



Die neue FM-Generation:  
leistungsstark, wirtschaftlich  
und fahrerorientiert

## Volvo FM 430 4x2 Globetrotter LXL

# Komfortable Mittelklasse

Beim Test konnte der Volvo FM 430 mit seiner neuen Globetrotter-LXL-Kabine und wirtschaftlicher Motorpower überzeugen.

**V**olvo Trucks hat den FM 430 4x2 Euro 5 mit der neuen Globetrotter LXL-Kabine zum Test geschickt. Allerdings wollte man jetzt nicht so lange warten, bis die ersten FM-Fahrzeuge mit der neuesten D11-C-Motorenfamilie zur Verfügung stehen. Diese läuft erst jetzt vom Band, und es dauert noch, bis Testfahrzeuge zu haben sind. So absolvierte der Volvo FM 430 kämpferisch mit der noch aktuellen Motorisierung die Test-

runde. Der eingebaute 10,8-l-Motor D11 B wurde schließlich erst im Vorjahr zusammen mit der neuen FM-Generation als komplette Neuentwicklung in zwei Leistungsstufen – 390 PS mit 1.880 Nm und 430 PS mit 2.100 Nm maximalem Drehmoment – vorgestellt.

Die D11-Motorisierung ist besonders für Einsatzbereiche gedacht, in denen das Fahrzeuggewicht eine wichtige Rolle spielt, wie bei Tank- und Schüttguttrans-

porten. In diesen Marktsegmenten erwartet Volvo Trucks ein großes Wachstumspotenzial. Der D11 ist etwa 140 kg leichter als der größere D13-Motor in der entsprechenden Leistungsklasse.

Für Volvo Trucks ist die 11-l-Variante des Volvo FM so bedeutend, dass bereits kurz nach der offiziellen Vorstellung nachjustiert wurde: So ersetzt jetzt die komplette Motoren-Familie D11 „C“ in den Leistungsversionen 330, 370, 410,



Der Fahrerplatz ist Volvo Trucks in allen Punkten hervorragend gelungen.



Die Großfachalerie ist eine ideale Ausstattung für Alleinfahrer.



Auf Wunsch ist eine Kühlbox für Kaltgetränke und Proviant an Bord.

und 452 PS mit 1.600, 1.750, 1.950 und 2.150 Nm die D11-B-Versionen. Die neuen Typen werden wie die aktuellen Volvo-Motoren ausschließlich mit SCR-Technologie und Ad-Blue sowie gemäß Euro 5 geliefert. Und, sie stehen in den Leistungsvarianten bis 410 PS sogar mit bezuschungsfähiger EEV-Zertifizierung im Programm.

**Die Globetrotter-LXL-Kabine** der Sattelzugmaschine Volvo FM 4x2 ist jetzt die neue Top-Class im Kabinenprogramm. Zuvor war bei der FM-Baureihe mit der Globetrotter-Kabine das Ende der Fahnenstange erreicht. Die Globetrotter LXL (Volvo-intern L2H3) bietet nochmals jeweils rund 14 cm mehr Stehhöhe vor den Sitzen (Stehhöhe 2,10 m) und auf dem Motortunnel (Stehhöhe 1,67 m) als die

weiterhin verfügbare FM-Kabine Globetrotter (L2H2).

Volvo Trucks hat robust weite Programmüberschneidungen im Typenbaukasten der neuen FH und FM-Generationen für das schwere LKW-Segment in Kauf genommen. Das beweist neben der Globetrotter LXL auch das Motorenprogramm, das nun beim FM mit dem D-13-Motor bis immerhin 500 PS Leistung und 2.500 Nm maximales Drehmoment reicht.

Der Volvo FM 430 4x2 Globetrotter LXL erscheint im elegant/sportlichen Outfit und wirkt schon auf den ersten Blick überaus sympathisch. Dank einer tief auf das Fahrgestell aufgesetzten Kabine ergibt sich für den Fahrer eine günstige zweistufige Einstiegssituation, bei der auch häufiges Ein- und Aussteigen

## TECHNISCHE DATEN

### Volvo FM 430 4x2 Globetrotter XLX Euro 5:

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamischen Sonderausstattungen

### Maße und Gewichte:

Länge: 5,79 m; Breite: 2,50 m; Höhe (Kabinendach): 3,58 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 14,50 m; Leergewicht ohne Fahrer mit vollen Tanks (425 l Diesel, 60 l Ad-Blue): ca. 6,9 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t; Testzug-Gesamtgewicht: ca. 40 t

### Antriebsstrang:

**Motor:** D 11 B 430 Euro 5 SCR: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasurbolader und Ladeluftkühlung sowie Schadstoffnachbehandlung mit SCR-Technologie und Ad-Blue; Hochdruckdirekteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder; Hubraum: 10,8 l; Leistung: 430 PS (316 kW) bei 1.800 bis 1900/min; max. Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.100 bis 1.300/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Volvo I-Shift V2412AT: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Übersetzungsverhältnisse von 14,94:1 bis 1:1; vier Rückwärtsgänge von 17,48:1 bis 3,16:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und automatischer Differenzialsperre DLC/DLS; Übersetzung: 2,79:1; Gesamtauslegung: 1.205/min bei 80 km/h

### Fahrwerk:

**Federung:** vorne: starre 7,1-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; Luftfederung, Stoßdämpfer

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Betriebsbremssystem) und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS-ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: VEB-Motorbremse: 394 PS (290 kW) Maximalleistung bei 2.400/min; ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm);

**Reifen:** Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin X Energy Savergreen; XF vorn und XD hinten; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA2 Energy

wenig Mühe bereiten. Hinzu kommt noch ein aufklappbares Lenkrad. Es vereinfacht in Verbindung mit der einklappbaren I-Shift-Geberkonsole am Fahrersitz und seitlichen Motortunnel-Einbuchtungen den Überstieg auf den etwa 43 cm hohen Motortunnel und zur Beifahrertür.

Auch das Interieur der Globetrotter LXL konnte überzeugen: Es strahlt dank hochwertiger Materialien und dezenter



## Was der Tester sagt



### Fahrerhaus

- + Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrer-version auch überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.
- Zusätzlicher Bugspiegel vibriert während der Fahrt.

### Antriebsstrang

- + Hohe Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie ausgelegte Antriebsstrang-Abstimmung; wirtschaftliche Verbrauchswerte

### Fahrwerk

- + Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

### Aktive/passive Sicherheit

- + Warner bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; breites Sonderausstattungsprogramm von Automatik-Schaltgetriebe I-Shift über EBS und ESP bis ACC LKS, DAS und LCS (siehe auch Text-Teil „neueste High-Tech-Assistenzsysteme“)

sowie Kurvenlicht, Regensensor und Alcolock neueste Assistenzsysteme verfügbar

### Routine-Check/Wartung

- + Elektronischer Routine-Check und Überwachung aller wichtigen Betriebsfunktionen; einfacher Birnenwechsel ohne Werkzeug

### Service

- + Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz



Der neue 10,8-l-D11-Motor im FM 430 sorgt für hohe Transportleistungen und mehr Nutzlast.

Ein weiterer Pluspunkt ist bei der Alleinfahrer-version der Globetrotter LXL die auf Wunsch erhältliche Großfach-Galerie an Stelle der oberen Liege. Darin lassen sich Gepäck für Fernreisen deponieren und sogar eine Miniküche mit Mikrowelle und Kaffeekocher installieren. Die durchgehend konzipierte Schlaf-liege unten zeichnet sich durch eine bequeme, etwa 700 mm breite Schlafmatratze für erholsame Schlaf- und Ruhezeiten aus. Unter der Liege befinden sich eine Kühlbox und weitere Staufächer.

## Unter anderem überzeugte unser Testkandidat mit guter Sicht auf das Verkehrsgeschehen.

**Beim Schlechtwettertest** wechselte das Wetter von vormittags bewölkt bis heiter mit Windstärken 3 bis 4 zu nachmittags bewölkt und Regen sowie teilweise Fahrbahn-nässe und stürmischen Wind bis Stärke 6. Trotz der widrigen Bedingungen am Testtag konnte der Volvo FM 430 dank eines Gesamtergebnisses mit einem Durchschnittsverbrauch von 36,3 l/100

km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,2 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten) durchaus wirtschaftliche Werte erzielen. Auf der Autobahn war das Testfahrzeug mit 33,0 l/100 km bei 77,3 km/h flott unterwegs. Immerhin stehen dem Fahrer bei 40 t Zuggesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von rund 10,8

### TESTERGEBNIS

#### Autobahn

gefahren km. . . . . 115,6 km  
Verbrauch Ø . . . . . 33,0 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø . . . . . 77,3 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 39,6 l/100 km bei 77,3 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 27,0 l/100 km bei 77,4 km/h

#### Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn  
gefahren km. . . . . 65,4 km  
Verbrauch Ø . . . . . 42,1 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø . . . . . 60,4 km/h

#### Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. . . . . 2,0 km  
Verbrauch Ø . . . . . 151,9 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø . . . . . 49,3 km/h

#### Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke  
gefahren km. . . . . 181,0 km  
Verbrauch Ø . . . . . 36,3 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø . . . . . 70,2 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø . . . . . 4,4 % je l/100 km

#### Wetter

bewölkt, teilweise Regen und Fahrbahn-nässe;  
Wind: 3 bis 6 aus bis S bis W; Temperatur +18 bis +21° C

Farbwahl eine gediegene Atmosphäre aus. Weiterhin punktet die Kabine beim Fahrer mit ihrer gemütlichen Wohnlichkeit in befreienden Dimensionen. Beim Testfahrzeug zeigt sich die Allein-Fahrer-Version mit einer bequemen Schlaf-liege unten als besonders gut gelungen. Damit hat Volvo Trucks sowohl im nationalen als auch internationalen Fernverkehr einen überdurchschnittlichen Komfort für das Leben an Bord realisiert.

Besonders markant ist beim Interieur der Globetrotter LXL das große Formteil über der Windschutzscheibe, worin mittelgroße Staufächer sowie Utensilien-Fächer- und -Schubladen installiert sind. Weiterhin befinden sich über dem Fahrer in DIN-Einschubfächern der Digi-Tacho und die OBU für die Autobahn-maut.

PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 52,5 Nm zur Verfügung. Hinzuzurechnen sind bei den Verbrauchswerten jeweils 4,4 Prozent Ad-Blue je l/100 km.

**Mit positiven Fahreindrücken** konnte der Volvo FM 430 kräftig Punkte sammeln. Der 10,8-l-Motor D11 B 430 lässt sich in einem breiten Drehzahlband von 1.050 bis 1.500/min besonders wirtschaftlich fahren und zeigt vor allem im unteren Drehzahlbereich Standhaftigkeit und Durchzugsstärke. Er bringt mit der zusätzlichen VEB-Motorbremse eine beachtliche Verzögerungsleistung von 394 PS bei 2.400/min auf und macht den Einbau eines Sekundär-Retarders entbehrlich.

Hinzu kommt die intelligente Gangwahl des aufpreispflichtigen 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebes I-Shift in 2-Pedaltechnologie mit I-Roll-Funktion und wirkungsvollem Motorbremsschaltprogramm. Zudem hat Volvo Trucks bei der Antriebsstrangabstimmung die durchzugsstarke Motorcharakteristik ziemlich genau für eine hohe Fahrharmonie und Wirtschaftlichkeit getroffen.

Außerdem überzeugte der Volvo FM 430 Globetrotter LXL beim Test mit guter Sicht auf das Verkehrsgeschehen, einfachem Handling, niedrigem Geräuschniveau in der Kabine sowie komfortabel, jedoch fahrstabil abgestimmtem Fahrwerk und exaktem Lenkverhalten dank zielgenauer Lenkung und hervorragender Spurtreue.

**Neueste High-Tech-Assistenzsysteme** sind jetzt auf Wunsch auch für die FM-Baureihe verfügbar: Es stehen EBS mit seriemäßig integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie als Option ACC und Spurwächter LKS (Lane Keeping Support). Zusätzlich stehen DAS (Driver Alert Support) als Warnsystem bei Fahrer-Übermüdung, LCS (Lane Changing Support) als Toter-Winkel-Warner beim Fahrspurwechsel sowie statisches Kurvenlicht, Regensensor und Alcolock, das den Start nur bei alkoholfreiem Atem freigibt, zur Wahl.

**Das Preis-Leistungsverhältnis** der FM-Baureihe für das schwere Mittelklassesegment hat Volvo Trucks auf die Premi-



**Günstiger Einstieg: in einem Zug vom Sitz**



**Praktisch: Birnenwechsel ohne Werkzeug**

umklasse ausgerichtet. Der Volvo FM 430 Euro 5 Globetrotter LXL 4x2 ist in der 330 PS starken Basisversion laut verhandelbarer Nettopreisliste ab 94.905 Euro zu haben. Hinzu kommen 10.400 Euro für die 450-PS-Version, 2.550 Euro für das I-Shift und 2.875 Euro für das Globetrotter LXL. In der vorgeführten Edel-Vollausstattung kostet das Testfahrzeug etwa 125.590 Euro. Darin sind auch High-Tech-Assistenzsysteme wie ESP und LCS enthalten.

**ADELBERT SCHWARZ**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**

## KOSTENRECHNUNG VOLVO FM 430 EURO 5 SCR

**Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr**

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	10,8/430
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000

### Rahmenbedingungen

Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.447,67
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	407,50
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	36,30
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	1,82
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	37,20
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60

### Variable Kosten

Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	43,56
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,09
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
<b>Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>57,05</b>

### Feste Kosten

Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.372,07
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	4.890,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Feste Kosten [Euro/Jahr]</b>	<b>30.863,00</b>
<b>Feste Kosten [Euro/Tag]</b>	<b>128,60</b>

### Auswertung 1: Kosten/Jahr

Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.372,07
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.890,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	64.294,00
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Summe [Euro/Jahr]</b>	<b>113.013,63</b>

### Auswertung 2: Kosten/100 km

Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	21,43
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	57,05
<b>Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>78,48</b>

Sattelzugmaschine einsatzfertig: u. a. mit Fernverkehrskabine Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „I-Shift“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“

- (1) Quelle Leasing: Klassenmittelwert 2008; Quelle Service: Volvo Deutschland
- (2) 6 Reifen je 450,- Euro nach 24 Monaten oder 288.000 km, Umlage auf 48 Monate
- (3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung
- (4) Rabattstafel: der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neuschaffung von 20 Zugfahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen.

*Hinweis: Die Leasingrate stammt nicht von Volvo Trucks, sondern wurde von Hans-Jürgen Wildhage als Klassenmittelwert des Jahres 2008 ermittelt.*



# Was immer Sie transportieren, Sicherheit ist

Der Sprinter. Durchdacht bis ins letzte Detail.

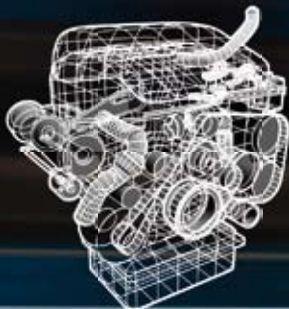
Ob Sie nun Pakete, Nahrungsmittel oder Werkzeuge befördern, eines liefert der Sprinter immer: ein Höchstmaß an Sicherheit. Denn zusätzlich zu dem gewohnt umfangreichen Sicherheitspaket wurde das adaptive Bremslicht für den Sprinter entwickelt, das nachfolgende Fahrzeuge bei einer Gefahrenbremsung durch deutliches Aufblinker warnen und so die Gefahr eines Auffahrunfalls verringern kann. Außerdem wurde das ADAPTIVE ESP® um die ESP® Anhängerstabilisierung erweitert. So kann mit gezielten Bremsenriffen der Vorderräder dem Aufschaukeln eines Anhängers vorgebeugt werden. Denn wer Gefahren minimiert, hält seinen Transporter für sein Geschäft permanent einsatzbereit. Und das macht den Sprinter zur sichersten Investition für Ihr Unternehmen. [www.mercedes-benz.de/sprinter](http://www.mercedes-benz.de/sprinter) \* Nur i. V. m. V6 CDI Motor mit ECO Gear

---

Mit Euro 5 jetzt bis zu 1,5 l/100 km Kraftstoffersparnis\*

---

4-Zylinder Dieselmotor



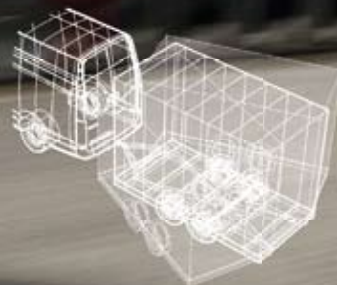
schon an Bord.



Adaptives Bremslicht



ESP® Anhängerstabilisierung



Mercedes-Benz