



Volvo Trucks

Volvo ist technikverliebt und setzt auf Einzelradaufhängung, Doppelkupplungsgetriebe, Turbocompound sowie LNG-Motoren mit Zündstrahlprinzip.

Wieder Durchschnitt

Volvo musste im letzten TÜV-Report einem guten Vorjahresergebnis nachtrauern. Jetzt manifestiert sich der leichte Abwärtstrend – allerdings ohne besonders heftige Ausschläge.

Im direkten Vergleich zum letzten TÜV-Report wie auch mit Blick auf die Konkurrenz sind die Ergebnisse für die Trucks aus Göteborg tendenziell schlechter geworden. In der Disziplin „ohne Mängel“ verschlechtert sich das Ergebnis bei den Ein- bis Vierjährigen, lediglich die Fünfjährigen, mit im Schnitt 460.000 Kilometer Laufleistung, erweisen sich als etwas besser mit 67,9 Prozent beanstandungsfreier HUs zu 63,4 Prozent in 2019. Die Verschlechterung beträgt knapp über zwei

Prozent bei den Einjährigen, 1,1 Prozent bei den Zweijährigen, stolze 3,2 Prozent bei Fahrzeugen mit drei Jahren Laufleistung und 0,4 Prozent der Vierjährigen. Das zeigt eine deutliche Tendenz, bei den bis Dreijährigen ist Volvo damit deutlich unter dem Durchschnitt, bei den Vier- bis Fünfjährigen leicht darüber. Vor zwei Jahren ließen sich die Ergebnisse teilweise im Konkurrenzvergleich auf die deutlich höheren Laufleistungen zurückführen, mit denen die Volvos bei den



Volvo Trucks

Als erster Hersteller setzen die Schweden auf eine komplette E-Range an Trucks

verkehrs
RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil

Die Einzelradaufhängung ist wohl nicht der Grund für Probleme bei den Achsen, denn die kauft kaum jemand. Eher der Trend zum Leichtbau – wie etwa bei der gerne geordneten Einblatt-Parabelfeder. Rückmeldungen aus der Praxis zeigen, dass Volvos Sonderwege – Doppelkupplungsgetriebe oder Dynamik Steering (Lenkkraftunterstützung) keine Probleme machen. Die „Leichten“ adaptiert Volvo übrigens von der Konzerntochter Renault Trucks.

Typendarstellung und Modellpflege

Fünf Modellreihen bilden das Portfolio von Volvo: FL (12 - 18 t) und FE (18 - 26 t, Verteiler; beides Renault-Derivate), FM (ab 18 t, schwerer Verteiler), FMX (Bau) sowie FH und FH16 (Fernverkehr)
2002: Zweites Facelift der 1994 eingeführten FH-Baureihe
2005: Neue 11-/13-Liter sowie automatisierte Schaltung für FM
2006: Neue Deutz-Motoren für den FL
2007: Euro-5-Motor mit 295 bis 390 kW
2008: Drittes Facelift FH/FM
2010: Einführung der FMX Bau-Lkw
2013: Start des FH16-750

2013: „New FH“ mit 13-Liter-Sechszylinder in Euro 6, neue Kabinen und optimierten Getrieben; Facelift FM/FMX im Stil des New FH
2014: Modellpflege FL/FM im Stil der New FH-Baureihe; neue 16-Liter-Sechszylinder (bis 750 PS) in Euro 6; Start von Dual-Clutch (Doppelkupplungsgetriebe) und Einzelradaufhängung vorne
2016: Umstellung 13-Liter von Pumpe-Düse auf Common-Rail
2019: Einführung „I-Save“, mit Turbocompound (460 und 500 PS), Serienstart FH/FM (420/460 PS) LNG mit Erdgas-„Zündstrahlmotoren“
2020: Komplettes Facelift, neue Optik, digitale Instrumente
2021: Serienstart mittelschwere und schwere batterieelektrische Lkw

Hauptuntersuchungen vorführen. Das hat sich in diesem Jahr nivelliert. Hinzu kommt, dass leichte Lkw und Baustellenfahrzeuge bei den Schweden nicht so häufig im Einsatz sind wie bei anderen Herstellern – was deren Ergebnisse belastet, da diese Fahrzeuge bekanntlich besonders „hart rangenommen“ werden.

Wo viel Licht, da viel Schatten

Bleibt der Blick auf einzelne Disziplinen. Beispiel Ölverlust: Hier sind die Zahlen bei allen Altersklassen schlechter geworden: Von 1,2 Prozent bei den Einjährigen (2019: 0,7 %) bis zu stolzen 6,7 Prozent bei den Fünfjährigen (2019: 5,9 %). Spürbar häufiger fiel den Prüfern schadhafes Motormanagement auf. War Volvo vor zwei Jahren hier noch Spitzenreiter an Zuverlässigkeit, gingen diese Werte außer bei den Einjährigen merklich nach oben – auf 0,9 Prozent bei den Zweijährigen und 1,2 % bei den Dreijährigen und damit um 0,7 bzw. 1,1 Prozent mehr. Auch die Vier- und Fünfjährigen mit 1,4 Prozent und 2,2 Prozent haben sich negativ entwickelt, insgesamt also ein Abrutschen auf Durchschnittswerte. Positiv hat sich die Mängelhäufigkeit der hinteren Beleuchtung entwickelt. Hier liegt Volvo in jedem Altersbereich deutlich unter dem Durchschnittswert. Und nach wie vor verfügen die Trucks aus Göteborg über sehr zuverlässige und überdurchschnittlich oft absolut mängelfreie Bremsanlagen. Auch beim Abblendlicht bestätigt Volvo mit guten Werten über alle Altersklassen die Ergebnisse früherer Betrachtungszeiträume, vor allem mit Spitzenwerten bei den Ein- bis Dreijährigen.

VOLVO Trucks					
Befund der Hauptuntersuchung					
Alter in Jahren	1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre
Laufleistung in Tkm	93	192	294	380	460
Ohne Mängel	86,7%	79,5%	74,7%	71,2%	67,9%
Geringe Mängel	5,5%	6,8%	7,9%	9,6%	11,5%
Erhebliche Mängel	7,7%	13,4%	17,3%	18,8%	20,4%
Gefährliche Mängel	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	0,1%
Mängelanalyse					
Lichtanlage					
Abblendlicht	1,0%	2,0%	2,2%	2,9%	3,1%
Beleuchtung vorn	0,8%	1,1%	1,8%	1,4%	1,3%
Beleuchtung hinten	1,5%	2,2%	3,0%	2,8%	3,7%
Blinker/Warnblinker	0,2%	0,4%	0,4%	0,7%	0,9%
Karosserie/Fahrwerk					
Achsaufhängung	0,5%	0,9%	1,6%	1,5%	2,7%
Achsfedern/Dämpfung	0,2%	0,3%	1,7%	2,2%	2,8%
Antriebswellen	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Lenkanlage	0,2%	0,3%	0,3%	0,5%	0,6%
Lenkgelenke	0,1%	0,1%	0,4%	1,9%	3,3%
Rost/Riss/Bruch	0,4%	1,0%	0,8%	1,1%	1,1%
Antriebsstrang					
Ölverlust Motor/Antrieb	1,2%	1,1%	2,2%	4,3%	6,7%
Motormanagement/AU	0,3%	0,9%	1,2%	1,4%	2,2%
Auspuffanlage	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,4%
Bremsanlage					
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1%	0,1%	0,2%	0,6%	0,7%
Funktion der Feststellbremse	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%
Bremsleitungen	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Bremsschläuche	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%
Bremstrommeln/-scheiben	0,1%	0,0%	0,2%	0,5%	0,4%