

# Mit Aero und Start-Stop sparen



Obwohl Elektro-Vorreiter, bricht Volvo nicht mit der Diesel-Tradition. Der aerodynamisch optimierte „Aero“ trifft ins Schwarze. Auch Start-Stop spart Sprit.

VOLVO (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	83	175	263	326	381
Ohne Mängel	86,2	76	70,9	68,2	65,8
Geringe Mängel	5,8	8,3	9,1	8,3	11,5
Erhebliche Mängel	7,8	15,5	19,7	23,2	22,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3
Abblendlicht	1,1	1,3	3,3	3	2,7
Beleuchtung vorn	0,4	0,9	1	0,9	1,9
Beleuchtung hinten	1,7	2,1	2,3	3	3,5
Blinker/Warnblinker	0,3	0,5	0,6	0,4	0,5
Achsaufhängung	0,4	0,9	1,5	2,3	2,1
Achsfedern/Dämpfung	0,4	0,7	1,3	2,5	3,8
Antriebswellen	0	0	0,1	0	0
Lenkanlage	0,2	0,7	0,8	0,7	0,9
Lenkgelenke	0,3	2,9	5,2	7,5	5,9
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,4	0,8	1,2	1,2
Ölverlust Motor/Antrieb	1,6	2,2	2	3,4	5,5
Motormanagement/AU	1,3	2	3	2,5	2,8
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2
Funktion der Betriebsbremsanlage	0	0,1	0,4	0,5	0,6
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,2	0,3	0,2
Bremsleitungen	0	0	0,1	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0,1	0	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,3	0,6	1,1

Mit dem FH „Aero“ realisiert Volvo den aktuell am konsequentesten auf Aerodynamik getrimmten Lkw am Markt.

Jetzt kommt ein neuer „Aero“ mit E-Achse und als 6x2.

Für den in diesem Jahr präsentierten FH 500 Aero mit I-Save versprach Volvo fünf Prozent Diesel-Einsparung. Durch die verlängerte, aerodynamisch verbesserte Front sinkt der Luftwiderstand spürbar. Tatsächlich: Im Test der VerkehrsRundschau standen genau fünf Prozent Minderverbrauch im Testprotokoll. Dazu erwies sich das Fahrerhaus als angenehm leise (60 dB(A) bei 85 km/h). Die Digitalspiegel ersetzen die klassischen Außenspiegel. Serienmäßig sind moderne Assistenzsysteme wie I-Cruise, I-Roll, I-See sowie Spurhalteassistent, Notbremssystem und Abbiegeassistent an Bord. Auch der Komfort kommt nicht zu kurz: Das Cockpit ist aufgeräumt, digitalisiert und auf Langstrecke ausgelegt.

Ebenso verblüffte das ebenfalls in diesem Jahr vorgestellte „Predictive Engine Start-Stop“-System, das den Motor in Rollphasen nicht mehr im Leerlauf dieseln lässt, sondern ausschaltet. So wird in Phasen, in denen der Antrieb ohnehin keine Leistung bringen muss – etwa bergab oder beim Ausrollen –, überhaupt kein Diesel mehr verbraucht. Die Funktion ist Teil des optionalen I-Save-Pakets, das speziell für den Fernverkehr ausgelegt ist und auch die Turbocompound-Technologie umfasst. Auch im E-Segment legte Volvo 2025 nach. Der neue FH Aero Electric fährt auf drei Achsen mit einer weit hinten platzierten Sattelplatte zur smarteren Gewichtsverteilung, wobei die Nachlaufachse lenk- und liftbar ausgestattet ist. Dazu gibt es extralange Luftleitflaps. Bis zu acht Batteriepakete mit maximal 780 kWh brutto sind an Bord, untergebracht durch den Einsatz einer neuen E-Achse mit integriertem Getriebe – das schafft Platz, sorgt aber auch für ordentlich Eigengewicht. Bis zu 600 Kilometer Reichweite sollen laut Volvo dennoch möglich sein.

Volvo zählt seit jeher zu den Herstellern mit hohem Qualitätsanspruch – und die aktuelle TÜV-Mängelstatistik bestätigt dieses Image zunächst auch. Nach dem ersten Jahr zeigen sich 86,2 Prozent der Fahrzeuge ohne jegliche Mängel – ein respektabler Wert, der über dem Durchschnitt vieler Wettbewerber liegt. Doch im Laufe der Jahre bröckelt das Bild leicht: Nach fünf Jahren bleibt nur noch knapp zwei Dritteln (65,8 Prozent) der Volvo-Lkw

## Typendarstellung und Modellpflege

**Fünf Modellreihen:** FL (10–18 t), FE (18–26 t), FM (ab 18 t, schwerer Verteiler), FMX (Bau) sowie FH und FH16 (Fernverkehr, auch als Aero)  
**2002:** Zweites Facelift FH  
**2005:** Neue 11-/13-Liter sowie automatisierte Schaltung für FM  
**2008:** Drittes Facelift FH/FM  
**2010:** Einführung FMX (Bau)  
**2011:** Start des FH16-750  
**2013:** „New FH“ mit 13-Liter-Sechszylinder, neuen Kabinen und Getriebe, Facelift FM/FMX im Stil des New FH  
**2014:** Modellpflege FL/FM, 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 Turbo-Compound (460 und 500 PS), Serienstart FH/FM (420/460 PS) LNG mit Erdgas-„Zündstrahlmotoren“  
**2020:** Komplettes Facelift  
**2021:** Serienstart mittelschwere und schwere batterieelektrische Lkw  
**2022:** Intensive Überarbeitung des D13-Sechszylinders, mit weiterer Verbrauchsreduzierung  
**2023:** Neue LNG-Motoren mit höheren Leistungsdaten  
**2025:** Präsentation FH Aero mit aerodynamischer Karosserie und Predictive-Engine-Start-Stop-System in der FH-Baureihe, Vorstellung des FH Aero als Dreiaxser

ein mändefreies Zeugnis. Das ist solide, aber kein Spitzenwert. Besonders auffällig ist der Anstieg bei den erheblichen Mängeln, also denjenigen, die zur direkten Wiedervorführung führen: Hier verdreifacht sich die Quote von 7,8 Prozent im ersten Jahr auf 22,2 Prozent im fünften. Auch wenn die gefährlichen Mängel mit konstant 0,3 Prozent erfreulich niedrig bleiben, sollte dieser Trend ernst genommen werden. Ein genauer Blick auf die Einzelmängel zeigt, wo Schwächen auftreten – die werden bei den älteren

Prüfkandidaten branchenüblich heftiger. Besonders problematisch ist die Entwicklung bei den Lenkgelenken: Die Mängelquote klettert hier von 0,3 auf 5,9 Prozent und erreicht im vierten Jahr sogar 7,5 Prozent. Ähnlich sieht es bei Achsfedern und Dämpfung aus, deren Ausfallrate von 0,4 auf 3,8 Prozent ansteigt. Auch der Ölverlust am Motor oder Antrieb wird mit zunehmender Laufleistung zum schwierigen Thema der Betreiber: Hier wächst die Beanstandungshäufigkeit von 1,6 auf 5,5 Prozent in Jahr fünf. ■■■



Als erster Lkw-Hersteller traut sich Volvo, beim Rollen den Motor abzustellen.

Fotos: Volvo Trucks