen am Schalthebel, den man von Automatik auf manuell zieht: Beim Loslassen der Taste stuft das Getriebe soweit wie möglich zurück.

VERSUCHE IN DER PRAXIS ZEIGEN DIE NÜTZLICHKEIT DER PROGRAMME

In der Praxis half uns das durch einen steilen Teststich, der weicher war als gedacht. Auch durch enge steile Kehren fährt es sich so ent-

spannter. Angenehm beim Rangieren: Hier kann man den Wählhebel auf „R“ oder „A/M“ ziehen: Die Volvos bremsen automatisch und wechseln die Fahrtrichtung. Im Power-Modus vermeidet man auch unbeabsichtigtes Hochschalten, falls man nicht manuell unterwegs ist.

Angenehm ist auch der Geländetempomat, der bei Erreichen der Drehzahl gesetzt wird und dann per Plus oder Minus reguliert wird und auf schlechtem Untergrund das „Pumpen“ mit dem Gaspedal unterbindet. In der Funktion „Launch Control“ tippt man das Gaspedal im A- oder

M-Modus an und lässt es los, sobald sich das Auto bewegt. Dann kann man die Wikinger mit Leerlaufdrehzahl im Stadtverkehr „kriechen“ lassen. Muss man Bremsen, kuppeln sie automatisch aus.

Fazit: Volvos I-Shift bietet viele sinnvolle Funktionen, die die Arbeit tatsächlich erleichtern. Allerdings sind die Möglichkeiten mittlerweile so komplex, dass für den Fahrer eine vorherige Einweisung unumgänglich ist.

Als nächster fuhr der FH 500 6x4 vor, der in erster Linie auf Onroadeinsätze ausgelegt ist. Er ▶



Mit ATC kommt der FMX (l.) fast überall hin, solides Verteilergetriebe an der ersten Achse (kleines Bild)

FMX 460 8x6 ATC

Am automatisch zuschaltenden Allrad mag in der Praxis allenfalls die anfangs etwas gewöhnungsbedürftige Bedienung stören. Hat man sich daran gewöhnt, kommt man damit (fast) überall hin. Zur ultimativen Kletterkunst fehlt noch ein Crawler und eine luftigere Kabine. Beides ist aber in Arbeit!

Fazit: Sehr kompetenter 8x6 für schwere Einsätze, der im Detail aber noch optimiert werden kann

+ Hohe Traktion, kräftiger Motor, schnelle und intelligente Schaltung, direktes Fahrverhalten

- knappe Kabine, kein Crawler, Schaltknüppel

Sicher ist sicher: Der Messradar für den Abstandstempomaten sitzt beim FMX 6x4 unter dem Nummernschild



FMX 460 6x4

Auch der FMX bietet mittlerweile viele Sicherheits-Assistenten. Er punktet als „Express“-Version mit schneller Lieferzeit und sinnvoller Ausstattung zu attraktiven Preisen. Schaltung und Übersichtlichkeit überzeugen, das Gewicht geht in Ordnung. Die Lenkung lässt sich von Unebenheiten leichter beeindrucken als bei anderen Fabrikaten und die Kabine ist knapp geschnitten.

Fazit: Ein solides Angebot zum fairen Preis

+ sinnvolle Ausstattung, kräftiger Motor, schnelle und intelligente Schaltung

- knappe Kabine, wenig Optionen, Schaltknüppel

FH 460 4X2

Mit „Sturdy Bumper“ und I-Shift gibt der FH 460 die perfekte Zweiachsattelzugmaschine für Regional- und Streckenverkehre. Die flache Kabine bietet genug Platz und (Stau-)Raum für größere Pausen oder die Übernachtung im Notfall. Anzulasten wäre dem FH allenfalls, dass er nicht zu den leichtesten Autos gehört.

Fazit: Eine ausgewogene 4x2-Kippsattelzugmaschine, auch als X-Press-Version zu haben.

+ kräftiger Motor, schnelle Schaltung, sinnvolle Ausstattung

- Optionen teuer und im Paket, Schaltknüppel



FH 460 mit Baustoßfänger, Dual Clutch, modernem Interior (u., l.) und rückwandseitigem Schrank (u., r.)



verfügt als einzige Zugständnisse an den Baueinsatz über den „kurzen“ Stahlstoßfänger und die Schutzplatte unterm Motor oder Kühler. Für Sicherheit sorgen Spurwechselwarner, Abstandsregeltempomat mit Kollisionswarner und die Notbremsfunktion, die ab 15 km/h arbeitet. Das Kraftstoffsparpaket mit kleinem Kompressor und effizienter Lichtmaschine soll helfen, Sprit zu sparen. Das tut auch die Motorabschaltung im Leerlauf, die den D13 im Stand nach zweieinhalb Minuten stoppt. Da das am Bau aber manchmal unerwünscht ist, kann man das System überlisten,

indem man per Tempomat die Drehzahlen vorstellt: Gibt man eine minimal erhöhte Tourenzahl vor, verhindert man das Abschalten.

DIE FH SIND VOLLGEPACKT MIT EXTRAS – ABER MACHEN ALLE SINN?

Als 6x4-Sattelzugmaschine bildet der FH sozusagen den Gegenpart zum FMX und lässt sich auf Straßen angenehm dirigieren, während ihm offroad unbeladen prinzipbedingt schnell die Traktion ausgeht. Die sperrige Manövrierbarkeit ließe sich durch die liftbare Antriebsachse lin-

dern, die zudem zusätzlich Sprit und Reifen spart. Sie ist ein großer Wunsch vieler 6x4-Kapitäne, einerseits, um notfalls mehr Druck auf eine Achse zu bringen, andererseits, um die Wendigkeit zu erhöhen und den Dieseldurst zu senken. Aus Gründen der Gewichtsverteilung verlegte Volvo hier die Batterie ins Heck.

Ansonsten unterscheidet sich der FH kaum von seinen Fernverkehrs-Geschwistern: Er agiert leise und lenkt sich dank Dynamic-Steering präzise, was beim nächsten Kandidaten noch stärker ins Gewicht fällt. Das ist der FH

FH 500 6X4

Mit niedriger Kabine und 500 PS als 6x4-Zugmaschine gibt der FH die nutzlastschwächere Alternative zum 4x2, die gern in schwerem Geläuf oder mit entsprechendem Sattel für Abbrucharbeiten eingesetzt wird. Seine Nachteile: Er fährt sich nicht so kompakt wie der 4x2, wiegt mehr und ist nicht als X-Press-Version zu haben, dafür aber mit liftbarer Antriebsachse.

Fazit: Mit liftbarer Antriebsachse bis auf Sisu oder Tatra alternativlos

+ starker Motor, schnelle Schaltung

- Schaltknüppel, Optionen teils teuer



Beim 6x4 liegen die Batterien gut erreichbar im Heck (o., r.), die Standard-Abgasbox (u., r.) bläst zum Boden



FH 500 4X2 DUAL CLUTCH

Der 500er mit Globetrotter und Dual Clutch-Doppelkupplungsgetriebe gibt den Fahrertraum im Sextett, der auch europaweit laufen kann. Er bietet trotz etwas längerer Achse fühlbar mehr Kraft als der 460er und soll auch in den Restwerten merklich höher liegen. Bis auf das relativ hohe Gewicht und teils deftigen Aufpreisen kann man ihm nicht viel ankreiden.

Fazit: Mit Sturdy Bumper und Dual Clutch der Traum der Kippsattelfahrer

+ starker, kräftiger Motor, Doppelkupplung, sinnvolle Optionen

- Optionen teuer und im Paket, Schaltknüppel



Viel Platz im Globetrotter-Haus, automatische Luftdruckkontrolle (r.), neuer „Sturdy Bumper“ für den Bau

460 8x4, der neben Dynamic Steering die eingangs erwähnte liftbare Antriebsachse bietet. Lohnt sich das und wie weit kommt er offroad im Vergleich zum ebenfalls angetretenen FMX 8x6, der ohne Dynamic Steering vorfuhr?

ERSTAUNLICH: DER FH KANN DEM FMX IM GELÄNDE WEIT FOLGEN

Selbst in den steilen und weichen Stichen folgte der FH dem 8x6 dank seines automatisch zuschaltbaren Vorderradantriebs überall hin. Mit gesperrten Hinterachsen und Geländetempomat klettert er ordentlich und lässt sich spielend dirigieren. Die beiden Testanstiege mit 15 und 20 Prozent meistert der FH mit Geländetempomat locker: Auf dem weichen Untergrund genügt ein zu heftiger Tritt aufs Gas, um den 8x4 aus dem Tritt respektive der Traktion zu bringen: Sobald die Räder das Scharren beginnen, steht die Fuhre, während sie mit dem drehzahlgeregelten Geländetempomaten stoisch bergan steigt. Wer einen kompetenten 8x4 sucht, kann durchaus zum FH greifen, der dem FMX hinsichtlich Komfort und Geräusch überlegen ist.

Dabei filtert Dynamic-Steering jegliche Unebenheit und reduziert die Lenkkräfte: So fühlt sich das Auto viel kompakter an, wozu eine direktere Lenkübersetzung gut passen würde. Dann musste der FH die Hinterhufe heben und in den Kreis. Ergebnis: Die geliftete Achse reduziert den Wendekreis um gut drei Meter!

TRAKTIONSVERGLEICH VOLVO TEST



Dafür bietet der FMX die direktere Rückmeldung, ohne zu unkomfortabel zu federn. Böse Schwellen und Löcher lassen die Lenkung zwar etwas zittern, sonst punktet sie mit angenehmer Straffheit und sauberer Rückmeldung. Die gibt auch die Federung, wobei Volvo in dem Fall die Bauluftfederung an den Hinterachsen mit einer soliden Dreiblattparabel an den Vorderachsen kombiniert. Die Trommelbremsen sprechen dezenter an als die Scheiben im FH, punkten aber durch saubere Dosierbarkeit. Wird es knifflig, kann man per Taster die Sperren und







die automatisch zuschaltbare Vorderachse managen, die via Klauenkupplung aktiviert wird.

Der rechte Taster steuert die Hinterachssperre: In Stufe 1 sperrt sie nur, wenn sie Schlupf feststellt, in Stufe zwei ist sie immer geschlossen. Der linke Taster setzt den Allrad auf Habacht und sperrt in der zweiten Stufe, per fummeligem Schiebeschalter geschützt, das Vorderachsdifferential. In der Praxis kommt der 8x6 damit fast überall hin. Auch hier sortiert I-Shift die Gänge zügig und schnell, was aber für viel Kraft im Gelände eine relativ kurze 3,76-er-Hinterachse be-



17,4 statt 20,3 Meter: Mit gelifteter Antriebsachse schrumpft der Wendekreis um knapp 3 Meter!

TECHNISCHE DATEN

							
Fahrzeugtyp	FMX 460 6x4	FMX 460 8x6	FH 460 8x4	FH 460 4x2	FH 500 4x2	FH 500 6x4	
Zylinderzahl/Ventile pro Zylinder	6 in Reihe/4	6 in Reihe/4	6 in Reihe/4	6 in Reihe/4	6 in Reihe/4	6 in Reihe/4	
Hubraum	12.777 cm ³	12.777 cm ³	12.777 cm ³	12.777 cm ³	12.777 cm ³	12.777 cm ³	
PS/(kW) bei U/min.	460 (338) bei 1400-1800	460 (338) bei 1400-1800	460 (338) bei 1400-1800	460 (338) bei 1400-1800	500 (368) bei 1400-1800	500 (368) bei 1400-1800	
max. Drehmoment bei U/min.	2300 bei 900-1400	2300 bei 900-1400	2300 bei 900-1400	2300 bei 900-1400	2500 bei 100-1450	2500 bei 100-1450	
Getriebe/Spreizung	Zwölfgang-I-Shift AT 2612E 14,94/11,73/9,04/7,09/5,54/4,35/ 3,44/2,70/2,08/1,63/1,27/1,00 R: 17,48/13,73/4,02/3,16	Zwölfgang-I-Shift AT 2612E 14,94/11,73/9,04/7,09/5,54/4,35/ 3,44/2,70/2,08/1,63/1,27/1,00 R: 17,48/13,73/4,02/3,16	Zwölfgang-I-Shift AT 2612E 14,94/11,73/9,04/7,09/5,54/4,35/ 3,44/2,70/2,08/1,63/1,27/1,00 R: 17,48/13,73/4,02/3,16	Zwölfgang-I-Shift AT 2612 DC 11,73/9,21/7,09/5,57/4,35/3,41/ 2,70/2,12/1,63/1,28/1,00/0,78 R: 13,73/10,78/3,16/2,48	Zwölfgang-I-Shift AT 2612 DC 11,73/9,21/7,09/5,57/4,35/3,41/ 2,70/2,12/1,63/1,28/1,00/0,78 R: 13,73/10,78/3,16/2,48	Zwölfgang-I-Shift AT 2612E 14,94/11,73/9,04/7,09/5,54/4,35/ 3,44/2,70/2,08/1,63/1,27/1,00 R: 17,48/13,73/4,02/3,16	Zwölfgang-I-Shift AT 2612E 14,94/11,73/9,04/7,09/5,54/4,35/ 3,44/2,70/2,08/1,63/1,27/1,00 R: 17,48/13,73/4,02/3,16
Hinterachsübersetzung	i=3,33:1	i=3,76:1	i=3,33:1	i=3,67:1	i=3,44:1	i=3,09:1	
Radstand/Länge/Breite/Höhe	3400/7465/2550/2950 mm	4600/9050/2550/3322 mm	4600/8560/2550/3644 mm	3700/5890/2550/3357 mm	3600/7140/2550/3983 mm	3700/5890/2550/3357 mm	
Leergewicht (vollgetankt, 80 kg-Fahrer)	9202 kg	15.705 kg	14.707 kg	7620 kg	7861 kg	9904 kg	
Vorder-/Hinterachsl./Gesamtzuggew. (tech.)	8000/21.000/60.000 kg	16.000/21.000/60.000 kg	16.000/21.000/37.000 kg	7500/13.000/44.000 kg	7500/13.000/44.000 kg	8000/23.000/60.000 kg	
Füllmengen Tank/AdBlue	350/48 l	350/32 l	330/32 l	450/64 l	610/100 l	555/68 l	
Spurkreis/Wendekreis	14.500/16.000 mm	18.200/19.700	19.000/20.300 mm (gel.:16.100/17.400)	13.300/14.700 mm	13.300/14.700 mm	15.100/16.500 mm	
Federung vo./hi.:	3-Blatt-Parabel/Parabel	3-Blatt-Par. verst./8-Balg-Bau-Luft	3-Blatt-Parabel/8-Balg-Bau-Luft	2-Blatt-Parabel/4-Balg-Luft	2-Blatt-Parabel/4-Balg-Luft	2-Blatt-Parabel/4-Balg-Luft	
Einstiegs-/Stufenhöhen:	485/390/395	485/315/390/395	305/305/383/382/384	375/383/382/384	375/383/382/384	375/383/382/384	
Kabinenmaße Länge/Breite/Höhe (H Mitte)	1631/2110/1527 (1110)	1631/2110/1527 (1110)	1950/2088/1710 (1620)	1950/2088/1710 (1620)	1950/2088/2110 (2020)	1950/2088/1710 (1620)	
Geräusche Stand/30/50/60/80 km/h	61/61/67/68/73 db(A)	61/61/67/68/72 db(A)	51/61/62/63/67 db(A)	51/61/62/63/67 db(A)	51/61/62/63/67 db(A)	51/61/62/64/68 db(A)	
Traktion Grube Schotter halbfest	ca. 5,0 m, gesperrt ca 7,5 m	ca. 16,4 m, gesperrt: kpl. Hügel	ca. 15,9 m, gesperrt: 17,9 m	ca. 5,5 m, gesperrt ca 8,0 m	ca. 5,5 m, gesperrt ca. 8,0 m	ca. 4,5 m, gesperrt ca. 8,5 m	
Traktion Grube einfache Steigung	bestanden	bestanden	bestanden	leichtes Scharren d. Hinterräder	leichtes Scharren d. Hinterräder	minim. Scharren d. Hinterräder	
Traktion Grube starke Steigung	gesperrt bestanden	bestanden	gesperrt bestanden	gesperrt, Traktionsabriss	gesperrt, Traktionsabriss	gesperrt später Traktionsabriss	
Traktion Grube Untergrund weich	gesperrt Traktionsabriss	gesperrt bestanden	gesperrt bestanden	nicht durchgeführt	nicht durchgeführt	nicht durchgeführt	



Geschafft! Der 8x6 erklimmt den weichen Sand



Digitale Höhenmessung der Kabine

deutet, die den FMX auf der Autobahn zur Drehorgel am Rande des grünen Bereichs macht.

Damit hat das 4x2-Doppelkupplungsduo FH 460 und 500 kein Problem: Ihre Domäne ist die Straße, wenngleich Dual Clutch auch im Gelände hervorragende Dienste leistet! Also ankreuzen, was ebenso für die 500 PS gilt, die man mit einer Achse länger kombinieren darf. Auch dann fühlt sich der FH immer noch souverän an.

Kann Volvo Trucks jetzt auch „Sexmaschine“ für den Bau? Klares ja: Offroad wäre das ein FH 8x6 mit ATC, Dynamic Steering, Dual Clutch, Crawler, etwas längerer Achse und dafür kürzerer Kabine. Onroad der FH 500 oder auch 540 – ziemlich genau so spezifiziert, wie der Testwagen vorfuhr! **GS**

SO HABEN WIR AUF DEM GELÄNDE DER MKU GETESTET*

- 70 km lange Kippertestrunde, teils mit anspruchsvoller Landstraße
- Traktionstest Grube Schotter halbfest
- Traktionstest Grube Untergrund festgefahrene einfache Steigung
- Traktionstest Grube starke Steigung
- Traktionstest Grube Untergrund weich
- Wendekreisdurchmesser



© MKU/Bavaria Luftbild

TRUCKER-FAZIT

Volvo will's wissen!



Das beste Baustellenprogramm kommt aktuell aus Göteborg. Denn Volvo erweitert im Halbjahresrhythmus sein Programm und dessen Optionen. Damit schließen die Göteborger nach und nach teilweise noch vorhandene Lücken, um die sie wissen, und arbeiten hinter den Kulissen bereits an den nächsten Erweiterungen und Optimierungen. Mit dem FMX 8x6 bieten die Schweden einen kompetenten Klettermaxe, der künftig auch mit Crawler zu haben sein wird, während der FH 500 mit Dual Clutch die (fast) perfekte Sattelzugmaschine gibt. Nachteile? Die enge FMX-Kabine, die teilweise komplexe Bedienung und hohe Aufpreise für die feine Technik – aber „das Beste“ hat eben seinen Preis!

DUELL 2: FH 500 GLOBETROTTER GEGEN FH 460 STANDARD

Darf es etwas mehr sein?

Für den Straßenvergleich traten die beiden Dual-Clutch-4x2 an, die wie der 8x4 mit der dicken „Sturdy-Bumper“-Unterlippe vorfahren und sich für Streckenverkehre mit Kippsattel empfehlen. Hier geht es vor allem um die Frage: Bringt Dual Clutch auch im Regionalverkehr etwas? Und sollte man sich 500 statt 460 PS gönnen sowie die Globetrotter-Kabine ankreuzen? Auf der schweren, rund 70 Kilometer langen Landstraßenetappe lernt man Dual Clutch nochmal mehr zu schätzen: Auch auf 40 Tonnen ausgeladen, versucht der FH mit der zweiten, spätestens dritten Schaltung den Gruppensprung, bei dem der Schaltvorgang prinzipbedingt so lang dauert wie bei der Standard-I-Shift-Schaltung. Danach ist es eine Freude, wie die FH völlig ohne Zugkraftunterbrechung zwischen den nötigen Gangstufen hin- und hersortieren und sich dabei immer ihrer Kraft in Form



Blaue Vollausrüstung gegen rote „Basis“

des anliegenden Drehmoments verlassen. Hat man sich offroad verschätzt, kann man notfalls auch mitten im Berg schalten, ohne Zugkraft zu verlieren, der Gruppensprung ist allerdings zu meiden. Daraus folgt: Im schweren Verteiler- und Regionalverkehr ist das Doppelkupplungsgetriebe eine absolute Empfehlung wert.

Was auch für die 500-PS-Version gilt: Die tut sich trotz längerer 3,44er-Achse (der 460er hatte eine 3,67er) vor allem beim Herausbeschleunigen fühlbar leichter als der 460er, der nur 2300 statt 2500 Newtonmeter bietet, die dafür aber schon ab 900 statt erst ab 1000 Touren bereitstellt. Trotzdem tut sich der 500er hier subjektiv deutlich leichter als es die Papierform vermuten lässt, weshalb auch er eine klare Empfehlung ist. Die Globetrotter-Kabine kann man sich dagegen sparen, wenn man nur ab und an eine Pause oder ein Nickerchen in der Kabine machen möchte: Die verleitet den FH trotz höherem Schwerpunkt nicht zum Schaukeln, kostet keine Agilität, kaum Sprit und wiegt mit knapp 200 Kilo nicht viel mehr als das „Flachdach“. Kein Wunder, dass der 500er dem 460er mittlerweile den Rang abläuft, zumal er in den Restwerten deutlich stabiler liegen soll.