



Bei diesem City-Test lief irgendwie alles anders als geplant - die Etappenreihenfolge, die Zugmaschine, die Staus. Nur eins war planmäßig: die Kippmulde von Meierling samt Ladung.

Sonderfahrt

Zutritt bekommt man bei Volvo mit einem Ein-Schlüssel-System, das bei Schlüssel-Verlust nach dessen Nummer oder der Fahrgestellnummer verlangt. Die Schließtechnik lässt sich mit Funk-Fernzentralverriegelung aufrüsten sowie mit Wegfahrsperrre und Diebstahlschutzanlage. Der Schlüsselkopf ist angenehm groß und stabil. Der Türgriff ist ein beweglicher Zughebel mit zwei Scharnieren, so eingepackt, dass man sich nur mit Mühe die Finger klemmen könnte. Die Griffmulde wird mit Kunststoff hinterlegt, Marke „kratzsicher“. Zum Einstieg ist zu bemerken, dass er

fast identische Trittstufen-Entfernungen besitzt (420 mm), allerdings ist die untere Stufe außen glatt, während bei der oberen die rutschhemmende Lochleiste mehr an der Kante liegt. Richtig verwöhnt wird man mit den Haltegriffen: links (A-Säule) über 50 cm, rechts 41 cm lang und überall Griffraum von mindestens 4,5 cm Radius. Einhändiges Aufsteigen ist kein Problem, und weil die Griffe länger sind als die Trittstufen-Höhen, kann man auch nachgreifen, ohne den Armwinkel zu verschlechtern. Solche kleinen ergonomischen Feinheiten werden heute, wo oft Design vor Funktion geht, gern verges-

**Die pedalgesteuerte Lenk-
radverstellung mit 9 cm in
der Höhe und bis zu 43 cm
in der Waagerechten ist
eine feine Sache.**

sen. Die Türfeststeller haben eine 45-Grad-Bremse, die man mit 2,6 daN leicht überwindet. Für den Durchstieg nach rechts gibt es von Haus aus eine große Hilfe: die Lenkradverstellung waagrecht vor die Windschutzscheibe. So kommt man auch über den hohen Motortunnel und am Schalthebel vorbei nach rechts. Dort muss man allerdings aufpassen, dass man dem Beifahrer nicht auf sein Ablagefach am Tunnel trampelt. Das Fach muss aber sein, denn die Bodengruppe des FM ist symmetrisch und besitzt rechts im Bodenbereich auch einen mit einer Gummitülle verkleideten Durchbruch für eine Lenksäule. Das Fach ist al-

so die Verkleidung für die Schalthebelmechanik vom Rechtslenker.

Der Rundgang vor der Abfahrt beginnt beim FM an der Frontklappe: Ölpeilstab und Nachfüllrohr links, ebenso die Kuppelungshydraulik. Vom Kühlmittelstand gibt es im transparenten Ausgleichsbehälter nur die aktuelle Höhe zu betrachten. Zum Nachfüllen: bitte Kabine kippen. Gleiches gilt es auch für die Lenkölpumpe links am Rahmen. Mit 1.900 mm Aufstellhöhe ist die Frontklappe ausreichend weit vom Kopf des Kontrolleurs entfernt.

Ein Herz hat Volvo für die Fensterputzer: Gleich zwei Frontgrill-Segmente lassen sich übereinander herausklappen. Die sind über einen Meter breit und mit 17 und 20 cm Tritttiefe auch nach innen gepflegt dimensioniert und zudem rutschfest. Dafür gibt's hier eine bessere Note als für den Türeinstieg, zumal man, wenn man sich an den zwei Griffen unter der Windschutzscheibe festhält, wirklich bis an die obersten Ecken langt. Da- ➤



Schwergängig: die Spiegelarme



Schlüsseldienst: groß und kräftig



Der Stauraum außen



Schutzhaube: der Ansaugsnorchel



Die Pole vorn: Lobenswertes im Batteriekasten



Zwei Werkzeugtaschen

mit ist die Frontseite erledigt. Dass man in diesen schweren Zeiten die Batteriepole noch zur Außenseite legen kann, ohne sich auf Grund der 50 Cent für das Mehr an Kabellänge zu ruinieren, zeigt ein Blick unter den mit Gummizügen gehaltenen Kastendeckel. Bei Volvo geht also noch, was woanders eingespart wird

und diese unangenehmen Klettertouren unter - festen - Aufbauten beim Überbrücken verursacht. Da im Zeitalter der Elektronik im LKW ohne Saft nichts mehr geht, kann man an solchen Details erkennen, ob jemand mitdenkt. Eine Idee zum Platzsparen sind die neuen klappbaren Unterlegkeile vor dem Batteriekasten. So selten, wie man sie heutzutage braucht, brauchen sie auf diese Weise weniger Platz.

Etwas komplizierter geht es bei der Pneumatik zu: Vom neuen Luftpresser geht es ohne Kühlschlange links am Motor vorbei nach vorne rechts an den Rahmen, wo die Luftbeschaffungsanlage (Regler, Trockner, Regenerationsbehälter) angebaut ist. Das Vierkreisschutzventil versteckt sich hinter den Behältern der Kreise 1 und 2, der Behälter für Kreis 3 liegt dahinter im Rahmen und der für Kreis 4 an der Hecktraverse. Die Prüfanschlüsse sind jeweils vor Ort an Behälter und Ventil, es gibt also keine Anschlusszentrale.

Man bekommt den Eindruck, dass die Pneumatik heutzutage nicht mehr als spannender Punkt gilt. Auch in den sonst sehr detaillierten VBI-Unterlagen ist kein Leitungs- und Anschlussplan zu finden, hingegen wird jede Verkabelung der Elektronik einzeln aufgeführt (auf 166 Seiten in der Datei „Wiring“). Gut gemacht ist der hochgebaute Bügel für Licht- und Luftkupplungen. Zwar ist er nicht verstellbar, aber für die meisten Anschlusstypen an Aufliegern dürfte es mit dieser Anlage möglich sein, die Wendeflexe so zu verlegen, dass sie nicht auf der Arbeitsplattform scheuern.

Über neun Stellteile verfügt der Isri-Fahrersitz. Er hat eine Notlösefunktion, nicht demontierbare Kopfstützen und zwei Einstellhebel im Beinbereich. Einstellen sollte man sich das Gestühl tunlichst vor Antritt der Fahrt, denn im Sitzen lassen sich die Hebel nur bei leicht geöffneter Fahrertür einsehen.

Die pedalgesteuerte Lenkradverstellung mit 9 cm in der Höhe und bis zu 43 cm in der Waagerechten ist eine feine Sache für Ein-, Aus- und Durchstieg. Die Armaturen an der Fahrer-Türinnenseite stehen vor dem Türöffner, der mit dem Innengriff kombiniert ist, woraus eine funktionssichere Einhandbedienung re-

sultiert. Dieser Aspekt ist leider vielerorts „verdesignt“, weil man zu Handgriff und Türöffner (meist auch noch mit Beuge nach vorn) separat greifen muss.

Die Stellteile rund um das Armaturenbrett fangen links mit dem Drehschalter fürs Fahrlicht an, darunter eine kleine Taste Warnblinker. Hier muss man protestieren, weil sie unter dem Lenkrad nicht zu sehen und viel kleiner als alle anderen Tasten ist. Im Notfall muss man sie also erst mal orten und dann um den Lenkkranz herum zielen. Das gute Stück gehört rechts neben die Lenksäule, solange es keinen Bremsassistenten mit automatischer Warnblinkeneinschaltung gibt. Ansonsten sind die Tasten schön groß. Die für die Differenzialsperre sowie der optionale ADR-Hauptschalter besitzen eine Sperre gegen unbeabsichtigtes Einschalten. Priorität haben für Volvo der Handbrems-Hilfsbremshebel und der Motorbremsschalter rechts vom Armaturenbrett. Ersterer ist für die Sicherheit, Letzterer für die Sparsamkeit wichtig.

Bei den Ablagen kann die Fernverkehrskabine punkten: Drei offene Boxen über der Windschutzscheibe und drei mit Rolltüren über der Liege ergeben um die 500 l Stauraum. Zu empfehlen wäre das Teil mit Nummer 20429678, das ist die

***Ein Herz für Fensterputzer:
Gleich zwei der Frontgrill-Segmente lassen sich übereinander herausklappen.***

große Dokumentenbox für den Raum zwischen den Sitzen beim FM, dann hat man ein Aufbewahrungsmöbel für Dinge, die schnell zur Hand sein müssen, Frachtpapiere zum Beispiel. Sonst gibt es im Zugriffsfeld des Fahrers nämlich nichts, sieht man vom großen Staufach in der Tür ab. Bei den zwei Außenstaufächern gefällt mir nur der dünne Drahring als Griff am Bowdenzug nicht.

In Sachen Waschen und Putzen kann der FM punkten: Der Kabinenboden samt Motortunnel ist frei von Teppich, Plüsch und sonstigen Staub- oder Trichinen-Herbergen. Den Staubsauger haben wir also gespart, es genügt der Wischmopp. Den Bezug der Liege kann man abziehen,



sinngemäß gilt das auch für die Vorhänge. Offenbar erwartet Volvo nicht, dass die Sachen irgendwann in die Trommel kommen, denn die Waschanleitung war nirgends zu finden. Naja, 30 Grad und Feinwäscheprogramm passt immer. Unser Programmpunkt „Hygiene am Arbeitsplatz“ wird mit „gut“ absolviert, für „noch besser“ fehlt eine vollständige Verkleidung der Bestuhlung unten.

Wie baut man einen Frontscheinwerfer, der nicht seine teuren H4- bis H7-Glühbirnen kaputt wackelt? Man nehme ein Scharnier für unten, eine kräftige Gewindestange mit Zuspänn-Rändelschraube für die Befestigung oben, letzteres erreichbar durch eine Kunststoff-Klappe im

Einstieg, dazwischen kommen die Leuchteneinsätze, und fertig ist die Anlage. Dafür bekommt Volvo „sehr gut“, denn das ist Lampenwechsel ohne Kabin kippen oder ähnliche Turnübungen. Die Rück-Sicht ist groß (43 x 20 cm), dimensionierter Haupt- und (17 x 19 cm) Panoramaspiegel beidseitig ohne Fehl und Tadel. Letzteren gibt es jedoch für die Lagerung der Spiegelarme: Die ging beim Testwagen auf beiden Seiten so dermaßen schwer, dass ich vorsichtshalber auf eine Messung der Lösekraft verzichtet habe. Also: Als Schutz der Spiegel beim Touchieren kann man mit den Armen so nicht rechnen. Vermutlich sind die Befestigungsschrauben zu stramm

**Die Zentrale: kontinuierliche Fahrerinformation (links)
Tasten und Schalter: Sammlung rechts vom Fahrer
Arbeitsplatz Türfüllung: Scheiben, Spiegel, Türverriegelung rechts und Türgriff**

angezogen. Als weiteren Merkpunkt verzeichnet das Protokoll die Sonnenblenden: Die zweiteilige Einrichtung lässt sich zwar vom Fahrersitz aus bedienen, die Flügel lassen aber links und rechts erst einmal ein 10 cm breites Feld frei, welches wiederum mit je einer drehbaren Klappe – unvollständig – abgedeckt wird. In Erwägung der Tatsache, dass der Chauffeur während der Fahrt nicht in der Kabine herumbasteln soll, wird diese Erfindung hiermit abgelehnt.

Bleibt noch festzustellen: eine sehr leichtgängige Kabinen-Kipphydraulik, die mit gerade 10 daN zu pumpen ist, wobei sich zeigt, dass das Rohr zum Filter mit einem Drahtgitter abgedeckt ist (dort, wo sonst der Mechanicus seinen Putzlapfen versenkt). Es gibt zwei Taschen Werkzeug, einmal mit Langmaterial (Kippstange und Radmutternschlüssel und Verlängerung sowie 1-kg-Hammer) und kurzes (Wasserpumpenzange, Engländer, 3x2 Kreuz- und Schlitzschrauben- Einsätze, 10 mm Inbus, 14/16er Steckschlüssel). Volvo sieht vor, dass die Sachen im linken Staufach residieren, aber ich würde vorschlagen, alles in das rechte umzubetten, denn da steht man europaweit meistens auf der sicheren Fahrbahnseite. Es ist übrigens nicht verboten, dass ein jeder seinen Volvo-Truck weiter aufrüstet. Der Zubehörkatalog umfasst 300 Seiten mit 2.280 Teilen.

Wie erwähnt, stiftete die MTB in Hagen einen Meierling-Kippsattel vom Typ MSK 24 samt Ladung für unseren Rundkurs. 6.200 kg Leergewicht gehen ➤



**Trittsicher: Aufstieg zur Windschutzscheibe
Einstieg: unterschiedliche Kantenausführungen
Sehr praktisch: Scheinwerfer ausgeklappt**



TECHNISCHE DATEN

CITY-TEST Volvo FM 9/380 (Teil 2)

Maße und Gewichte

Länge	5.885 mm
Breite (Kabine)	2.474 mm
Höhe	2.995 mm
Wendekreis	14.626 mm
Radstand	3.700 mm
Leergewicht (gewogen)	6.538 kg

Antriebsstrang

Motor: Volvo D9A380, Hubraum 9,4 l, sechs Zylinder in Reihe, Nennleistung 280 kW/380 PS bei 1.900 U/min, max. Drehmoment 1.700 Nm zwischen 1.200 und 1.500 U/min; elektronisch geregelte Einspritzanlage über Pumpe-Düse-Elemente; Gewicht 865 kg; Volvo-Engine-Brake, Leistung 225 kW bei 2.100 U/min (SA).

Kupplung: hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, pneumatisch unterstützt, Durchmesser Kupplungsscheibe 430 mm.

Getriebe: Volvo VT2214B, Übersetzungen: 16,86/13,51/11,13/8,92/7,16/5,74/4,68/3,75/2,97/2,38/1,91/1,53/1,25/1,0; R1: 15,06; R2: 12,09; R3: 4,02; R4: 3,22; Gewicht 224 kg.

Fahrwerk

Chassis: Profil 266 x 90 x 6 mm, Rahmenbreite (aufbauseitig) 850 mm, Chassishöhe 1.025 mm, Tank 315 l.

Achsen: VA Faustachse, ölgeschmierte Radlager, zul. Achslast 6.700 kg; HA Volvo RSS1344B, zul. Achslast 13.000 kg, Übersetzung 3,36:1, Differenzialsperre.

Lenkung: Hydro-Kugelmutter, Übersetzung variabel, Durchmesser Lenkrad 450 mm, Radeinschlag innen 50°.

Federung: VA Zweiblatt-Parabelfeder, Stoßdämpfer, Stabilisator; HA 4-Balg-Lufffederung, elektronisch geregelt.

Bremsanlage: Betriebsbremse max. 8,5 bar, Zweikreis-Druckluft mit EBS inklusive Bremskompatibilitätssystem BCS und Traktionskontrolle TCS; Scheibenbremsen 430 x 45 mm VA und HA; Feststellbremse Federspeicher auf VA und HA.

Bereifung: 295/80 R 22,5.

Auflieger

Meierling Alustar MSK 24 HM/AL-HAR 7,6; Aluminiumfahrgestell; Achsen BPW-Eco mit Trommelbremsen, EBS; Hardox-Stahlmulde mit 6-mm-Boden- und 5-mm-Seitenwandlechen; Edbro-Kippanlage, hydraulische Heckklappe; Leergewicht 6.200 kg.

zum Kasten angerechnet, und hoher Schwerpunkt samt kurzem Aufliegerchassis heißt im Lehrbuch immer „Neigung zum Stuckern“. Von solchen Manieren kann ich hier allerdings nicht berichten. Vielmehr lief die FM-MSK-Kombination absolut ruhig, auch auf unseren beiden schönen Bahnübergängen. Lediglich in ein paar scharf gefahrenen Kurven bekam jeweils der Kotflügel der Antriebsachse Kontakt mit der Bereifung, wobei ich das nicht dem Schwerpunkt, sondern dem Fahrstil anlaste.

Fahrpraktisch hatten wir allerdings einige Male richtig Pech: In einer Serpentine vor Obersprockhövel keucht ein Rennradfahrer voraus und springt im Kurvenscheitel vom Rad – natürlich zur Straße hin. Da die Kurve auch nicht einzusehen war, hieß das: anhalten, Federspeicher rein, kleiner erster Gang – und anschließend 340 l Momentanverbrauch auf dem Display. Sinngemäß das Gleiche im Kreisverkehr vor Wülfrath: Dort musste ein PKW-Fahrer unbedingt im Kreisel parkenderweise die Karte studieren. Dann: Stau vor Neuss auf der A 57 und ebenso vor Essen-Baldeney. Insgesamt bot sich uns also alles, was die Geschwindigkeit drückt und den Spritverbrauch in die Höhe bringt.

Auf der Autobahnetappe blieb es bei 34 l/100 km (das Display im Armaturenbrett hat keine Stelle rechts vom Komma), wobei der FM am 5-Prozenter bei Sonnborn kurz oberhalb von 40 km/h durchzieht. Und mit einem Schnitt von 79,4 km/h war die BAB-Etappe auch nicht langsam. Wirklich gekostet haben die 45 Stopps auf den Wald- und Wiesenetappen, und trotzdem war der Zug mit einer Gesamt-Durchschnittsgeschwindigkeit von 39,4 km/h nur wenig langsamer als der 12-Tonner-Solowagen auf der ersten Runde (siehe KFZ-Anzeiger 18/2002) und das bei rund 250 Prozent mehr Gesamtgewicht, aber nur 70 Prozent mehr Leistung.

Das positive Gesamtbild wird leider etwas getrübt durch eine nicht sehr präzise Schalt-Gassenführung. Sie wies ungefähr die Talente derer des FH 12 von 1994 auf. Dazu fehlte mir eine Kontrollanzeige für die Nachschaltgruppe, und erst auf der letzten Etappe habe ich gelernt, mit der richtigen Drehzahl in einen Kreisver-

kehr einzufahren: Die D 9 A-Maschine braucht nämlich ordentlich Umdrehungen an der Kurbelwelle, um das starre Trioaggregat des Aufliegers um die Kurve zu ziehen. Fällt die Drehzahl zu stark ab, beißt sich der Motor bei 800 Umdrehungen fest, und man „schleicht“ sich aus dem Kreis. Zurückschalten bedeutet wegen der Achsverzwängung hinten nämlich sofortigen Stillstand. Deswegen bin ich jetzt schon gespannt, wie I-Shift sich zu diesem Thema verhalten wird.

Dann haben wir noch das Thema 15 Prozent Gefälle bei Grundschtötel: Weil der Trailer Trommelbremsen besitzt, habe ich auf eine Temperaturmessung verzichtet. Wir sind das Gefälle dann ganz ohne Nutzung der Betriebsbremse her-

Im FM 9 steckt eine Menge modernster Fahrzeugtechnik. Ein Pfund, mit dem sich wuchern lässt.

untergefahren, nur mit Motorbremse in VEB-Stufe und kleinem dritten Gang. Auch auf der Wodantalstraße war die Betriebsbremse nicht erforderlich, woraus folgt, dass ich selbst für Flachlandtiroler diese Sonderausstattung der Maschine wärmstens empfehlen kann.

Fazit: Eine Menge modernster Fahrzeugtechnik steckt in so einem FM 9. Auf den ersten Blick erschließt sich das dem Nutzer gar nicht. Deswegen hat Volvo eine sehr ausführliche Prospektreihe aufgelegt, wo mit wenigen bunten Bildern sehr detailgenau Vieles erläutert wird. Wer noch mehr wissen will, sollte sich dem „Volvo-Bodybuilders-Instructions“-System anschließen und rund eine Woche Zeit einplanen, um sich das alles durchzulesen, denn es kommen 30 MB in PDF-Dateien. Unsere Sonderfahrt konnte zwar nicht die exakten Messergebnisse liefern, aber schon jetzt lässt sich eines ganz klar und deutlich feststellen: Im Bereich der nutzlastoptimierten Zugmaschinen besitzt Volvo Trucks mit dem FM 9 ein Pfund, mit dem sich wuchern lässt. Wie sich das in Zahlen ausdrückt, werden wir voraussichtlich im Frühjahr anhand eines FM 9/380 mit I-Shift nachliefern.

FOLKHER BRAUN

zum guten Teil auf das Konto der Hardox-Mulde, denn die AL-AL-Mulden von Meierling sind bis zu 2 t leichter. Unser Zuggewicht war ziemlich kombiverkehrstauglich, und so war klar, dass es richtig zur Sache gehen würde auf dem City-Test-Parcours. Den Rundmulden wird gern der höhere Schwerpunkt im Vergleich