



Volvo FH

# Auf dem Weg zum Verkaufserfolg

**Volvo hat kürzlich zu den ersten Testfahrten des neuen FH eingeladen. Die Fahreigenschaften sind eine Mixtur aus Bekanntem und Neuem. Das Interieur wurde durchweg gelungen innovativ gestaltet.**

**Z**ugegeben: Ein wenig Respekt hat man schon. Schließlich ist der Volvo FH ein rundum, drinnen wie draußen, neu entwickelter Lastwagen. Mit neuem Antlitz, neuer Kabine, neuem Interieur, neuer Bedienung? Nein. Jedenfalls bei der Bedienung des Newcomers ist man schnell à jour. Wenn man sich vorher etwas eingelesen hat in die Thematik. Denn Volvo hat die eine oder andere Schrulligkeit abgelegt oder zumindest abgemildert. Zum Beispiel

die Tempomatbedienung. Die erfolgt jetzt direkt vom Lenkrad aus, mit einem feinen Wippschalterchen fürs Auf und Ab der Wunschgeschwindigkeit und Einzelschaltern für den Abstandsregelautomaten. Der Dauerbremshebel hat jetzt eine definierte „Aus“-Stellung, wo bisher die Automatikfunktion weilte. Den Wählhebel für die I-Shift-Bedienung hat

Volvo genau da belassen, wo er schon bisher war: rechts vom Fahrersitz. Die Sitzeinstellung funktioniert je nach Sitz-Ausstattungsstufe unterschiedlich, aber das ist bei allen Herstellern so. Das neue Vierspeichenlenkrad wird wie bisher mit dem linken Fuß entriegelt und lässt sich dann in weiten Grenzen individuell justieren. Neu hinzugekommen ist eine Feineinstellung

**Das Kabineninnere ist großzügig und hell gestaltet**

**Auf den ersten Testkilometern überzeugte der neue Volvo FH durchaus**

der Lenkradneigung; bislang wurde stets nur der obere Teil der Lenksäule mehr oder weniger geneigt. Beim Lichtschalter fällt auf, dass er keine „Aus“-Stellung mehr kennt. Tagfahrlicht ist das Mindeste, wenn die Maschine läuft. Das Kabineninnere gefällt abseits der direkten Lenkradumgebung durch Großzügigkeit und viel Licht. Über das Leben im neuen Volvo FH abseits des Fahrerarbeitsplatzes sagt das Ambiente immerhin so viel aus, dass es im Rahmen der gut genutzten Möglichkeit wohl ein recht angenehmes sein kann. Jedenfalls zeigt der Blick drinnen wie draußen, nach rechts und nach links, dass sich Volvos Truck-Entwickler mit sehr vielen

## Notbremsassistent Wann er gesetzlich vorgeschrieben wird

Zu den sehr schlimmen Verkehrsunfällen zählen jene Kollisionen, bei denen schwere Nutzfahrzeuge an einem Stauende auffahren. Darauf hat die EU ein Auge, ein automatisches Bremssystem für alle Kraftfahrzeuge ab acht Tonnen zulässiger Gesamtmasse wird schon vom November 2013 an Pflicht für neue Fahrzeugtypen; zwei Jahr später muss die Auto-Notbremse in jedem Truck installiert sein. Die Vorschriften allerdings sind eher lasch ausgelegt. So muss der Lkw beim Auflaufen auf ein fahrendes Hindernis von allein noch eine Differenz von 50 km/h abbauen, auf ein stehendes Hindernis aber nur 10 km/h. Im Klartext: Schläft der Fahrer, knallt sein Truck noch mit 70 anstatt 80 km/h in das Stauende. 2016/18 wird die Regelung verschärft. Dann müssen 70 bzw. 20 km/h Reduktion geleistet werden. Die heute (Mercedes-Benz) oder demnächst (Volvo) lieferbaren Systeme erfüllen bereits die scharfen 2018er-Anforderungen.

Dass ein Lastwagen vor einem stehenden Hindernis – bei entsprechend griffiger Fahrbahn – von 80 auf 0 km/h ohne Zutun des Fahrers verzögern kann, zeigt das System „ABA 3“ von Mercedes-Benz. Volvo kann das jetzt auch. Die Schweden haben eine Kollisionswarnung mit Notbremse entwickelt und bieten das Assistenzsystem – zunächst optional – im neuen Fernverkehrsmodell FH an. Das Bremssystem wurde zur Unterstützung des Fahrers entwickelt, um den Großteil der Auffahrunfälle zu vermeiden oder zumindest abzuschwächen.

Das neue System kombiniert eine Radarrückrichtung mit einer Kamera, die gemeinsam vorausfahrende Fahrzeuge identifizieren und überwachen. Das System soll sowohl stehende als auch fahrende Fahrzeuge erfassen und kann einen Zusammenstoß mit einem fahrenden Ziel bei Geschwindigkeiten von bis zu 70 km/h verhindern. Wenn das System ein Fahrzeug erkennt, auf das der Lkw mit der derzeitigen Geschwindigkeit auffahren würde, aktiviert das Warnsystem zunächst eine ununterbrochen aufleuchtende rote Lichtleiste in einem so genannten Head-Up-Display in der Windschutzscheibe, um die Aufmerksamkeit des Fahrers wieder auf die Straße zu lenken. Bleibt eine Reaktion des Fahrers aus, beginnt die rote Lichtleiste zu blinken und wird von einem Alarmton begleitet. Reagiert der Fahrer immer noch nicht, werden die Bremsen vom System leicht betätigt. Zeigt auch das keine Wirkung, zieht das System die Notbremse, um den Lkw zum Stillstand zu bringen.

Details beschäftigt haben. Wie z. B. mit den Spiegeln: Die Hauptexemplare bieten besten Rückblick, ohne den Drumherumblick nach vorn mit unsäglich klobigen Gehäusen zu verstellen. Die hier gefundene Filigranverkleidung macht optisch

was her, ohne die Sicherheit durch Sichtverzicht einzuschränken. Dass der Frontsichtspiegel bei der FH-Neuaufgabe auch gleich seinen albernen Hand-made-Halter durch einen Profi-Bügel ersetzen konnte, war eine überfällige „Innovation“.



Das Fahrerhaus des neuen FH hat den Möglichkeiten entsprechend viel Raum und Licht

Fotos: Volvo



Der Außenspiegel bietet Rückblick, ohne den Drumherumblick nach vorn mit unsäglich klobigen Gehäusen zu verstellen

Gestartet wird der neue Volvo FH wie der Alte: mit einem Zündschlüssel. Das ist in Zeiten der Start-Knopf-Euphorie, die ihren Weg aus dem Personenwagen seit Actros und Antos auch in die Lastwagenwelt zurückgefunden hat, eine kleine Erwähnung wert. Von Vorteilen der einen oder Nachteilen der anderen Lösung kann an dieser Stelle nichts berichtet werden. Zumal Volvo den Schlüssel schön in der Armaturentafel einsteckt, wo Mercedes seinen Schlüssel-Ersatz-Klotz ebenfalls deponiert. Die Fahrerei mit dem FH ist geprägt von einer Mischung aus Bekanntem und Neuem. Bekannt ist, wie erwähnt, die Betätigung des optionalen I-Shift-Getriebes. Geblieben ist auch dessen – zumindest streckenweise – wettbewerbsüberlegene Gangwahl- und Schaltqualität. Die Motoren vor dem Schaltwerk

sind durch die Bank ebenfalls alte Bekannte. Zum Aufgalopp rund um Volvos Heimat Göteborg standen die 13- und 16-l-Sechszylinder bis 750 PS Nominalleistung bereit, bis auf den einzig lieferbaren Euro-6-Ableger der 460-PS-Maschine alle in Euro-5- oder EEV-Abgasgüte unterwegs.

Vermisst wurde auf der Fahrervorstellung des neuen Volvo FH die mit vielen Vorschusslorbeeren angekündigte „I-Torque“-Technik.

### Ein Lkw mit angekündigter „I-Torque“-Technik stand nicht bereit

Das Paket soll aus einem weiterentwickelten 13-l-Motor und einem Lastschaltgetriebe bestehen. Die Euro-6-Maschine ist mit 2800 Nm bei nur 900 min<sup>-1</sup> auf extrem niedrige Betriebsdrehzahl gezüchtet. Die Nennleistung wird auf 460 PS gekappt. Um



**Meinung**  
**Eine außerordentlich erfreuliche Sache**



**Hans-Jürgen Wildhage**

Lastwagen zu entwickeln. Denn zumindest von der Fahrzeugtechnik her wird hier etwas ganz Feines auf die Straße gebracht. Schon nach wenigen Probekilometern kann man feststellen, dass der Neue so ziemlich alles besser kann als sein Vorgänger. Und vermutlich ist er auch top-aktuellen Wettbewerbern wie dem Mercedes-Benz Actros zumindest sehr, sehr dicht auf den Fersen.

Ob das neue Schwedenmodell in der Gesamtwirtschaftlichkeit, die ja im Fernverkehr ganz entscheidend vom Kraftstoffverbrauch bestimmt wird, dem Schwaben etwas vormachen kann, muss vorerst offen bleiben. Mit dem altgedienten Euro-5-EEV-Antriebsstrang wird das sicherlich nicht ganz einfach sein, dazu ist der neue Actros allem Anschein nach zu gut. Aber mit dem angekündigten I-Torque-Paket für den FH könnten die Göteborger auf die Überholspur gehen. Leider gab es bei den ersten Testfahrten keine Gelegenheit, wenigstens ein erstes Fahrbarkeitsgefühl mit dem auf tiefste Spardrehzahlen ausgelegten Fernverkehrskonzept zu ergattern.

Einen ganz wesentlichen Anteil zum dem von Volvo mit zehn Prozent bezifferten Einsparpotenzial des neuen

Glück gehabt, Iveco. Der „neue“ Stralis ist der Lastwagen des Jahres 2013 – die Präsentation des neuen Volvo FH lag einfach zu spät im Jahr. Dabei hat der Neuling alle Chancen, sich ganz schnell zu einem besonders in Fahrerkreisen sehr begehrten

FH gegenüber dem Vorgängermodell soll der schlaue Geschwindigkeitsregler „I-See“ beisteuern. Von der Theorie her glaubt man das den Volvo-Leuten gern, schließlich hat der **güterverkehr**-Test mit ähnlichen Systemen von Scania und Mercedes-Benz bereits Verbrauchsvorteile von vier Prozent und auch darüber festgestellt. Ganz wesentlich bei diesen Testfahrten war die Erkenntnis, dass die feine Technik ganz besonders dann hilft, wenn der Fahrer in der Fremde fährt. Oder nicht mehr so ganz konzentriert ist. Oder die Dunkelheit der Vorausschau ein Schnippchen schlägt.

In all' diesen Fällen hilft ein GPS-Tempomat mit einem hinterlegten Satz an Geo-Daten bei der Orientierung. Genau hier aber leistete sich die Volvo-Interpretation beim ersten Kennenlernen ein paar kleine Schnitzer. Ganz einfach dadurch, dass der Testwagen auf manchen Abschnitten augenscheinlich in Unkenntnis der Topografie unterwegs war. Das passiert immer dann, wenn die betreffende Strecke nicht zuvor mindestens einmal – und zwar im Tempomatbetrieb – gefahren wurde. Da „I-See“ keine Kartendaten mit sich führt, sondern die Strecken lieber selbst vermisst und dann abspeichert, ist man auf völlig fremder Strecke zunächst einmal ohne GPS-Tempomat unterwegs.

Von solchen kleinen Randerfahrungen abgesehen ist eine Fahrt mit dem neuen Volvo FH eine außerordentlich erfreuliche Sache. Motor und I-Shift-Getriebe sind bestens bekannt und arbeiten ohne Fehl und Tadel. Dass die Euro-6-Version des 460-PS-Triebwerks noch einmal leiser laufen soll als der alte Euro 5, lässt sich nicht direkt bestätigen. Aber höchsten Geräuschkomfort bieten alle Triebwerke. Und auch der fahrwerksseitige Komfort ist vom Feinsten. Dass bei manchem Testwagen eine Einzelradaufhängung vorn die Räder führte, bleibt weitgehend verborgen. Kaum zu glauben, dass diese aufpreispflichtige und recht aufwändige Technik nennenswerte Einbauraten wird verzeichnen können. Dass der Volvo FH im Ganzen ein Verkaufserfolg wird, steht nach dem ersten Kennenlernen außer Frage.

andere Nuance im Fahrverhalten zu erahnen. Von „deutlich spürbar“ konnte auf durchweg gut gepflegten schwedischen Straßen jedenfalls keine Rede sein. Ob die Kundenklientel des neuen Volvo FH die Vorzüge einer Einzelradaufhängung wird im rauen Transportalltag nutzen können, hängt sicher auch vom Mehrpreis ab. Den aber will Volvo Deutschland auf keinen Fall nennen. Wie man sich in Unterschleißheim ja ohnehin zugeknöpft gibt, wenn es um betriebswirtschaftlich relevante Kostendaten geht: Volvo macht eine fachjournalistisch aufbereitete Kostenkalkulation für die eigenen Produkte seit der 2009er-Wirtschaftskrise stets zum einem Schätzspiel. Auf dieser Basis ist zu prognostizieren: Die Einzelradaufhängung wird sich unter dem Kostengesichtspunkt nie und nimmer rechnen und daher ihre Vorzüge nur in Fan-getriebenen Nischen einsetzen zeigen können. Das Extra Einzelradaufhängung kann man also zumindest vorläufig getrost ad acta legen. Die neuen Extras wie dynamische Lichtverteilung aus Xenon-Leuchten oder die zahlreichen Sicherheitsextras wie den Spurhalteassistenten oder die autonome Notbremse hingegen sollten Volvo-Nutzer durchaus auf die Einkaufs-Optionsliste nehmen. Zwar kann der Chronist auch hier keine Kosten-Nutzen-Rechnung aufmachen. Aber wenigstens ist der Nutzen solcher Sicherheits-Assistenzsysteme seit geraumer Zeit erwiesen und muss nicht mehr diskutiert werden: Der Gesetzgeber schreibt wichtige Notfallhelfer demnächst für Neuwagen verbindlich vor.

die Fahrbarkeit mit niedrigen Betriebsdrehzahlen herzustellen, ist das Triebwerk mit einem unter voller Last schaltbaren Getriebe in Doppelkupplungsbauart gekoppelt. Mit dieser Schalt-

box soll die konzeptionell bedingte, große Schaltheufigkeit in den oberen Gängen schnell, ohne Verlust an Zugkraft und für den Fahrer unmerklich von

I-Torque  
soll

rund vier Prozent Kraftstoff einsparen. Das Technikpaket wird jedoch erst im Herbst des kommenden Jahres lieferbar sein. Der Hinweis, dass es den neuen Volvo FH auf Sonderwunsch mit einer Einzelradaufhängung für die Vorderräder gibt, ist ein Gebot der

**Mit dem neuen FH bringt Volvo was ganz Feines auf die Straße**

Volvo-Nutzer durchaus auf die Einkaufs-Optionsliste nehmen. Zwar kann der Chronist

Chronistenpflicht. Beim Fahren mit entsprechend ausgestaffierten Dreiachs-Lkw und zweiachsigen Sattelzugmaschinen war von der Anwesenheit der aufwändigen Radführungstechnik nämlich herzlich wenig zu spüren. Es bedurfte schon intensiver Hinweise des fahrzeuggesteuernden Experten, um die eine oder



**Die Tempomatbedienung erfolgt direkt vom Lenkrad aus, mit einem feinen Wippschalterchen fürs Auf und Ab der Wunschgeschwindigkeit (links im Lenkrad)**

Hans-Jürgen Wildhage ■