

Gute Geschäfte mit dem Baukasten – die Volvo-Baureihe FE ist für mittel-schwere Baueinsätze und kommunale Dienstleistungen konzipiert.



Der Nah-Leicht-Spartransporter

FAHRBERICHT VOLVO 320 6X2 Die 18- bis 26-Tonner sind Spezialisten für maßgeschneiderte Transportlösungen – als Sattelzugmaschinen, Kipper oder kommunaler Dienstleister. Dass der FE auch ein echter Volvo ist, zeigte er bei unserer Proberunde.

Neben den imageträchtigen FH-Modellen haben es die neuen Volvos derzeit nicht leicht, sich ins rechte Licht zu rücken. Sie müssen mit bescheideneren PS-Zahlen und weniger spektakulären Fahrerhäusern auskommen. Doch in Sachen Technik haben die gewichtsoptimierten FL- und FE-Typen durchaus ihre Qualitäten. Hinter den neuen Volvo-Modellen steckt mehr als

ein Fahrzeugprogramm. Roar Isaksen, der Chef von Volvo Trucks Europe, weist mit Nachdruck auf das neue Business-Konzept für den Nah- und Regionaltransport hin, mit dem der schwedische Hersteller zusätzliche Kunden und weitere Stückzahlen zu gewinnen trachtet.

Volvo gilt hier zu Lande und in vielen europäischen Ländern als lupenreine

Fernverkehrs-marke mit hohem Image-wert. Nur die FM-Baureihe mit ihren tiefer gesetzten Fahrerhäusern eignet sich bislang mit niedrigen Einstiegen bedingt für verschiedene Einsatzzwecke im Nahverkehr. Wenn es um Nutzlasten und nahe Distanzen geht, gilt der FM als zu schwer und mit hohen Motorleistungen oversized. In diese Nische stößt jetzt die neue FE-Familie, die sich mit leichtge-



Knapper Aufstieg zum Scheibenreinigen



Zweistufiger Einstieg mit soliden Handgriffen



Platz genug auch für Langbeiner

wichtigen Komponenten aus dem breiten Konzernbaukasten bedient. Die Kabinen verraten Gemeinsamkeiten mit dem 12-Tonner FL und den Produkten der Konzernschwester Renault. Kernstück des neuen FE ist ein neuer Antriebsstrang, der auch bei Renault Verwendung findet. Unter dem Fahrerhaus sitzt ein neuer 7,2 Liter großer Sechszylinder, den die Motorenbauer von Deutz aus Köln beisteuern. Die 6- und 9-Gang-Getriebe stammen nicht aus dem Konzern, sondern

von ZF – das Automatik-Getriebe für kommunale Geräteträger wird bei Allison eingekauft. Rahmen und Achsen stammen weitgehend aus der FM-Baureihe – das fertige Puzzle wird zur schweren Baureihe FE, die von der 4x2-Sattelzugmaschine bis zum 6x4-Fahrgestell für Kipper reicht.

Kleiner Hochleistungsdiesel. Wenn schon FE, dann auch gleich ein schwerer 26-Tonner – mal sehen, ob das Konzept

auch für einen Dreiaxser passt. Mit 5 m Radstand, Hakenlift und Ladekran zählt der Testkandidat schon zu den ausgewachsenen Vertretern seiner Gattung. Die Baubeschreibung hört sich nach einem Komponententruck US-amerikanischer Machart an – in der Praxis entpuppt sich der FE schnell als wohl abgestimmtes Fahrzeug, wie man es eben von Volvo erwartet. Die Fahrertür zum FE-Dreiaxser öffnet weit, die zwei Stufen in den voll verkleideten Innenraum sind be-



Gewichtsoptimierter Dreiaxser mit Ladekran, Hakenlift und langem Radstand – für den Antrieb sorgt ein leichter Sechszylinder.



Wahlweise ein hochgezogener Luftfilter für den Bau

Die Lichttechnik der schweren Volvo

ingedüst. Der Verbrauch der Harnstoff-Lösung beträgt je nach Einsatz etwa vier bis fünf Prozent des Kraftstoffverbrauchs.

Komfort und Sicherheit nach Volvo-Art.

Den durchwegs guten Fahrkomfort des langen FE kann sich auch die luftgefederte Vierpunktlagerung der Kabine ans Revers heften. Der Fahrer bleibt zwar erdverbunden, wird aber von schweren Fahrbahnschlägen verschont. Lange Parabelfedern und die aufwändig luftgefederten Hinterachsen sorgen für steten Bodenkontakt und guten Grundkomfort. Den Fahrer begleitet stets ein gutes Gefühl der Sicherheit. Der FE bleibt, soweit es die ersten Proberunden verriet, sauber in der Spur. Er folgt der exakten direkten Lenkung, die vielleicht ein wenig mehr Rückstellkräfte vertragen könnte. Das Pedalgefühl auf der Bremse ist authentisch und linear. Kein Wunder, der FE verzögert mit Volvo-Scheibenbremsen, im Hintergrund arbeitet ein EBS-Bremssystem.

quem zu überwinden. Die Comfort-Kabine zeigt sich mit 2.000 mm Außenlänge geräumig. Hinter den Sitzen gibt es Stauraum und auf Wunsch eine Pausenliege. Noch geräumiger geht es im 2.200 mm langen Sleeper-Cab zu, ein Hochdach wie bei Renault steht für die Volvos nicht zur Wahl. Langjährige Volvo-Fahrer werden sich schnell zurechtfinden, die Schalter und Bedienelemente beschränken sich aufs Wesentliche und sitzen dort, wo man sie erwartet. Gut einsehbar ist das Mitteldisplay, das über eine Menüebene den Abfahrtscheck hinter dem Lenkrad mög-

schade drum, denn der moderate Motor-tunnel stört beim Seitenwechsel nur wenig.

Nach den typischen Common-Rail-Gedächtnissekunden erwacht der 320 PS starke Sechszylinder zum Leben. Der Topmotor der Baureihe mit beachtlichen 44,4 PS pro Liter klingt durchaus kernig, ohne aber störende Vibrationen an die Kabine weiterzugeben. Dann aber enden die Gemeinsamkeiten mit den großen Modellen FH und FM. Der kleine Volvo-Diesel, der reaktionsschnell am Gas hängt, hat dennoch mächtig zu tun, den zu 50 Prozent beladenen Dreiaxser in Schwung zu bringen. Lange Achsen erübrigen sich beim Neungang-Getriebe, das nach einer kräftigen Hand verlangt. Wenigstens stehen die 1.200 Nm von 1.200 bis 1.700 Umdrehungen zur Verfügung, die in engen Kurven und verschränkten Achsen auch gebraucht werden. Auf flachem Terrain rollt der FE mit mittleren Drehzahlen, an Steigungen hilft nur das schnelle Zurückschalten. Bei 1.800 Umdrehungen stehen schon 299 der 320 PS leistungsbereit – bei Bedarf legt der Sechszylinder bis zu 2.300 Kurbelwellenumdrehungen weiter zu.

Die gelegentliche Mitnahme eines Anhängers ist durchaus angedacht, die FE-Modelle dürfen in speziellen Ausführungen (und langsamen Antriebsachsen) bis zu 44 t Zuggesamtgewicht bewegen. Die Abgasgrenzwerte für Euro 4 und Euro 5 werden nach Volvo-Art mit SCR-Technologie erfüllt. Zur Reduzierung der Stickoxide wird das Additiv Adblue ins Abgas

lich macht. Die Ergonomie passt für kleine bis große Fahrer. Das Multifunktionslenkrad kann pneumatisch in Höhe und Neigung angepasst werden, geschaltet wird mit einem massiven Hebel auf dem Motortunnel. Allerdings steht die Schaltkulisse dem Seitenwechsel im Wege,

Die hochmoderne Bremse reduziert nicht nur den Bremsweg, sondern bietet mit zusätzlichen Funktionen auch die Vorzüge eines Hillholders, der beim Anfahren am Berg das Zurückrollen verhindert.

Nicht allzu viel Hilfestellung sollte man von der Motorbremse erwarten, die sich zwar mit dem Handhebel links des Lenkrads gut bedienen lässt, aber nur bei hohen Drehzahlen registrierbare Verzögerung liefert. Hier hilft nur stete Griff zum Schalthebel - oder ein Retarder, wenn häufig schnell gefahren wird.

Für den Baustelleneinsatz ist der Volvo gut gerüstet. Die knapper geschnittene Kabine ist übersichtlich und bodennah. Mit technisch möglichen 27-t- und einer 8-t-Vorderachse verfügt der dreiachsige Krankipper über ausreichend Überlastreserven. Die Motorleistung reicht für den überwiegenden Soloeinsatz. Die hochgezogene Luftansaugung hinter dem Fahrerhaus versorgt den Motor mit Luft aus staubarmer Zone. Mit Differenzialsperre an der Antriebsachse und

Bei Bedarf kann es auch eine vollwertige Hängerkupplung mit durchgehender Bremsanlage sein.



liftbarer 9,5 t-Nachlaufachse für mehr Bodendruck kommt der Krankipper auch auf Deponien gut durch - mehr muss er als Abrollkipper nicht können, für schweres Gelände ist der mit langem Radstand gesegnete Dreiachsler nicht konzipiert. Für den deutschen Markt bietet der Her-

steller ab Werk vorbereitete Fahrgestelle mit verschiedenen Nebenabtrieben. Unser FE befeuert die Hydraulikpumpe über einen Getriebeantrieb, die gebotenen 800 Nm Spitzenwert reichen auch für die größten technischen Herausforderungen.

WOLFGANG TSCHAKERT