

Nach der Vorstellung der neuen FH- und FM-Modelle in Schweden folgte die Kür mit ausgiebigen Probefahrten in Spanien.



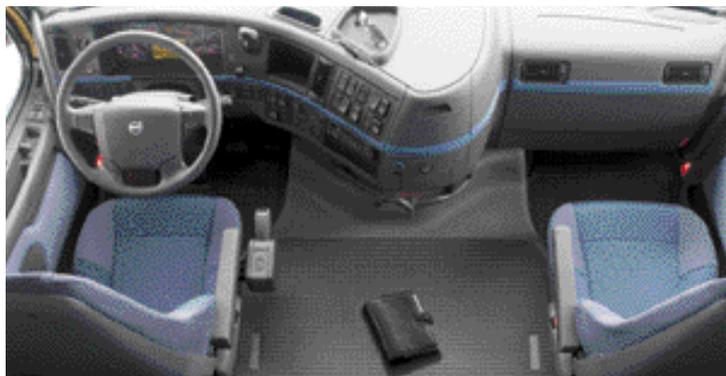
Rendezvous in Granada

Nach der Erstvorstellung der FH- und FM-Baureihe in Schweden gab es jetzt ein Wiedersehen in Spanien mit ausgiebigen Fahrttests.



Start- und Zielpunkt war die Niederlassung eines Volvohändlers bei Granada (links).

Je nach Einsatzzweck bieten die Globetrotter-FH-Kabine (links) mit flachem und die Globetrotter FM-Kabine mit hohem Motortunnel einen überdurchschnittlichen Komfort.



Das Wiedersehen mit den FH- und FM-Modellen in Spanien war fast wie ein Zusammentreffen alter Bekannter. Frisch waren noch die Erinnerungen an die Erstvorstellung der neuen Baureihen in Schweden (siehe KFZ-Anzeiger 18/05). Die Spannung war groß, wie sich die unter dem Blech versteckten Neu- und Weiterentwicklungen auf der Straße bemerkbar machen würden. Startpunkt war die schicke Vertriebs- und Service-Zentrale eines spanischen Volvo-Händlers bei Granada. So ging es vom Fuße der Sierra Nevada aus auf eine interessante Teststrecke über Jaén hoch in die Bergregion und nach einem Wendepunkt bei Valdepenas wieder zurück. Zu der gewaltigen Gebirgskette gehören die höchsten Gipfel Spaniens. Da waren auf der Autobahn mehrfach kilometerweite knackige Anstiege im Be-

reich von fünf Prozent und mehr sowie entsprechende Gefälleabschnitte zu überwinden.

Klar, dass bei diesen schwierigen Einsatzverhältnissen nur die FH- und FM-Modelle mit dem neuen Motor D13A als Zugpferde der 40-t-Sattelzüge dabei waren. Mit diesem 12,8-l-Triebwerk will Volvo Trucks Maßstäbe in der 13-l-Klasse setzen und das bisherige bewährte 12,1-l-Aggregat D12D ablösen. Vertreten waren alle Leistungsvarianten des D13A: 400 PS und 2.000 Nm, 440 PS und 2.200 Nm sowie 480 PS Leistung bei jeweils 1.400 bis 1.800/min und 2.400 Nm maximales Drehmoment bei jeweils 1.050 bis 1.400/min. Dabei war auch die stärkste Version für die FH-Modelle mit 520 PS bei 1.500 bis 1.800/min und 2.500 Nm maximalem Drehmoment bei 1.050 bis 1.450/min. Schon in diesem

Volvo Trucks hat in den neuen Modellen den Fahrerkomfort auf hohem Niveau weiter verbessert. In der Sierra Nevada war auch der 400 PS starke FM 400 flott unterwegs.

Der Globetrotter FH (links) mit souveräner und der Globetrotter FM mit sportlicher Ausstrahlung können als Zwillinge auftreten.

Monat rollen die Euro-3-Versionen vom Band. Euro 4 und 5 mit SCR-Technologie sollen im Frühjahr folgen.

Was die neuen Maschinen D13 A an Vortrieb auf der extrem schwierigen Teststrecke brachten, war schon bemerkenswert. Selbst die 400-PS-Version im FM 400 ging zügig voran. Allerdings kam im Vergleich zu den stärkeren Geschwistern auch eine kürzer übersetzte Hinterachse von 3,10:1 für ein zugkräftiges Drehzahlniveau von etwa 1.337/min bei 80 km/h in der höchsten Getriebe-

stufe zum Einsatz. Das passte auch zur sportlichen Note der FM-Kabine.

Neben dem sauber gestuften Motorenprogramm stehen für eine einsatzgerechte Spezifizierung vier unterschiedliche Fahrerhäuser von der kurzen Tageskabine für Verteiler-Aufgaben bis zum gemütlichen Fernfahrerhaus für den internationalen Fernstreckeneinsatz zur Verfügung. Es ist schon ein Unterschied, ob man im FM-Sleeper-Cab mit 1,57 m Innenhöhe, in der FH- oder FM-Globetrotterkabine mit 1,97 m sowie im FH-Globetrotterhaus XL mit 2,10 m Stehhöhe sitzt. Die Unterschiede arten jedoch nicht in einen Klassenkampf aus, je nach Einsatzzweck wird ein überdurchschnittlicher Komfort geboten. Die FM-Fahrerhäuser sind im Vergleich zum FH niedriger aufgesetzt. Das sorgt für eine besonders günstige Einstiegssituation, allerdings auch für einen höheren Motortunnel in der Kabine. Außerdem steigern ein neuer Fahrersitz, eine neue Liege mit Taschen-Federkernmatratze und eine verbesserte Kabinenbeleuchtung sowie mehr Stauraum und freundlichere Innenraumfarben die Behaglichkeit in den

Kabinen. Der vorbildliche Fahrerplatz ist in allen Kabinen identisch.

Die vertiefte Integration des vollelektronischen Motormanagements EMS (Engine Management System) in die Fahrzeugelektronik ermöglicht über das Informationsdisplay eine weitreichende Kommunikation, etwa für die Anzeige von Ölfüllstand, Öltemperatur und Kraftstoffverbrauch. Außerdem wurde das OBD (On-Board-Diagnose)-System für die Euro-4- und Euro-5-Varianten eingeführt. Es informiert den Fahrer, ob die Abgasemissionen den Vorgaben entsprechen.

In der meistgefragten Klasse bis 460 PS machte der FH 440 den besten Eindruck. Die längere Hinterachsübersetzung von 2,79:1 – die gab es auch für Fahrzeuge mit 480 und 520 PS Leistung – ließ den Motor bei genügend Durchzugskraft und Power in niedrigeren Drehzahlen von rund 1.203/min bei 80 km/h drehen. Auch in Spanien konnte die zweite Generation von Volvos I-Shift begeistern: Noch kompakter, noch leichter und noch stärker in der Bauart, noch leiser im Betrieb, noch intelligenter in der Fahrprogrammregelung, noch

schneller beim Schalten sowie noch feinfühlicher und funktioneller bei der automatisierten Kupplungsfunktion der 2-Pedaltechnologie und mit einem erweiterten Einsatzbereich bis 60 t Gesamtgewicht beziehungsweise 130 t bei Sondereinsätzen ist dieses 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe dem Wettbewerb mehr als nur eine Nasenlänge voraus. Die neue I-Shift-Familie umfasst jetzt drei Varianten mit jeweils unterschiedlichen Drehmomentkapazitäten bis 2.500 Nm. Die wichtigsten Leistungsmerkmalen der weiterentwickelten Software sind die Eignung für den Baustelleneinsatz und mehr Möglichkeiten zur kundenspezifischen Anpassung.

Immer noch etwas ungewohnt ist die Eco-Roll-Funktion. Bei dieser Freilauf-funktion schaltet das Getriebe unter bestimmten Bedingungen in Neutralstellung, um das Fahrzeug länger rollen zu lassen und so Kraftstoff zu sparen. Hinzu kommt noch die neue Funktion „Smart Cruise Control“. Sie begrenzt bei leichtem Gefälle die Wirkung der Zusatzbremsen und schaltet in höhere Getriebestufen, um bei leichtem Gefälle





Der neu entwickelte Motor D13A von Volvo-Trucks gab sich in Spanien geschmeidig und durchzugsstark.

Mit I-Shift II ist Volvo-Truck dem Wettbewerb auf dem Gebiet der Automatik-Schaltgetriebe wieder ein Stück voraus.

möglichst lange oberhalb der gesetzten Geschwindigkeit bis zum Ansprechen der Tempomat- oder Bremsomatfunktion zu rollen. Wird jedoch Verzögerung abgerufen, aktiviert I-Shift das Bremsprogramm und schaltet automatisch in Gänge für effektive Motorbremsdrehzahlen. Beim D13 A stehen immerhin 408 PS bei 2300/min zur Verfügung. In Spanien gab es einige Gelegenheiten, all das auszuprobieren. Hier zeigte sich eine perfekte Abstimmung der Software auf die Motorcharakteristik für hohe Transportleistungen im Fernverkehr. Beim I-Shift waren nur gelegentliche Unterstützungen im Automatik-Modus nötig, denn voraussehen kann I-Shift nicht. In diesem Punkt ist der Fahrer besser als die Elektronik, das beruhigt auch etwas. Dennoch ist eine Fahrerschulung angesagt, um die Vorteile des I-Shift wirklich nutzen zu können.

In Spanien hatten leistungsmäßig der FH 480 und FH 520 die Nase vorn. Vor allem auf der Fahrt mit dem FH 520 war

es beeindruckend, wie sich der Motor mit seinem bärenstarken Drehmoment den Steigungen entgegenstemmt. Der D13A besitzt im Vergleich zum D12D eine Leistungssteigerung in den einzelnen Stufen von etwa 20 PS und ein stärkeres Drehmoment von rund 200 Nm in einem größeren nutzbaren Drehzahlband. Das bringt eine schnellere Beschleunigung mit weniger Gangwechseln und ein erweitertes Einsatzspektrum für anspruchsvolle Anwendungen. Dabei kommt der D13A noch kompakter und je nach Leistungsversion bis zu 45 kg leichter daher. Die Wartungsintervalle werden jetzt je nach Zuggewicht, Straßenzustand, Kraftstoff- und Ölqualität und anderen Parametern bis zu Abständen von 100.000 km festgelegt. Computergestützte Diagnose- und Fehlersuchfunktionen unterstützen die Arbeit der Mechaniker für minimale Standzeiten bei Wartungen und Reparaturen. Weiterhin kommen beim neu entwickelten D13A moderne Gusstechniken und neue Konstruktionslösungen wie ein kompakter Steuerradkasten und eine Ölwanne aus gewichtssparendem SMC (Sheet Moulding Compound) zum Einsatz.

Bei den 400- und 440-PS-Versionen des D13A sorgt ein Turbolader mit zweiteiligem Lufteinlass für mehr Effizienz und verbessert das Drehmoment. Die stärkeren 480- und 520-PS-Varianten besitzen teilweise ladedruckbegrenzte einteilige Turbinenräder. Die hohen Zünddrücke werden vom neuen Kolbenkonzept Monoblock mit geschmiedeten Vollkolben aus Stahl sicher beherrscht.

In der 13-l-Klasse werden heute Motorleistungen von über 500 PS und maximale Drehmomente von über 2.400 Nm locker ausgesprochen. Die Spitzenleistung eines 16-l-Diesels von 520 PS (FH 16, 1993) wird heute schon von Motoren der 13-l-Klasse übertroffen. Auch in der 16-l-Klasse hat sich das Karussell weitergedreht. 2003 stellte Volvo mit dem 610 PS starken FH16 den stärksten LKW Europas auf die Straße, der jedoch in diesem Jahr von Scania mit dem 620 PS starken R 620 entthront wurde. Doch Volvo arbeitet an der Euro-4/5-Version des FH16 und wird dann seinen King mit deutlichem Abstand wieder inthronisieren.

ADELBERT SCHWARZ