

# In letzter Sekunde

**P**roduktive Hektik – fünf Monteure, von denen jeder genau weiß, was er zu tun hat, der Geruch von Kleber in der Luft, ein Hauch von verbranntem Kühllöl, der von der Bohrmaschine herüberweht. Mitten drin eine mächtige, schwarze Schwerlastzugmaschine der neuen FH16-Baureihe – und Salvo, der Künstler.

## EINEN LKW MODIFIZIEREN, OHNE IHN ZU SEHEN

Zugegeben, normalerweise ist Salvo – er hat auch einen richtigen Namen, allerdings nennt ihn niemand so – nicht das, was man normal unter einem Künstler versteht. Doch der fröhliche Franke mit den italienischen Wurzeln ist der kreative Kopf hinter dem 8x4-FH16, den Schwerlastspezialist Popp aus Nürnberg für Volvo als IAA-Messefahrzeug aufgebaut hat.

Üblicherweise setzen Fahrzeughersteller bei Einführung einer neuen Reihe zuerst auf Standards. Doch Volvo ging gleich in die Vollen. Der TRUCKER war exklu-

Für „Salvo“ und Kollegen hieß es klotzen, um den **neuen FH16 750 8x4** rechtzeitig zur IAA fertig zu bekommen.



Salvatore die Pasqua krönt sein Werk mit dem Schriftzug des Arbeitgebers

siv dabei, als Salvo und sein Team den Star der IAA präparierten.

Der hatte schon eine lange Reise hinter sich. Via Fähre kam er als Vierachsrfahrgestell nach Kiel. Das ist neu, denn vom Vorgänger liefer-

te Volvo nur Dreiaxser nach Nürnberg und Popp baute dann die gelenkte Vorlaufachse an. „On the road“ ging's anschließend nach Nürnberg, wo aus dem nackten 8x4 ein echter High-End-Bolide wurde.

Noch ehe der Vierachser mit 3900 Millimeter Haupttrahstand ankam, hatte Salvo schon schlaflose Nächte hinter sich. „Die bei Volvo haben uns kaum Unterlagen gegeben“, erzählt er, während er die Halter der Seitenverkleidung montiert. „Wir hatten keine Ahnung wie die Kontur der Kabine aussieht, wussten nichts zu den Anbauverhältnissen – also habe ich Erbkönigbilder aus dem Internet heruntergeladen, vergrößert, die Ahnung einer möglichen Form entwickelt und die Verkleidungen vom Vorgänger modifiziert ...“

Wir bleiben dabei, Salvo ist ein echter Künstler. Dem Meister für GfK und Spachtel ist sein Werk gut gelungen – nur der Lackierer patzte. „Jetzt stehen hier fünf Mann“, ereifert sich Salvo, „und warten auf die zweite Verkleidung. Es ist 16:00 Uhr, der Überführer kommt in einer Stunde und wir stehen hier, die Hände in der Tasche!“

Nach „Murphys Gesetz“ (Was schiefehen kann, wird schiefehen) gab es ein Problem mit der



Wie bei den Heinzelmännchen: Unter Hochdruck wurde der FH16-Schwerlast für die IAA präpariert – einschließlich handlamierter Spoiler-Replika

## VOLVO FH16-750 Locker fit für 180 Tonnen

750 PS und 3550 Nm maximales Drehmoment sind auf jeden Fall ausreichend für den Schwerttransport. Volvo realisiert 180 Tonnen Zugesamtgewicht ohne Verwendung einer externen Kühlung oder einer Wandlerkupplung. Die Umprogrammierung des im FH16 verstärkten I-Shift-Getriebes reicht ebenso aus wie die serienmäßige Kühlkapazität von Motor und Schaltbox. Bei der Schwerlastzugmaschine kommen Außenplanetenachsen zum Einsatz, deren Triebkopf-übersetzung von  $i=4,55$  für enorme Zugkraft, aber auch entsprechende Langsamfahrfähigkeit sorgt. Durch ein entsprechendes Overdrive-Getriebe bleiben die Drehzahlen aber auch bei 80 km/h moderat. Bei den Zusatzbremsen kombiniert Volvo die VEB+-Motorbremse (425 kW) mit einem Voith-Retarder (maximal 4000 Nm).



Auf der IAA war die 8x4-Schwerlastzugmaschine viel bewunderter Star der neuen FH16-Baureihe

# EEV 750

Absaugung und es bildeten sich beim Kolorieren kleine Staubeinschlüsse. „Das geht ja gar nicht!“ Salvo weigert sich, die Verkleidung anzubauen. „Das ist der Star auf dem Volvo-Stand, der muss top sein! Zumal wir bei Popp auch einen Ruf zu verlieren haben!“

Für uns ist die Zwangspause eine willkommene Gelegenheit, Volvos heißestes Eisen genauer unter die Lupe zu nehmen: Die neue erste Achse des FH16 verkraftet künftig bis zu zehn Tonnen Achslast. Die lenkbare Vorlaufachse aus dem Göteborger Baukasten ist auf neun Tonnen ausgelegt. Von der Tragfähigkeit reicht der aufgezo-

## MEHR LUFT: DRUCK AUS SIEBEN KESSELN

gene 315/80er-Reifen zwar aus. Optisch würde ein 385/65er Reifen, wie auf der ersten Achse, aber deutlich mehr hermachen – dickes Auto, breite Felge, fetter Reifen!

Um den in „Mystic Fjord“ lackierten Riesen auf seine neue Aufgabe anzupassen, hat Popp ein verzinktes Trägerfahrgestell für Tanks und Luftkessel aufgebaut. Damit das Bunkern des Kraftstoffs einfacher geht, verfügt der rund 1500 Liter fassende Dieselbehälter über zwei Einfüllöffnungen. Ausziehbare Leitern an beiden Seiten vereinfachen den Aufstieg. Für die Aufnahme der Hydraulikflüssigkeit

steht ein großer Zusatztank zur Verfügung. Insgesamt sieben zusätzliche Luftkessel sorgen für ausreichend Druck, selbst wenn viele Achslinien zu bewegen sind.

## SINNVOLLE OPTIONEN FÜR DEN „NEW FH/FH16“

Wegen des langen Radstandes kann der Adblue-Tank an gewohnter Stelle hinter der Vorderachse bleiben. Wer kürzere Radstände benötigt oder für seinen New FH größere Tanks will, für den gibt's die Option, den Urea-Behälter direkt unterm Kabinenboden zu montieren. Damit lassen sich sogar bei der 4x2-Zugmaschine 1500-Liter-Tanks realisieren!

Das neue Zusatztaufach – als Option für beide Seiten lieferbar, nimmt bei Bedarf einen aus dem

Zubehör-Programm lieferbaren Wassertank auf, der in die Innenkontur des Stauraums passt.

Auf der Waage war der Bolide noch nicht. Doch er soll um einiges leichter sein als der mit 13 Tonnen schon nicht sonderlich schwere Vorgänger. Diese Differenz zu Grunde gelegt, müssten sich auch die Nutzer eines „normalen“ New FH freuen: Der sollte dann als Globetrotter XL nicht mehr wiegen als 7500 Kilo!

Und gefreut hat sich am Ende auch Salvo. Der Kollege aus der Lackierkabine hat im zweiten Anlauf ganze Arbeit geleistet. Zwar standen ihm die Schweißperlen auf der Stirn, doch keine tropfte aufs frisch gespritzte Werk. Keine Frage, wer den FH16 für ein letztes Foto aus der Halle fuhr ... *Gerhard Grünig*