

VOLVO: DREIKLANG BEIM ANTRIEB

Volvo Trucks deckt 2026 ein breites Technologiespektrum ab und hält damit an einer Drei-Pfad-Strategie aus Batterieelektrik, Brennstoffzelle und Verbrennungsmotoren für erneuerbare Kraftstoffe fest.

Auch Volvo verabschiedet sich nicht vom klassischen Dieselantrieb und hält sich alle Optionen offen. Eine komplett neue 13-Liter-Motorplattform bildet die Basis für Diesel- und Gasmotoren. Aber: Die Motoren sind von Beginn an für erneuerbare Kraftstoffe wie HVO und Biogas ausgelegt; perspektivisch soll auch Wasserstoff als Verbrennungskraftstoff möglich sein. Der neue Motor soll laut Hersteller bis zu vier Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen als sein Vorgänger.

Alle Optionen offenhalten

Stichwort Wasserstoff: Auch diese Variante spielt in der Volvo-Modellentwicklung weiterhin eine Rolle. Der Hersteller testet bereits schwere Lkw mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor auf öffentlichen Straßen. Eine Markteinführung schwerer Lkw mit Wasserstoff-Antriebsmodulen ist dem Vernehmen nach noch vor 2030 vorgesehen. Damit verfolgt Volvo einen Drei-Wege-Ansatz aus Batterieelektrik, Brennstoffzelle und Verbrennungsmotoren für erneuerbare Kraftstoffe.

Elektrifizierung hat Vorfahrt

Denn natürlich steht auch bei Volvo Trucks die rasche Fortentwicklung der batterieelektrischen Lkw im 2026er-Pflichtenheft. Im Mittelpunkt steht dabei der neue FH Aero Electric mit spürbar erweitertem Aktionsradius. Dank einer kompakten E-Achse, die Motoren, Leistungselektronik und Getriebe integriert



HU-Fazit: Volvo zeigt eine robuste Basis, jedoch ab mittlerer Laufleistung deutlich Verschleiß.

VOLVO (ANGABEN IN PROZENT)								
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8
Laufleistung (in Tkm)	78	165	258	326	370	423	483	530
Ohne Mängel	86,0	76,4	73,3	67,2	66,4	60,8	59,1	56,2
Geringe Mängel	5,4	8,3	8,6	9,4	9,7	14,2	16,1	18,4
Erhebliche Mängel	8,3	15,2	17,8	22,9	23,6	24,8	24,1	25,0
Gefährliche Mängel	0,2	0,1	0,3	0,4	0,2	0,1	0,7	0,3
Abblendlicht	1,1	1,4	3,2	3,1	2,0	2,5	2,7	3,2
Beleuchtung vorn	0,4	0,8	0,9	0,9	1,2	0,9	1,1	1,1
Beleuchtung hinten	1,2	2,0	2,2	2,9	3,0	4,1	4,6	6,5
Blinker/Warn blinker	0,3	0,3	0,5	0,4	0,8	0,8	0,4	1,7
Achsaufhängung	0,6	1,0	0,8	1,8	2,2	2,3	2,5	3,3
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,5	1,4	2,2	4,4	3,3	3,6	4,8
Antriebswellen	0	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,5	0,6	0,8	0,5	1,0	1,2	1,0	1,1
Lenkgelenke	0,2	3,3	4,9	8,6	7,9	6,6	5,5	4,6
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,5	0,5	0,9	1,5	1,0	1,1	1,9
Ölverlust Motor/Antrieb	1,0	2,0	2,3	4,1	5,2	8,0	9,9	12,3
Motormanagement/AU	1,3	1,7	2,3	2,5	2,9	3,2	2,5	3,2
Auspuffanlage	0,1	0	0	0,2	0,2	0,3	0,6	1,0
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,1	0,3	0,3	0,9	1,0	1,1	1,9
Funktion der Feststellbremse	0	0	0	0,2	0,2	0,2	0,4	0,5
Bremsleitungen	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0	0,1	0,1
Bremsschläuche	0,1	0	0	0	0,2	0	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,3	0,4	0,8	1,6	1,7	2,1

Typendarstellung und Modellpflege

Fünf aktuelle Modellreihen: FL (10–18 t), FE (18–26 t), FM (ab 18 t, schwerer Verteiler), FMX (Bau) sowie FH/FH16 (Fernverkehr, auch als Aero)
2002: Zweites Facelift FH
2005: Neue 11-/13-Liter-Motoren, 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 FH
2014: Modellpflege FL/FM; neue 16-Liter-Motoren (bis 750 PS) in Euro 6; Start Dual Clutch und Einzelradaufhängung vorn
2016: Umstellung des 13-Liter-Motors von Pumpe-Düse auf Common Rail

2019: Einführung „I Save“ mit Turbo Compound (460/500 PS); Serienstart FH/FM 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; Vorstellung FH Aero als Dreiachser
Neuerungen 2026: Volvo erweitert 2026 die FH Aero Familie um zusätzliche Achskonfigurationen und optimiert die E-Modelle mit neuen Batteriepaketen und effizienteren Antriebsstrategien.

und dadurch Platz für zusätzliche Batterien schafft, sind laut Angaben der schwedischen Ingenieure bis zu 700 Kilometer Reichweite möglich. In Verbindung mit dem Megawatt-Ladesystem MCS kann der Lkw mit bis zu 700 kW laden. Und das in kurzer Zeit: Von 20 auf 80 Prozent soll die Batterieladung den Fahrer ca. 50 Minuten Ladezeit kosten. Auch die Modelle FH, FM und FMX Electric erhalten eine neue Antriebsgeneration. Ein speziell für Elektroantriebe entwickeltes Achtgang-Powershift-Getriebe mit zwei Elektromotoren soll für sanftere Kraftübertragung und gesteigerte Effizienz sorgen. Je nach Konfiguration sind bis zu 470 Kilometer Reichweite und 65 Tonnen Gesamtzulassung

wicht möglich. Die Ladeleistung steigt auf 350 kW, wodurch 20 bis 80 Prozent in etwa 65 Minuten an der Powerladesäule möglich sind. Besonders interessant für Arbeitsfahrzeuge ist die weiterentwickelte Zapfwellenintegration. Durch diese Schnittstelle können Aufbaugeräte wie Betonmischer, Kran oder Abrollsysteme während der Fahrt elektrisch betrieben werden.

So lautet die HU-Bilanz:
Konsequent warten und prüfen
Volvo startet mit guten Werten und zeigt eine robuste Basis über die ersten Jahre. Ab dem vierten Jahr und Laufleistungen von deutlich über 300.000 Kilometern treten jedoch typische Verschleißmuster zunehmend hervor, insbesondere bei Beleuchtung, Fahrwerk, Lenkung und Ölverlust. Für Flottenbetreiber bedeutet das: Volvo bleibt ein verlässlicher Hersteller. Regelmäßige Wartung und vorbeugende Kontrollen tragen jedoch über den gesamten Lebenszyklus dazu bei, die Mängelquoten auch bei höheren Laufleistungen auf einem niedrigen Niveau zu halten.

Volvo setzt auf Aero Push und E-Update:
Der schwedische Hersteller baut 2026 die FH Aero Familie aus, ergänzt neue Achskonfigurationen und bringt bei den E-Modellen größere Batteriepakete und optimierte Antriebsstrategien für mehr Reichweite und Effizienz.



Fotos: Volvo Trucks