



Der neue Volvo FM überzeugete auf einer ersten Testrunde durchaus

Volvo

Gelungene Renovierung

Volvo hat sein Lastwagenprogramm kräftig durchrenoviert. Am Anfang stand das Fernverkehrsmodell FH mit 460 PS und 2 300 Nm. Jetzt kommen die bislang vermissten Versionen mit 420, 500 und 540 PS hinzu. Zudem präsentierten die Schweden kürzlich den neuen FM. güterverkehr war bei der Vorstellung dabei.

Für die Euro-6-Ära hat Volvo also auch das mittelschwere Modell überarbeitet. Wobei mittelschwer wie vorstehend beschrieben zu verstehen ist: Es gibt durchaus FM-Modelle in der 500-PS-Liga und mit satten 60 t Zuggesamtmasse – zumindest in verkehrstechnisch fortschrittlichen Ländern. Als Antrieb steht dem FM mithin die knapp 13 l große D-13-Maschine von Volvo zur Verfügung. Damit sind die Nennleistungen von 420 bis 500 PS definiert, die 540-PS-Ausgabe wird in FM nicht eingebaut. Aber der FM kann es ohnehin noch wirtschaftlicher. Mit dem im Kern aus dem Renault-Fundus stammenden 10,8-l-Aggrgat D 11

sind Gewichtsvorteile zum 13-l-Treibsatz von beinahe 200 kg möglich. Die Nennleistungen sind von 320 bis 450 vierfach gestaffelt lieferbar. Damit ist der FM ohne Wenn und Aber 40-t-tauglich – beim ersten Kennenlernen ließ sich das gleichwohl noch nicht überprüfen. Da hatten die Schweden nur die dicken Triebwerke für eine ganz kurze Probefahrt bereitgestellt. Dafür aber war der Rest des „neuen“ FM gut zu beurteilen. Die komplette Instrumentenlandschaft stammt aus dem neuen FH, während die Kabine an sich ja auf die

Die I-Shift-Schaltung ist unübertroffen

bisherigen Blechpressteile zurückgreift. Damit ist die Bedienung zumindest für all jene kein Geheimnis, die den neuen FH bereits kennen. Aber auch die anderen sollten ganz gut zurechtkommen. Das famose I-Shift-Getriebe wird wie bisher von einem Kompakthebel neben dem Fahrersitz aus kommandiert. Oder, auf Wunsch, mittels Tasten in der Instrumententafel; so, wie wir das vom Iveco Stralis seit Jahren kennen. Natürlich sind die manuellen Eingriffsmöglichkeiten mit der klassischen Wählhebellösung viel besser in das Fahrgeschehen einzubringen

als mit den Tastern. Die müssten eigentlich noch um Schaltknöpfchen am Lenkrad ergänzt werden, wie man das vom Personenwagen her kennt. Aber die manuelle Bedienung der I-Shift-Box ist wohl nicht die Zielvorgabe im Hause Volvo. Was nicht unverständlich ist: Die Schaltgüte dieses Selbstschalters ist unverändert unübertroffen, die Treffsicherheit der automatische Gangwahl sucht ihres Gleichen. Ebenfalls erheblich über dem branchenüblichen stufen wir die Tempomatbedienung ein. 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. Das neue Vierspeichenlenkrad wird wie bisher mit dem linken Fuß entriegelt und lässt sich dann in weiten Grenzen individuell justieren. Das Kabineninnere gefällt abseits der direkten Lenkradumgebung durch Großzügigkeit und viel Licht.

Ein Unternehmen der
R+V Versicherungsgruppe

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Luft. Zur Sicherheit.

Wir schützen, was die Welt bewegt.
Mit maßgeschneiderten
Versicherungslösungen für die
Logistik-Branche.

KRAVAG



Fragen Sie Ihre regionale SVG!

www.kravag.de
info@kravag.de



Über das Leben im renovierten Volvo FM abseits des Fahrerarbeitsplatzes sagt das Ambiente immerhin so viel aus, das 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 Details beschäftigt haben.

Gestartet wird der FM 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. Der Hinweis, dass es den neuen Volvo FM auf Sonderwunsch mit einer elektrischen Überlagerungslenkung gibt, ist ein Gebot der Chronistenpflicht. Beim Fahren

mit einer entsprechend ausgestaffierten Sattelzugmaschine war von der Anwesenheit der zusätzlichen Lenkhilfe herzlich wenig zu spüren. Will sagen: Zumindest bei einer Lenkachse in einem Zweiachser erschließt sich der Vorteil der Zusatztechnik nicht auf Anhieb.

Die FM-Reihe ist gedacht für räumlich begrenzte Fernverkehrsseinsätze, Verteiler- und Entsorgungs-

transporte bis hin zum schweren Bauverkehr. Insgesamt zwölf abgegrenzte Branchensegmente hat Volvo definiert. Für diese Segmente haben die Schweden maßgeschneiderte Standardfahrzeuge im Angebot. Der Vorteil für den Kunden: Fahrzeuggestaltung und -ausrüstung finden bereits in der Serienfertigung am Montageband ihre Berücksichtigung, zeitraubende, weil zum Teil umfangreiche Nacharbeiten, sind so auf ein Minimum reduziert. Anders sieht die Sache bei mehrachsigen Trucks aus. Besonders bei jenen, die mit mehr als einer gelenkten Achse für bessere Kurvengängigkeit unterwegs sind. Und die dabei auch noch mit

Verwerfungen der Fahrbahn zu kämpfen haben – wir sind im Gelände angekommen. Volvos Offerte für die derben Dinge des Transportlebens heißt FMX und wurde für das Euro-6-Zeitalter natürlich ebenfalls renoviert. Dazu zählt das Angebot der oben erwähnten Zusatzlenkhilfe. In einer ähnlichen Form haben wir das erst vor wenigen Wochen im neuen Arocs von Mercedes-Benz, dem Bau-affinen Nachfolger des Actros, kennengelernt. Da wie dort funktioniert diese Art der nächsten Lenkhilfegeneration recht wirksam. Jedenfalls kann man quasi im Stand dermaßen leicht sehr große Lenkwinkel anfahren, dass sich Reifenprofis wohl mit Schaudern abwenden werden. Um bösen Missbrauch auszuschließen, hat Volvo deshalb vorgesorgt: Bei entlüfteten Federspeichern, umgangssprachlich: mit angezogener Handbremse, ist die elektrische Lenkkraftunterstützung einfach abgeschaltet. Im Übrigen erfreut der FMX auch mit der ganz normalen Servolenkung. Bei unserer Fahrt im leichten Gelände konnte uns besonders ein 18 m langer Sattelzug mit sechs Achsen überzeugen. Es ist immer wieder erfrischend, mit Nutzfahrzeugen unterwegs sein zu dürfen, die viel ökonomischer arbeiten als das in Zentraleuropa übliche Gerät. Der lange 60-Tonner war mit seiner 13-l-Maschine und dem I-Shift-Getriebe äußerst

behände im leichten Off-Road-Terrain unterwegs. Dabei ist es unverändert eine gute Empfehlung, bei kritischer werdenden Fahrwiderständen die Regie über die Gangwahl selbst zu übernehmen. Zwar hat Volvo sein I-Shift-Getriebe inzwischen wirklich geländetauglich ausgelegt, doch kann auch die fortschrittlichste Schalttechnik einen routinierten Kipper-Trucker nicht vollständig ersetzen. Bleiben in Volvos Truck-Angebot 2014 noch die Mittelschweren. FE und FL heißen die Modellreihen, die außen an der Renault-Kabine ein wenig nachgeschminkt wurden und darunter neue Antriebsaggregate erhielten. 5,1 l ist der Vierzylinder groß, 7,7 l Hubraum bringt der Sechszylinder mit. Bis zu 320 PS stehen im Angebot, automatisierte Schaltgetriebe gibt es ebenfalls.

Die leichten Sechsgänger kommen von ZF, während die Zwölfgangversion

in Gestalt der auch von uns vielfach gelobten Volvo I-Shift-Box nun den Job des Nahverkehrs-Trucks nachhaltig erleichtert. Bei der Fahrzeugbedienung hat sich im Renault-affinen Innenraum von FE und FL nichts verändert: Motorbremse wird mit der linken Hand, und die Tempomat-Bedienung erschließt sich nicht immer auf Anhieb. Im Nahverkehr ist das allerdings von gewiss nachrangiger Bedeutung. Das von einer Satellitennavigation unterstützte Tempomatsystem „I-See“ soll inzwischen durch eine kräftige technische Auffrischung an die Fähigkeiten der Systeme von Mercedes-Benz und Scania heranreichen.

Hans-Jürgen Wildhage

Die Volvos Truck-Entwickler haben sich mit sehr vielen Details beschäftigt

Der FMX verfügt jetzt über eine Zusatzlenkhilfe



Der FMX wurde für das Euro-6-Zeitalter ebenfalls renoviert. Auch er kann beim ersten Fahreindruck punkten

EIN TRUCK.
EIN PROFITCENTER.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

NEUE BAUREIHEN
RENAULT TRUCKS



renault-trucks.de

