

# Die Neuen kommen!



Die ersten Lkw waren verfügbar, das Event geplant, die Einladungen verschickt – und dann kam Corona. Volvo zog die Notbremse, cancelte das Launch-Event für seine neuen Lkw und stoppte auch deren Produktion.

Von Manuela Buschmeyer

FH16 750 als Schwerlastzugmaschine 8x4 Tridem für ein zulässiges Gesamtzuggewicht bis 180 t. Das neue XXL-Globetrotter-Fahrerhaus ist 250 mm länger und bietet 600 l mehr Stauraum. Der Radstand der Sattelzugmaschine beträgt 3.900 mm.

**D**as war im März 2020. Nun, ein halbes Jahr später, ist Corona zwar noch längst nicht passé, doch die Einführung der neuen FH, FH16, FM und FMX hat wieder Fahrt aufgenommen. Im September startete offiziell der Verkauf der neuen Lkw, der Produktionsbeginn ist für die KW 9 des nächsten Jahres geplant.

In einem Live-Stream, der statt des geplanten Launches in Göteborg im Internet übertragen wurde, ermöglichte Volvo im Frühjahr bereits einen ersten Blick auf die neuen Fahrzeuge – wir berichteten im Schwertransportmagazin Nr. 92.

*Zu sehen war die Schwerlastzugmaschine in Mindelheim mit neuem Globetrotter XXL-Fahrerhaus, das jetzt 250 mm länger ist und 600 l mehr Stauraum bietet.*

Mehr Sicht, mehr Platz, mehr Komfort, verbesserte Ergonomie, weniger Geräuschentwicklung und ein weiteres Plus an Sicherheit, das waren die Hauptschlagworte, mit denen der Hersteller seine Neuheiten bewarb.

Wie all dies umgesetzt wurde und wie sich dies in der Praxis anfühlt, das war im August bei einer Fahrvorstellung in Mindelheim zu erfahren.





FM und FH16 während der Fahrvorstellung gemeinsam auf der Straße. FH 16 und FH bieten adaptives Fernlicht. Auffällig beim FH 16: der Frontgrill mit Wasserfallmotiv. Hier wird ein klassisches Volvo-Design wieder aufgegriffen.

Acht Lkw, allesamt Vorproduktionsfahrzeuge, standen dort zu Probezwecken bereit. Zudem mit dem FH16 750 8x4 Tridem eine Schwerlastsattelzugmaschine für ein zulässiges Gesamtzuggewicht bis 180 t. Die gezeigte Schwerlast-Kombi mit 3-achsigem, ausziehbarem Kässbohrer-Semtieflader stand allerdings nicht für Probefahrten zur Verfügung.

Bei seinen neuen Schwerlastzugmaschinen verzichtet Volvo nach wie vor auf hydraulische Anfahrssysteme und ermöglicht maximale Gesamtzuggewichte bis 325 t mit Kriechgängen, oder wie es bei Volvo heißt, mit I-Shift mit Ultra-Crawler-Gears.

Das I-Shift Getriebe ATO 3512F, bis 100 t Gesamtzuggewicht ohne Kriechgang, für höhere Tonnagen mit ein oder zwei Crawlern, steckt Eingangsdrehmomente von 3.550 Nm weg. Das

passt hervorragend zum 750 PS-Motor mit seinem maximalen Drehmoment von 3.550 Nm, das bereits bei 950 bis 1.400 U/min anliegt und damit sowohl im wirtschaftlichen Drehzahlbereich (950 bis 1.300 U/min) wie auch im verbrauchsgünstigsten Drehzahlbereich (1.000 bis 1.200 U/min) bereitsteht.

Zu sehen war die Schwerlastzugmaschine in Mindelheim mit neuem Globetrotter XXL-Fahrerhaus, das jetzt 250 mm länger ist und 600 l mehr Stauraum bietet. Die Stehhöhe dieser Kabine beträgt 2,03 m, die Außenbreite liegt bei 2,50 m.

Die neue XXL-Kabine für FH und FH16 ist mit ihrer zusätzlichen Länge natürlich nicht für den „normalen“ Fernverkehr auf Europas Straßen gedacht. Ganz ursprünglich wurde sie für Anwendungen wie in Australien konzipiert, wo

ANZEIGE

**Müller-Mittelal**  
hängt Qualität an

72270 Baiersbronn-Mittelal | +49 (0)7442 496-0 | [www.mueller-mittelal.de](http://www.mueller-mittelal.de) stm 09/20 Nr.95



Volvo rüstet auch seine neuen Schwerlastzugmaschinen mit Kriechgängen aus und ermöglicht dabei Gesamtzuggewichte von bis zu 325 t.

es viel Platz gibt und wo bekanntermaßen auch gewaltige Road Trains über die Pisten rollen. Doch auch für die hiesigen Märkte ist die XXL-Kabine erhältlich, so für den Schwertransport oder auch für Kipper-Fahrzeuge.

Mit der Einführung der neuen Modelle hat es aber die markantesten Änderungen beim FM und FMX gegeben, die im Gegensatz zu FH und FH16 nicht nur überarbeitete, sondern völlig neue Fahrerhäuser erhalten haben und für die jetzt Vieles verfügbar ist, was es zuvor nur beim FH und beim FH16 gab.

Insbesondere die Themen Platz und Sicht spielten bei der Entwicklung der neuen Lkw eine Rolle. So gibt es den FM und den FMX nun mit einer schlankeren und senkrechten A-Säule, schlankeren Rückspiegeln, wie man sie schon vom FH kennt, und einer vergrößerten Windschutzscheibe. Hier sorgt zudem die abgeschrägte Ablage für eine verbesserte Sicht auf das Geschehen vor dem Lkw.

Im Arbeitsalltag wird sich mancher Fahrer vielleicht erst daran gewöhnen müssen, dass

dieser Bereich vorne nicht mehr als Ablage und Abstellfläche genutzt werden kann. Dafür haben die Schweden allerdings an anderer Stelle beim Stauraum und mit Ablagefächern kräftig draufgesattelt. Die abgeschrägte Frontablage führt aber in der Tat zu einer merklich verbesserten Sicht auf die Straße. Den gleichen Effekt hat die abgesenkte Türlinie, dank der das Auge

*Die abgeschrägt Frontablage führt aber in der Tat zu einer merklich verbesserten Sicht auf die Straße.*

viel schneller wahrnimmt, wenn sich seitlich des Lkw etwas tut.

Erhältlich für alle neuen Modelle ist zudem eine Seitenkamera, die durch Blinkersetzen nach rechts aktiviert wird und deren Monitorbild auf dem neuen zusätzlichen 9-Zoll-Display erscheint.

Ein Abbiegeassistent ist dieses System wohlgermerkt (noch) nicht, denn es ist ein reines Kamerasystem ohne Radar und weitere Sensoren und auch ohne Warnfunktion. Es bietet aber zumindest einmal den Grundstein, auf dem sich ein Abbiegeassistent weiterentwickeln ließe.

Neben einer Rückfahrkamera können die Lkw mit noch 6 weiteren Kameras ausgerüstet werden, sodass bis zu 8 Kameras für bestmöglichen Überblick sorgen.

Als Monitor für die Kamerabilder lässt sich das schon erwähnte optional erhältliche 9-Zoll-Display nutzen. Dies steht zudem für Navigationszwecke, Infotainment und Transportinformationen zur Verfügung und lässt sich, obwohl es ein Touchscreen ist, auf verschiedene Weise ansteuern. Entweder direkt über den Touchscreen und die Bedienkonsole des Displays oder durch Tasten am Lenkrad oder über Sprachsteuerung.

Ebenfalls neu ist die digitale 12-Zoll-Instrumentenanzeige, die sehr übersichtlich die gewünschten Informationen zeigt und dabei nicht überfrachtet ist. Sie bietet vier verschiedene An-



Der Innenraum des neuen FM wurde an den des FH angeglichen und bietet viel Platz und Komfort ...



... und natürlich ist auch das zusätzliche 9-Zoll-Display erhältlich.









Der Volvo FMX 500 8x4 Dreiseitenkipper „im Kreisverkehr“. Bei Fahrzeugen mit gelenkter Vor- oder Nachlaufachse wurden die Lenkwinkel vergrößert, was zu einer besseren Manövrierfähigkeit und geringerem Reifenverschleiß führt. Außerdem wurde beim FMX die vordere Luftfederung aktualisiert, sodass Vorderachslasten von bis zu 10 beziehungsweise 20 t bei zwei Vorderachsen möglich sind. Gut zu sehen ist aus dieser Perspektive auch die Dachluke aus Stahl, statt der sonst üblichen Glas-Dachluke.



Für den Volvo FMX 460 6x6 ist solch ein Hügel natürlich kein Problem. Dennoch ließ sich schön demonstrieren, wie I-Shift mit Kriechgängen das sandige Hindernis sanft und zuverlässig meistert – und zwar vorwärts wie rückwärts.

Erneuert wurde bei allen Modellen auch der I-Shift-Wählhebel. Neben verbesserter Ergonomie und Position bietet er jetzt eine beleuchtete Schaltkulisse. Er kann auf Wunsch aber auch ganz entfallen. Die Bedienung erfolgt dann über vier Schalter im Armaturenbrett. Dabei entfällt die Wahlmöglichkeit des Modus, denn diese Variante ist nur möglich bei werksseitig voreingestelltem Eco-Modus.

Neu ist das automatische Verkehrsschild-Erkennungssystem, das Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote sowie Straßenart erkennt und im digitalen Cockpit anzeigt. Allerdings fungiert das System ausschließlich als reine Hinweisfunktion für den Fahrer, es nimmt keinen Einfluss auf das Fahrverhalten des Lkw.

Weiterentwickelt wurde zudem der Abstandsregeltempomaten (ACC), der jetzt bei al-

len Geschwindigkeiten, auch bis zum Stillstand, arbeitet. Der ebenfalls verbesserte Bremsenpedal aktiviert die Radbremsen automatisch, wenn zusätzliche Bremskraft benötigt wird, um bei Bergabfahrten eine voreingestellte Höchstgeschwindigkeit nicht zu überschreiten.

Wer in die neuen Lkw einsteigt, kann es sich in den geräumigen Kabinen, die beim FM und FMX bis zu 50 % mehr Stauraum bieten, bequem machen – sowohl für die Fahrt wie auch während der Ruhepausen.

Das Lenkrad verfügt nun über eine verstellbare Lenkwelle und lässt sich ganz locker um 20° verstellen, sodass es bestens auf die individuellen Fahrer-Bedürfnisse und die entsprechende Einsatzsituation anpassbar ist. Bei Fahrzeugen mit SEM (Service and Entertainment Module) lässt sich bekanntermaßen auch das Lenkgefühl beim Volvo Dynamic Steering unterschiedlich und individuell einstellen – ganz bequem darstell- und abrufbar auf dem 9-Zoll-Display.

Viel Komfort also, der sich auch nach dem Anlassen der neuen Euro 6 D-Motoren fortsetzt. Volvo hatte im Vorfeld Fahrzeuge mit geringem Geräuschpegel versprochen, das ist auf ganzer



Traktionskontrolle leicht gemacht: Per Drehschalter lassen sich im FMX die Längs- und Quersperren aktivieren, in der digitalen Instrumentenanzeige wird der Status angezeigt.





Dieser Volvo FH 540 8x4 Tridem ist mit Abrollkipper und Ladekran ausgerüstet. Der Lkw lässt sich mit der Funkfernbedienung des Ladekrans verfahren beziehungsweise rangieren. Das System verfügt über eine Stopp-Automatik, die das Rangiermanöver überwacht.

Linie gelungen. Zudem konnten laut Hersteller weitere Kraftstoffeinsparungen erreicht werden, so zum Beispiel bis zu 10 % beim FH mit D13 Turbo-Compound-Motor und dank eines Software-Upgrades für I-Save. In Deutschland sind FH und FM jetzt außerdem mit einem LNG-Motor zu haben.

Ebenfalls neu im Angebot ist die 38 t Doppelhinterachse, die dem FMX ein Gesamtzuggewicht von bis zu 150 t ermöglicht, aber auch für den FH 16 erhältlich ist.

Letzterer verfügt ebenso wie der FH über Hauptscheinwerfer mit adaptivem Fernlicht. Bei Gegenverkehr oder Annäherung an ein vorausfahrendes Fahrzeug wird hierbei das LED-Fernlicht zum Teil deaktiviert – eine Maßnahme, die zu noch mehr Sicherheit beim Einsatz der neuen Lkw beiträgt.

*Wer in die neuen Lkw einsteigt, kann es sich in den geräumigen Kabinen, die beim FM und FMX bis zu 50 % mehr Stauraum bieten, bequem machen – sowohl für die Fahrt wie auch während der Ruhepausen.*

Sicht, Komfort, Ergonomie, Geräuschpegel, Wendigkeit und Sicherheit – so umreißt Volvo selbst die Entwicklungsschwerpunkte der neuen Lkw-Generation. Und das ist den Entwicklern tatsächlich gelungen. Der Fahrer kann sich in einem neuen Volvo auf zahlreiche neue Annehmlichkeiten freuen, die gleichzeitig der Verkehrssicherheit dienen. Beim Umstieg von einem

alten auf einen neuen Volvo wird er sich bezüglich der Fahreigenschaften hingegen ohne große Umgewöhnung gleich zurechtfinden. Mit einem verbesserten I-Save sowie weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz wurden aber selbstverständlich auch die Themenfelder Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz bearbeitet.

— ANZEIGE

**meusburger** 

**IHRE DIMENSION  
UNSER STANDARD**

Meusburger Fahrzeugbau GmbH · Kollmering 7 · D-94535 Eging am See · Tel.: +49 8544 9622-0

[www.meusburger.ch](http://www.meusburger.ch)