

# TEST Volvo FH 12/460



## Glanzleistung

Volvo ist zum Euro-3-Test mit seinem Paradeferd, der Sattelzugmaschine FH 12/460 Globetrotter XL 4x2, angetreten.

**Volvo stellt im Modelljahr 2001 hohe Ansprüche an sich selbst: Beim Test kam die Sattelzugmaschine FH 12/460 mit Euro 3 und Geartronic sparsam und komfortabel daher.**

**D**ie Testsattelzugmaschine FH 12/460 Globetrotter XL 4x2 ist bei Volvo das Paradeferd im Euro-3-Programm. Entsprechend wurde die Zugmaschine für den Euro-3-Test mit dem Automatik-Schaltgetriebe Geartronic und einem 460 PS starkem 12,1-l-Euro-3-Triebwerk aufgezümt. Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung gibt die Nennleistung bereits zwischen 1.700 und 1.800/min und das maximale Drehmoment von

2.200 Nm zwischen 1.100 und 1.300/min ab.

Die Euro-3-Bestückung gehört für eine zukunftssichere Investition einfach dazu. Weit vor dem Einsatztermin der Norm Euro 3 hatte Volvo ein komplettes 6-Zylinder-Reihendieselmotorprogramm auf die Beine gestellt. Es beginnt beim 6-l-Motor D6 und reicht über das 7,3-l-Aggregat D7 bis zum 12,1-l-Triebwerk D12. Damit deckt Volvo bei den Motorleistungen einen Bereich von 180 PS bis 460 PS

und bei den maximalen Drehmomenten von 575 bis 2.200 Nm ab.

Besonders exklusiv, weil noch nicht so oft eingebaut, dürfte die Ausstattung mit dem automatisierten Schaltgetriebe Geartronic in 2-Pedal-Technologie bei der Test-Sattelzugmaschine Volvo FH 12/460 Globetrotter XL 4x2 sein. Vor etwa einem halben Jahr hatte Volvo einen Praxistest in deutschen Unternehmen abgeschlossen (siehe KFZ-Anzeiger 23/2000). Hier zeigte sich, dass mit der Geartronic ge-



Spezialedition Silvercab verleiht dem perfekt gestalteten Arbeitsplatz in der Kabine Globetrotter XL eine exklusive Note.

genüber dem Flottenverbrauch bis zu 12 Prozent an Kraftstoff gespart werden können.

Im Wettstreit mit den besten Sprit-sparspezialisten der jeweiligen Unternehmen schnitt die Geartronic noch um 0,5 l auf 100 km besser ab. Da kann sich der Aufpreis laut Netto-Preisliste von 5.353 DM schon über die Kraftstoffeinsparung schnell amortisieren. Dazu kommen noch die Schonung des Antriebsstrangs dank Kupplungsautomatik sowie ein zufriedener und „frischer“ Fahrer.

Vor dem Hintergrund von Personal-knappheit und steigenden Kraftstoffpreisen steigt die Bedeutung von Fahrerassistenz-Systemen wie Automatik-Schaltge-trieben sehr stark an. Beim Testfahrzeug zeigte sich die Geartronic als ein ziemlich ausgereiftes System. Über einen ergonomisch gut platzierten Schalthebel kann der Fahrer manuell die Gänge anwählen,

oder gleich alles der Geartronic überlas-sen und mit dem Schalthebel den Auto-matik-Modus anwählen. In beiden Fällen übernimmt die Elektronik auch die Kupp-lungsarbeit.

Für den Fahrer heißt es da: Nur noch auf den Verkehr konzentrieren, denn die Details übernimmt die Geartronic. Aller-dings ist der Fahrer nicht machtlos der Elektronik ausgeliefert. Über den Schalt-hebel lassen sich die Gänge manuell an-wählen oder der eingelegte Gang halten. Außerdem besteht die Wahl zwischen zwei Programmen – das Leistungs- und das Sparprogramm – und der Schalt-punkt lässt sich noch über die Fahrpe-dalstellung und den Kick-down-Punkt be-influssen.

Doch der Tipp: „Finger weg vom Schalthebel und der Geartronic das Schalten überlassen!“ Auf der Autobahn ist das sowieso kein Thema, wo die Geartronic in Verbindung mit Tempomat und Bremsomat bergauf wie bergab die vorgegebene Geschwindigkeit mit der Wahl der ent-sprechenden Getriebestufen und dem Einsatz von Motorbremse und – falls vor-handen – auch Retarder regelt. Bequemer lässt sich kaum eine hohe Durchschnitts-geschwindigkeit mit niedrigen Ver-brauchswerten erzielen.

Das Test-Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 33,1 l/100 km bei einer Durchschnittsge- ➤



Die Fernverkehrskabine Globetrotter XL Silvercab ist das Beste, was Volvo für die FH-Baureihe zu bieten hat.



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.965 mm
Gesamtbreite	2.467 mm
Gesamthöhe	3.539 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	14.050 mm
Zulässige Achslast vorn	6.700 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug mit Fahrer und vollem Tank	7.290 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtlänge	16,50 m
Gesamtbreite	2,60 m
Gesamthöhe	4,0 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Tiefkühl-Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

### Antriebsstrang

**Motor:** Volvo D12C460: Euro-3-Motor; flüssigkeits-gekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; elektro-nische Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Ele-mente; Ventilttechnik; Bohrung/Hub: 131/150 mm; Hubraum: 12,1 l; Leistung: 460 PS (338 kW) zwischen 1.700/min und 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.200 Nm zwischen 1.100 und 1.300/min

**Kupplung:** Zweischeiben-Trockenkupplung; Servo-Betätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Volvo VT2514: synchronisiertes Schalt-getriebe mit Range- und Splittgruppe: 12 Fahrgän-gen (Übersetzung: von 11,13:1 bis 1,0:1), zwei Kriechgängen ( $i = 16,41:1$  und  $13,16:1$ ) und zwei Rückwärtsgängen ( $i = 15,06:1$  und  $12,09:1$ ); Auto-matikschaltung und Kupplung Geartronic (Sonder-ausstattung)

**Antriebs-Hinterachse:** Volvo RS1344SV; einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 3,08:1; Gesamtauslegung auf 121,4 km bei 1.900/min in höchster Getriebestufe oder 80 km/h bei 1.252/min

### Fahrwerk

**Federung:** starre 6,7-t-Vorderachse: Blatt-Parabel-federung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer und Stabilisator

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit ABS und ALB; Sonderausstattung: elektronisch gesteuertes Betriebsbremsssystem (EBS) mit Run-dumscheibenbremsen und Antriebsschlupfregelung (ASR), Motorbremse Volvo Engine Brake VEB (Lei-stung: ca. 388 PS bei 2.300/min); Hilfs- und Fest-stellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf alle Räder wirkend;

**Reifen:** Zugfahrzeug: 315/80 R 22.5 Continental; vorn: HSR; hinten: HDR; Auflieger: 385/65 R 22.5

# TEST Volvo FH 12/460



Beim Test beeindruckte das 460 PS starke Volvo-Triebwerk mit hoher Durchzugsstärke und Elastizität sowie sparsamem Verbrauch.

schwindigkeit von 75,6 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten) ist jedenfalls für den Volvo FH 12/460 Globetrotter XL 4x2 überaus günstig ausgefallen. Vor allem der Autobahnverbrauch von 32,1 l/100 km bei 79,6 km/h kann sich in dieser PS-Klasse in einem Euro-3-Test sehen lassen.

So ist es Volvo mit nahezu gleich sparsamen Werten wie bei den Euro-2-Motoren gelungen, die sehr strengen Grenzwerte der Euro-3-Norm zu erfüllen. Dazu zum Vergleich die Werte für den Autobahnabschnitt des FH 12/460 Euro 2, der im Jahre 1999 getestet wurde: ein sparsamer Durchschnittsverbrauch von 31,5 l/100 km und eine flotte Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,5 km/h. Dank den Werten von 32,1 l/100 km bei 79,6 km/h für den FH 12/460 Euro 3 liegen beide Fahrzeuge etwa auf gleich sparsamem Verbrauchsniveau.

Über den Fahrerplatz sowie eine Fahrstabilität und einen Fahrkomfort der Spitzklasse ist in den vorherigen Tests ja schon ausführlich berichtet worden. Doch mit der Spezialedition Silvercab hat Volvo für die Fernverkehrskabine Globetrotter und Globetrotter XL noch eins drauf gesetzt. Eigentlich sind die besonders ausgestatteten Kabinen am Exterieur in silbermetallic zu erkennen. Doch bei der Testsattelzugmaschine wurde die Silvercab Globetrotter XL außen mit einer roten Lackierung versehen –

aus fototechnischen Gründen, wie es hieß.

Innen wird der Fahrer von einem exklusiven wie edlen Interieur empfangen. Besonders schick sind das Lederlenkrad und die Leichtmetall-Inlays im Armaturenbrett. Dazu kommen hochwertige Designer-Sitzbezüge und die Ausstattung mit echten Federkernmattressen sowie weitere Besonderheiten wie ein Klapp-tisch und eine zusätzliche Beleuchtung auf der Beifahrerseite.

So zeigte sich das Testfahrzeug Volvo FH 12/460 Globetrotter XL 4x2 rundum komplett ausgestattet und das bei einem günstigen Preis/Leistungsverhältnis. Die Sattelzugmaschine FH 12/460 Euro 3 kostet in der Standardausführung 4x2 laut Netto-Preisliste 159.980 DM. Beim Testfahrzeug Volvo FH 12/460 Euro 3 Globetrotter XL 4x2 kam noch ein Aufpreis für das Fahrerhaus Globetrotter XL von 8.000 DM und die Komfortausstattung (Niveau 2) von 3.529 DM dazu. Darüber hinaus waren 12.884 DM für weitere Extras wie unter anderem die verstärkte Motorbremse Volvo Engine Brake (VEB),



Ein bequemer wie sicherer Aufstieg führt nach oben in die Kabine.

EBS, Rundumscheibenbremsen, Komfort-Sitze, RDS-Radio und getönte Scheiben fällig.

Sehr empfehlenswert auch die Geartronic für 5.353 DM und der Volvo-Retarder für 8.082 DM. In diesem Falle kostet der Volvo FH 12/460 Euro 3 Globetrotter XL 4x2 rund 197.828 DM (Netto-Preisliste) und präsentiert sich als ein Fahrzeug der Premium-Klasse: 460 PS starker Euro-3-Motor und eine Komplettausstattung mit Klimaanlage, Fahrer-Airbag und Komplet-Spoilerset bis hin zu Geartro-

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahrte km	377,0 km
Verbrauch Ø	32,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	79,6 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 4</i>	

gefahrte km	34,2 km
Verbrauch Ø	21,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,2 km/h

### Landstraße

gefahrte km	70,4 km
Verbrauch Ø	38,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	59,4 km/h

### Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	149,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	46,5 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km	447,4 km
Verbrauch Ø	33,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	75,6 km/h

### Wetter

sonnig/bewölkt; windig; +12 bis +24°C

Ø = Durchschnitt

**Der Fahrer konzentriert sich nur auf den Verkehr – den Rest übernimmt Geartronic.**

nic, Retarder und diagnosefähiger Bordelektronik mit Fahrerinformationssystem.

Da kann außer der Hard- und Software Volvo Dynafleet 2.0 als komplettes Transport-Informationssystem praktisch nichts mehr an Extras hinzugekauft werden. Bei diesem Preis ist praktisch alles enthalten was Volvo zu bieten hat, und das ist nicht wenig.

Für das Modelljahr 2001 ist Volvo obendrein noch mit dem Anspruch angetreten, die strengen Grenzwerte gemäß Euro 3 auf gleichem Verbrauchsniveau wie die Volvo-Euro-2-Motoren zu erfüllen. So gesehen hat die Test-Sattelzugmaschine Volvo FH 12/460 Euro 3 Globetrotter XL 4x2 in allen Punkten beeindruckende Glanzleistungen abgeliefert.

ADELBERT SCHWARZ