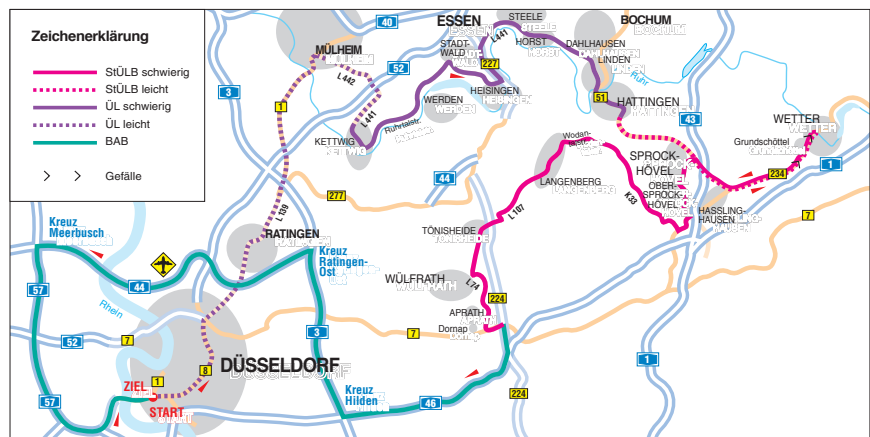




## Der Stier

Im City-Test überzeugte der Volvo FH 12-500 mit seinen Fahrleistungen. Wesentlichen Anteil daran hatte das Getriebe I-Shift.



**L**KW werden preislich gern über die Nennleistung verkauft. Diese so genannte „pounds-for-kilowatt-pricing-policy“ tut den Fahrzeugen häufig unrecht. Die wesentlichen Unterschiede von Volvos D12D-500 Turbocompound-Motor zu seinen Nur-Turbo-Kollegen von 340 bis 460 PS Nennleistung finden sich vorzugsweise links in den Diagrammen,

knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl, und nicht rechts bei den Maximalwerten: Bei 900/min stellt er bereits 40 kW mehr Leistung zur Verfügung, bei 1.000 Umdrehungen ist bereits das maximale Drehmoment von 2.400 Nm anwesend, und das alles bei spezifischen Vollast-Verbräuchen unterhalb 190 g/kWh. Die Anfahr-Zugstärke macht sich im Stadt-

und Überlandverkehr dadurch bemerkbar, dass der 40,5 t schwere Zug mit 12,3 PS/t mit fast der gleichen Durchschnittsgeschwindigkeit von über 45 km/h fährt wie ein früher getesteter 7,5-t-Solowagen mit 24 PS/t. Allerdings besitzt die Maschine – vorläufig noch – gegenüber der Volvo-Engine-Brake eine geringere Motorbremsleistung, die in Verbindung mit

## Dynafleet

einen Sekundärretarder, wie im Testwagen eingebaut, im Fahrbetrieb nicht auffällt.

Wesentlichen Anteil an den Fahrleistungen hat das automatisch-mechanische Getriebe I-Shift. Nach einer gewissen Einlernzeit – rund 150 km – konnte I-Shift mehr, als sich ein routinierter Chauffeur jemals mit einem handgeschalteten Synchron-Getriebe trauen würde. Zum Beispiel in einer Spitzkehre von 180 Grad in einer 15-Prozent-Steigung in Rekordzeit zurückschalten. Vermutlich schlägt es in den Schaltzeiten sogar Eatons Twin-Splitter, das für komplizierte Schaltungen aber immer einen fiten Fahrer verlangt.

Mit dem Dynafleet Logger Tool wurden die Fahrdaten ausgelesen. Dieser Grundbaustein des Fahrzeug- und Transportmanagements von Volvo Trucks erfordert ein „Anzapfen“ der Motorelektronik nach jedem Tourabschnitt, wozu man von Volvo Datenkabel und Software bekommt. Mit den größeren Versionen von Dynafleet, dem Communication- oder dem Information-Tool, lassen sich dann die komplette Fuhrpark- und Tourenverwaltung automatisieren (unter anderem mittels Online-Auswertung) bis hin zum Web-Manager, wo der Kunde über das Internetportal seines Transporteurs Zugriff auf seine Touren – und nur die – bekommt. Volvo entwickelt das Dynafleet-System von Anfang an komplett in Eigenregie und benötigt



**Kompaktlösung: Dynafleet Logger**

deswegen keine fremden Hard- oder Software-Komponenten. Das Auswertungsverfahren mittels Fahrer-Datenkarte hat übrigens entscheidende Vorteile für das Zeitmanagement, weshalb man eine ähnliche Einrichtung seit kurzem auch in entsprechenden Problemlösungen deutscher Herkunft findet.



**Klappsache: Seitenverkleidung in Nachseh-Stellung**



**Stierig: Vollast im 9. Gang und 156 l Momentverbrauch**



**Überzeugt auch im Nahverkehr: I-Shift-Kommandoanlage**



**Klein und versteckt: die Warnblinktaste**

Der I-Shift-Anteil liegt bei Volvo-Straßenfahrzeugen inzwischen bei 45 Prozent. Nach unserer Erfahrung auf etwa 1.100 km City-Test-Strecke und 246 Anfahrvorgängen von 0 auf 50 km/h muss auch ein eingefleischter Twin-Splitter-Freund, wie der Berichtstatter, eines neidlos zugestehen: Unterstellt, Haltbarkeit und Betriebssicherheit ent-

sprechen den älteren Ausführungen, dann ist die Epoche der Handschaltung vorbei. Anders gesagt: Es ist höchstwahrscheinlich ein Fehler, einen Volvo nicht mit I-Shift-Getriebe zu kaufen, vielleicht mit der Ausnahme 6x6. Das müsste aber noch geprüft werden. Vor allem gilt das für alle Einsätze im Nahverkehr. Übrigens gilt die praktische Qualifikati-

on auch für den Rückwärtsgang: Mit dem Auflieger im 90 Grad-Winkel zur Zugmaschine positioniert, kann man ein auf 24 t ausgelastetes Trioaggregat mühelos auf der Stelle drehen – ohne Aufschaukeln oder Schütteln.

Das Fahrwerk des FH 12 ist in Sachen Lenkpräzision und Federungsverhalten auch auf einer Nahverkehrs-Rüttel-

**Antriebsstrang**

**Motor:** Volvo D12D-500, Hubraum 12,1 l, Nennleistung 368 kW bei 1.600 bis 1.800 U/min, maximales Drehmoment 2.400 Nm bei 1.000 bis 1.300 U/min

**Getriebe:** Volvo V2412IS, 12; Übersetzungen 14,91 bis 1:1,4, Rückwärtsgänge 17,48 bis 3,16:1

**Antriebsachse:** Volvo RS1356SV, Übersetzung 2,79:1, Fahrwerk: RAD-A4

**Fahrwerk**

**Federung:** Elektronisch geregelte 4-Balg-Luftfederung

**Bremsanlage:** Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse, EBS inklusive Bremskompatibilitätssystem und Traktionskontrolle

**Bereifung:** 315/70 R 22,5 Michelin XZA2-E (Vorderachse), XDA2-E (Hinterachse)



Zugzusammenstellung: FH mit Planentrailer von Schmidt in Hagen

strecke über jeden Zweifel erhaben. Der Stabilisator an der Antriebsachse scheint bewusst etwas weich ausgelegt zu sein, denn in scharf gefahrenen Kurven schleifen die Reifen der Antriebsachse an den Viertelschalen der Kotflügel. Die Kabinenfederung passt zur Chassisauslegung, es gelang demnach nicht, sie durchschlagen zu lassen. Die FH-Kabine ist bis auf die Bodengruppe identisch mit der des FM, der bereits auf dieser Strecke unterwegs war (KFZ-Anzeiger 3/2003), deshalb werden hier nur die wichtigsten Fahreindrücke aufgezählt:

Die aktuelle Kabinenausführung besitzt einen Front-Unterschutz. In die Anlage sind zwei Auftrittsstufen für die Frontscheibenreinigung integriert sowie die Lagerung der Frontscheinwerfer. Die sind durch Entfernen einer Rändelschraube nach vorn klappbar. Die Schraube ist durch eine Klappe im Einstieg zugänglich. Das bedeutet Glühbirnenwechsel ohne Kabinekippen – heute

leider keine Selbstverständlichkeit mehr. Beim Einstieg hat Volvo die Rutschhemmung an den Stufenkanten etwas vernachlässigt – ansonsten geht das Arrangement mit den langen Haltegriffen im Türausschnitt in Ordnung. Gut gemacht ist die Einhand-Türöffnung von innen her: Der Türöffner ist in den Türhaltegriff

**Es ist höchstwahrscheinlich ein Fehler, einen Volvo nicht mit I-Shift-Getriebe zu kaufen.**

integriert. Die Schalterprioritäten im Armaturenbrett sind in einem Punkt etwas unglücklich, denn je nach Lenkradverstellung ist der Warnblinkschalter links völlig verdeckt. Rechts vom Lenkrad wäre für dieses Sicherheitsdetail reichlich Platz. Weitere optimierbare Details sind die nicht vollständig abdeckenden Außenecken der Sonnenblenden, eine schlecht zu reinigende Grube zwischen Sitzkonsolen und Motortunnel, schwergängige Spiegelarme und stark verschmutzende Hauptspiegel.

Im Übrigen aber fährt man in diesem Volvo überaus unangestrengt, sieht man davon ab, dass die Ledersitze im Nahverkehr zu wenig Halt bieten. Punkten kann der FH auch bei der Innenausstattung: ein glatter, leicht zu reinigender Kunststoff-Boden, einfache Arretierung der Rückhaltenetze an den Liegen, sehr viel Stauraum über der Windschutzscheibe und hinten über der oberen Liege sowie

für Werkzeugkisten taugliche Stauräume hinter den Türen.

Die tägliche Wartungskontrolle findet weitgehend hinter der Frontklappe statt. Nur für Kontrolle und Nachfüllen von Lenkungsöl muss die Kabine gekippt werden, was mit 14 daN Krafteinleitung vergleichsweise leicht vonstatten geht (der Hydraulikzylinder steht senkrecht). Gut eingerichtet ist der Aufstieg zur Arbeitsplattform hinter der Kabine, wenn man weiß, wie der Fender weggeklappt wird. Die Wendeflexe der Verbindungsleitungen sind an einem Bügel hoch angesetzt wie auch die Leerkupplungen.

Von den Fahrleistungen her braucht sich der FH 12-500 nicht zu verstecken: die Autobahn-Etappen absolviert er mit durchschnittlich 31 l/100 km bei einem Schnitt von 79 km/h; auf der Stadtetappe sind es 52 bei 40 km/h und auf den Überlandabschnitten 53 bei 46 km/h im Schnitt. Im Vergleich zu einem handgeschalteten FM 9-380, der allerdings mit höherem Gesamtgewicht unterwegs war, macht der FH 12-500 alles so um die 20 Prozent schneller und 20 Prozent sparsamer. Wer also mit 40 t im Nahverkehr hohe Transportgeschwindigkeit mit moderaten Kraftstoffverbräuchen kombinieren will, ist mit 500er-Turbocompound und I-Shift-Getriebe bestens gerüstet und kann kleine 7,5-Tonner reihenweise vor sich her treiben.

Bei der Fahrzeugorder unbedingt beachten: Den Fahrersitz mit Armlehne rechts bestellen. Der rechte Fahrerarm braucht nämlich – auf Grund des durch I-Shift verursachten Arbeitsmangels – unbedingt eine Stütze.

F. BRAUN



Alles im Griff: der Hebel an der richtigen Stelle (links) überzeugt nicht: glatte Kanten an den Trittstufen