



Die neuen Volvo FH und Volvo FM bieten mehr Leistung, höhere Effizienz und dank Euro4/5 umweltverträgliche Technik.

Sauber aufgewertet

Volvo Trucks stellte jetzt den neuen FH und FM vor. Beim Outfit ist allerdings alles beim Alten geblieben. Schließlich wurden beide Baureihen erst Ende 2001 vorgestellt. Abgesehen vom neuen Nahsichtspiegel an der Kabinenfront konzentriert sich die Wertsteigerung ausschließlich auf die Regionen unterm Blechkleid. Hier hat sich jedoch eine Menge getan: Das beginnt mit dem neuen Motor D13A für die 13-l-Klasse und dem überarbeiteten D9B für die 9-l-Klas-

se sowie Euro 4/5 auf Basis der SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie. Beide Motorenbaureihen sollen sich durch verminderte Kraftstoffverbräuche auszeichnen und sind sowohl gemäß Euro 3 als auch gemäß Euro 4/5 verfügbar. Alle neuen Modelle lassen sich ab sofort ordern. Der Volvo FH und Volvo FM mit dem Motor D13A soll noch im Dezember vom Band rollen, ab Frühjahr 2006 soll der Volvo FM mit dem Motor D9B folgen. Weitere Neuerungen im Antriebs-

strang sind die I-Shift-Getriebe-Generation 2 sowie neue Antriebsachsen mit Nabenvorgelege. Auch der Fahrer wurde nicht vergessen: Volvo Trucks hat das Interieur der Kabinen mit Design- und Komfortverbesserungen aufgewertet.

Stolz ist Volvo Trucks vor allem auf den neuen 6-Zylinder-Reihendiesel D13A mit 12,8 l Hubraum. Das Aggregat ersetzt den bisherigen D12D mit 12,1 l Hubraum (340, 420, 460 PS und 500 PS Turbo-compoundversion sowie maximale



Innerer Mehrwert: Die neuen Baureihen Volvo FM (links) und Volvo FH (rechts) kommen im gewohnten Outfit, jedoch mit neuer Technik auf den Markt.



FM-Kabine



FH-Kabine

Mehr Wohlbehagen: neue Farben und mehr Ablagefächer für das Interieur der FH-Kabine mit flachem Motortunnel und der FM-Kabine mit höherem Tunnel

Drehmomentwerte von 1.700 bis 2.400 Nm). Allerdings bleibt der D12D für Europa und weltweit noch als EGR (Exhaust Gas Reduction)-Lösung wahlweise mit 390 und 430 PS Leistung weiterhin im Programm. Vor allem für Märkte, wo eine Versorgung mit Ad-Blue noch Probleme bereitet.

Der D13A steht für die schwere Fernverkehrsbaureihe FH und das schwere Mittelklassesegment der Baureihe FM in den Leistungsvarianten 400, 440 und 480

PS mit entsprechenden Drehmomentwerten von 2.000, 2.200, 2.400 Nm zur Verfügung. Die Nennleistungen werden bei jeweils 1.400 bis 1.800/min und die maximalen Drehmomentwerte bei jeweils 1.050 bis 1.400/min erbracht. Außerdem gibt es noch die leistungsstärkste Version des D13A mit 520 PS bei 1.500 bis 1.800/min mit einem maximalen Drehmoment von 2.500 Nm bei 1.050 bis 1.500/min ausschließlich für die FH-Modelle.

Mit Einführung des D13A werden jetzt bei Volvo sämtliche 6-Zylinder-Reihenmotoren (Hubraumklassen: 9, 13 und 16 l) nach gleichem Konzept mit vielen einheitlichen technischen Lösungen gefertigt: Einige Beispiele sind der aus einem Guss hergestellte Zylinderkopf mit Ventilttechnik und obenliegender Nockenwelle sowie schwinggradseitige Steuerräder, elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Element-System (PDE) pro Zylinder, Abgasurbolader und Ladeluftkühlung.



Klar entschieden: Volvo Trucks setzt bei Euro 4/5 auf SCR-Technologie mit Ad-Blue und bietet mit den Motoren D9B und D13A eine Leistungspalette von 300 bis 520 PS.

Komplette Infrastruktur: Volvo Trucks will zusätzlich über das Service-Netz eine Ad-Blue-Versorgung aufbauen.

Das völlig neu entwickelte Aggregat D13A besitzt im Vergleich zum Vorgänger D12D zwar den gleichen Zylinderbohrungsdurchmesser, der Hub wurde jedoch für mehr Hubraum verlängert, und die Steuerzahnäder sind von der Stirn an die Schwungradseite versetzt worden. Der vergrößerte Hubraum des D13A bringt mehrere Vorteile: Trotz einer Lei-

I-Shift 2 ist nach den Motoren die wichtigste Neuerung: schneller, kompakter, intelligenter

stungssteigerung von etwa 20 PS und ein um rund 200 Nm erhöhtes maximales Drehmoment bringt der Motor rund 20 kg weniger auf die Waage. Beim Vergleich der leistungsstärksten Versionen sind es sogar 70 kg durch den Wegfall der Turbocompound-Technik. Außerdem kommt

noch eine von 388 auf 408 PS gesteigerte Motorbremsleistung der VEB (Volvo Engine Brake) hinzu.

Der weiterentwickelte Motor D9B mit 9,4 l Hubraum steht in den Leistungsversionen mit 300, 340 und 380 PS und entsprechenden maximalen Drehmomentwerten von 1.500, 1.600 und 1.700 Nm zur Verfügung. Mit Ausnahme beim Drehmoment der 300-PS-Version haben sich hier Leistungs- und Drehmoment nicht geändert. Sie stehen jedoch dem Fahrer über einen noch größeren Drehzahlbereich zur Verfügung.

Auf eine erhöhte Effizienz des Fahrzeugeinsatzes sind auch die I-Shift-Getriebe-Generation 2 und die neuen Antriebsachsen mit Vorgelegewelle getrimmt. Die Achsen ermöglichen zum Beispiel vermehrt die Wahl von Direktangtrieben, mit denen sich nochmals Kraftstoff sparen lässt. Außerdem lässt sich je nach Achstyp zwischen 20 und 230 kg an Gewicht sparen.

I-Shift 2 ist nach den Motoren die wichtigste Neuerung. Es ist im Vergleich zum Vorgänger schneller, kompakter und intelligenter geworden. Schon der Vorgänger galt als schnellstes Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung. Mit einer weiter gestiegenen Schaltgeschwindigkeit beim I-Shift 2 setzt sich Volvo weiter vom Wettbewerb ab. Der neue Mikroprozessor für das Automatik-Schaltgetriebe verfügt über mehr Kapazität und eine höhere Rechengeschwindigkeit. Das nutzt Volvo Trucks für eine Ausweitung des Einsatzfeldes auf den Baubereich sowie auf Lastzugesamtgewichte bis 60 t und für Schwertransporte bis 130 t Zugesamtgewichte.

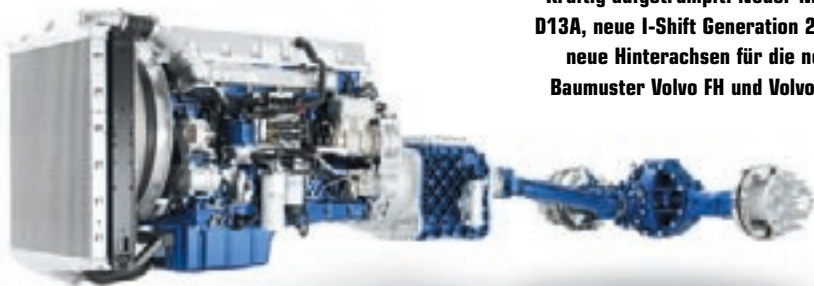
Bei der Erstvorstellung in Göteborg durften die neuen FH und FM mit dem Motor D13A und I-Shift 2 gefahren werden. Allerdings auf kurzen hauseigenen Teststrecken. Hier wurde von Volvo Trucks jeweils ein Abschnitt für Straßen- und Baufahrzeuge abgesteckt. Der erste Kontakt verlief durchaus positiv. Vor allem die Straßenfahrzeuge FH und FM beeindruckten bei Zugesamtgewichten von 40 bis 60 t durch die hohe Elastizität des Motors D13A sowie superkurze, komfortable und intelligente Schaltungen des I-Shift 2.

Bemerkenswert war vor allem die Überwindung einer Kuppe mit einem brutalen Anstieg von über 20 Prozent und einer ebenso geneigten Abfahrt. Hier schaltete das I-Shift 2 bei Vollgas superschnell in die entsprechenden Gänge bergauf. Bergab reagierte I-Shift ebenfalls und legte den nächst höheren Gang ein, sobald kritisch hohe Drehzahlen erreicht wurden. Und bei der steilen Abfahrt wurde blitzschnell der Grenzbereich überschritten. Bemerkenswert war auch die leistungsstarke Motorbremse VEB. Sie bringt mit Dekompressionsstufe 408 PS bei 2.300/min. Die automatische Rückschaltung durch das I-Shift 2 sorgt dabei für effektive Drehzahlen. Beim Betätigen der höchsten Motorbremsstufe schaltet der Mikroprozessor permanent für eine höchstmögliche Motorbremsleistung herunter.

Etwas Fahrspaß wurde auf dem Abschnitt mit mittleren Schwierigkeitsgraden für die Baufahrzeuge geboten. Auch hier standen FH- und FM-Modelle mit dem Motor D13A sowie dem Automatik-Schaltgetriebe I-Shift 2 und der Powertronic von Volvo Trucks zur Wahl. Bei den



Erweitertes Einsatzfeld: Das neue I-Shift steht jetzt auch für Baufahrzeuge und Zugesamtgewichte bis 130 t zur Verfügung.



Kräftig aufgetrumpft: Neuer Motor D13A, neue I-Shift Generation 2 und neue Hinterachsen für die neuen Baumuster Volvo FH und Volvo FM.

Kabinen Volvo FM

Die Baureihe Volvo FM ist für das schwere Mittelklasse-Segment ab 16 t Gesamtgewicht gedacht und umfasst sowohl den Fern- und Verteilerverkehr sowie den Baufahrzeugbereich. Zur Wahl stehen vier unterschiedliche Kabinen: eine kurze Tageskabine und eine lange Schlafkabine mit einer Innenhöhe von jeweils 1,57 m sowie eine niedrige Schlafkabine mit 1,47 m und die Globetrotter-Kabine mit 1,96 m Stehhöhe.

Kabinen Volvo FH

Die Baureihe Volvo FH ist für das schwere LKW-Segment ab 16 t Gesamtgewicht gedacht und umfasst sowohl den Fern- und Verteilerverkehr sowie den Baufahrzeugbereich. Zur Wahl stehen vier unterschiedliche Kabinen: eine kurze Tageskabine und eine lange Schlafkabine mit einer Innenhöhe von jeweils 1,57 m sowie die Globetrotter-Schlafkabine mit 1,93 m und die Globetrotter-Kabine XL mit 2,10 m Stehhöhe (gemessen jeweils vor den Sitzen).

Antriebsstrang FM und FH

Motoren: flüssigkeitsgekühlte 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotoren jeweils mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elementesystem pro Zylinder und Ventiltchnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder). Auf Wunsch jeweils gemäß

Euro 3, Euro 4 und Euro 5.

D9B: weiterentwickelter Volvo-Motor: Hubraum: 9,4 l; Leistungsversionen: 300 PS (225 kW) bei 1.700 bis 1.900/min; 340 PS (250 kW) und 380 PS (280 kW) jeweils bei 1.600 bis 1.900/min; maximale Drehmomente: 1.500 Nm bei 1.100 bis 1.350/min; 1.600 Nm bei 1.200 bis 1.450/min und 1.700 Nm bei 1.150 bis 1.550/min; Ölwechselintervall: bis 70.000 km

D13A: neuentwickelter Volvo-Motor: Hubraum 12,8 l; Leistungsversionen: 400 PS (294 kW); 440 PS (324 kW); 480 PS (353 kW) jeweils bei 1.400 bis 1.800/min; maximale Drehmomente: 2.000 Nm; 2.200 Nm und 2.400 Nm jeweils bei 1.050 bis 1.400/min; 520 PS (382 kW) bei 1.500 bis 1.800/min und maximales Drehmoment 2.500 Nm bei 1.050 bis 1.450/min

Volvo FM: Motoren: D9B: 300 bis 380 PS; D13A: 400 bis 480 PS;

Volvo FH: Motor D13A: 400 bis 520 PS

Getriebe Volvo FM und Volvo FH:

Volvo I-Shift Generation 2: weiterentwickeltes Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; V2009: mechanisches 9-Gang-Schaltgetriebe; V2412AT; V2512 AT und VO2512 AT: mechanische 12-Gang-Volvo-Schaltgetriebe mit Ranch- und Splitgruppe; V2214B; V2514 B und VO 2514 B mechanische 14-Gang-Volvo-Schaltgetriebe mit Ranch- und Splitgruppe; Powertronic V2006PT und V1805 PT: 6-Gang- und 5-Gang-Automatgetriebe mit Wandlerkupplung und integriertem Retarder.

Fahrwerk FM und FH

Federung: Stahlblatt/Stahlblatt; Stahlblatt/Luft; Luft/Luft.

Achskonfigurationen: 4x2; 6x2; 6x4; 8x2 und 6x6

Solisten mit drei (6x4) und vier Achsen (8x4) sowie Gesamtgewichten von 22 bis zu 32 t hatten die Fahrzeuge mit 480 und 520 PS natürlich ein leichtes Spiel. Das I-Shift 2 kam bei diesen Verhältnissen im Power-Modus gut zurecht. Allerdings war hier das Automat-Getriebe Powertronic mit Wandlerkupplung und integriertem Retarder um einiges besser und komfortabler. Es ist für extrem schwierige Verhältnisse, von denen man in Göteborg noch um einiges entfernt war, in jedem Fall die bessere Wahl.

Die Neuerungen beim Kabineninterieur sind dezent ausgefallen. In der Hauptsache sorgen neue Innenraumfarben, mehr Stauraum sowie eine verbesserte Innenraumbeleuchtung und eine rot schimmernde Nacht-Orientierungsbeleuchtung für ein gesteigertes Wohlfühl im Fahrerhaus. Neue Hard- und Soft-

ware wie ein besser ablesbares Kombiinstrument mit erweiterten Informationsinhalten und ein neues Warnsystem bei nicht eingelegter Handbremse verbessern die Sicherheit und Ergonomie am Arbeitsplatz. Hinzu kommt noch eine deutliche Komfortsteigerung dank neuem Fahrersitz sowie neuer Liege mit Taschen-Federkern-Matratzen.

Gegenüber zu vergleichbaren Vorgängertypen sind die neuen FH- und FM-Modelle mit dem Motor D13A (Euro 3) für einen Aufpreis von etwa 2.800 Euro laut verhandelbarer Nettopreisliste zu haben. Dafür wird auch einiges an Mehrwert geboten: mehr PS, Drehmoment, Nutzlast, Komfort und Sicherheit sowie reduzierte Kraftstoffverbräuche, verlängerte Wartungsintervalle, weiterentwickelte Technik und ein verbessertes Interieur.

ADELBERT SCHWARZ

Gegen Autobahnmaut: Die neuen FH- und FM-Modelle gemäß Euro 4/5 sind in Deutschland günstiger unterwegs.

