

„Modell für Schwerlast- aufgaben ab Werk in Serie lieferbar“



Der FH16 beim Transport einer schweren Baumaschine.

Für den Transport schwere Baumaschinen oder großer Bauteile, wie beispielsweise Rotorblätter oder Windkraftturmsegmente, werden entsprechende Schwerlast-Lkws benötigt. Volvo zählt zu den Herstellern, der für die unterschiedlichsten Transportanforderungen das entsprechende Transportequipment zur Verfügung stellt.



Christoph Fitz, Director New Vehicle Sales Volvo Trucks in Deutschland

Christoph Fitz, Director New Vehicle Sales Volvo Trucks in Deutschland, erläuterte gegenüber dem SCHWERTRANSPORTMAGAZIN, welche Lösungen das Unternehmen für den Schwerlastverkehr bereitstellt.

STM: Ausgangspunkt für eine Schwerlastzugmaschine, aber auch weitere Sonderfahrzeuge ist selbstverständlich auch ein Serien-Lkw. Welches Lkw-Modell bildet bei Ihnen meist die Basis für eine Schwerlastzugmaschine?

Fitz: Hier ist sicher unsere Sattelzugmaschine Volvo FH16 als 8x4 mit Vorlaufachse zu nennen. In der kürzlich vorgestellten neuen Variante verfügt er über bis zu 780 PS und 3.800 Nm Drehmoment. Damit ist er der leistungsstärkste Serien-Lkw der Branche. Aber auch der Volvo FH als 6x4, mit bis zu 540 PS und bis zu 2.800 Nm, eignet sich als Zugmaschine für besonders schwere Aufgaben.

STM: Welche Umbaumaßnahmen werden dann an dem Basis-Modell vorgenommen?

Fitz: Bei Volvo Trucks ist der Volvo FH und Volvo FH16 ab Werk kein Sonderbau; vielmehr als eigenes Modell für Schwerlastaufgaben ab Werk in Serie lieferbar.

STM: Wo werden diese Umbaumaßnahmen vorgenommen? Mit welchen Partnern arbeiten Sie dabei eventuell zusammen?

Fitz: Die speziellen Fahrzeuge für den Schwerlasttransport können bei uns ab Werk bestellt werden. Weitere Schwerlastaufbauten wie Tanks, zusätzliche Luftkessel, Werkzeugbehäl-



Der Volvo FH16, hier als 3-Achser, bietet 780 PS und ab Werk in Serie lieferbar.

ter, Hydraulik usw. können bei unseren Aufbaupartnern, wie zum Beispiel der Firma Popp Fahrzeugbau GmbH aus Nürnberg, umgebaut werden.

STM: Wie lange dauert die Fertigstellung einer Schwerlastzugmaschine von Produktionsbeginn des Serien-Fahrzeugs bis zur Auslieferung?

Fitz: Betrachten wir den gesamten Prozess, so rechnen wir mit 2-3 Monaten bei Volvo Trucks ab Werk. Wie lange dann die zusätzlichen Aufbauten benötigen, hängt von den selbigen ab und lässt sich von uns nicht beziffern.

STM: Wie hoch ist der Anteil an Spezialfahrzeugen (z. B. Schwerlastzugmaschinen), an der Gesamtproduktion?

Fitz: Dezidierte Zahlen geben wir nicht heraus, aber ca. 8% der FH-Baureihe entfallen auf den Volvo FH16.

STM: Schwerlastzugmaschinen fahren bei schweren Lasten auch schon mal im Verbund. Auch über Stangen verbunden können dabei noch Geschwindigkeiten von 20 bis 25 km/h erreicht werden. Kann es dabei mit den neuen

Sicherheitssystemen, wie beispielsweise automatischem Abstandhalter und Notbremssystem, nicht zu Problemen kommen?

Fitz: Alle relevanten und für einen solchen Fall hinderlichen Systeme können nach Bedarf abgeschaltet werden.

STM: Einige Lkw-Hersteller haben schon angekündigt – in zugegeben noch etwas fernerer Zukunft – ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zu produzieren. Ist dies bei Schwerlastzugmaschinen überhaupt realisierbar? Wenn ja, welche Antriebsart (Batterie, Wasserstoff-Brennstoffzelle oder Wasserstoff-Verbrenner) ist Ihrer Meinung nach am ehesten geeignet und warum?

Fitz: Volvo Trucks hat bereits bewiesen, dass Transporte mit 74 Tonnen und einer Länge von 32 Metern elektrisch möglich sind. Im konkreten Fall ist der Volvo FH 6x4 rund 12 Stunden im Einsatz und wird in dieser Zeit nur einmal, in der Mittagspause, aufgeladen. Wir haben auch Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellen in der Erprobung und wollen sie in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts in Serie bringen. Der Verbrennungsmotor wird uns noch lange begleiten, und wir werden sehen, mit welchem Kraftstoff er dann betrieben wird. Welche Technologie für welchen Einsatz in welcher Region der Welt geeignet ist, lässt sich heute noch nicht sagen. Dazu spielen zu viele Faktoren eine Rolle. Zum einen ist es sicherlich das entsprechende Lade- bzw. Tankstellennetz, zum anderen spielen politische Rahmenbedingungen und die Verfügbarkeit „grüner“ Kraftstoffe eine Rolle. Fest steht, dass wir als Volvo Trucks alle Möglichkeiten genau prüfen und die entsprechende Technologie bereitstellen, damit unsere Kundinnen und Kunden das optimale Fahrzeug für ihren Einsatz bekommen.

Herr Fitz, wir danken für das Interview!



Circa 8% der FH-Baureihe entfallen auf den Volvo FH16.