



Maskuliner Auftritt mit bekanntbewährter Kabine – die wesentlichen FMX-Neuheiten stecken in der Technik.

Delikatessen für den Bau

Zur Bauma im Frühjahr gab er seinen Einstand, aber erst vor kurzem lief die Produktion des neuen Volvo FMX an. Die Schweden haben ihre schweren Baufahrzeuge aufgefrischt und zielen damit auf die Bauböden von Mercedes-Benz und MAN.

In Zeiten wie diesen wird um jeden verkauften Truck gefightet. Ganz besonders dann in der Baubranche, wenn es im Speditionsgewerbe nicht so läuft – gerade hier wittern die Hersteller Morgenluft. Auch in der Volvo-Importeurszentrale bei München scharrt man mit den Hufen. Schließlich zählt der Volvo-Konzern zu den weltgrößten Baumaschinen-Produzenten, man kennt die Kunden. Und was in Ländern wie Großbritannien, in Skandinavien und in den Benelux-Staaten so vorzüglich klappt, sollte ja auch in Deutschland funktionieren. Um den Anforderungen der deutschen Kunden entgegen zu kommen, haben die Volvo-Produktstrategen ihre schweren Baufahrzeuge im Zuge der Euro-6-Einführung gründlich renoviert.

Sein Auftritt ist betont maskulin gehalten – schon der erste Blick macht einen kräftigen Kerl aus, der selbst grobe Behandlung locker wegsteckt. Obwohl sich das Fahrerhaus wie gehabt unspektakulär niedrig auf dem Rahmen duckt – das reduziert die Gesamthöhe

und senkt den Schwerpunkt zugunsten der Fahreigenschaften nach unten. Die einteiligen Scheinwerfer-Einheiten mit gepfeilten LED-Tagfahrlichtern sind eindeutige Kennzeichen der neuen FMX-Generation. Sie signalisieren moderne Zeiten und werden sicher hinter Gittern verwahrt. Wie bei den anderen Volvo-Trucks auch rutscht das Markenemblem nach oben unter die Scheibe und macht den Kühlergrill frei. Und ganz wichtig für den Betreiber: Der massive Stoßfänger vorn ist dreiteilig, seine Eckstücke sind aus unzerbrechlichem Material. Die erste flexible Einstiegsstufe erleichtert dem Fahrer das Leben, sie kommt ihm weit entgegen.

Wie bisher: wenig Platz in der Kabine

Aber schnell wird klar, dass der schwedische Truck fürs Baugewerbe weiterhin mit dem altbewährten FM-Fahrerhaus des Vorgängers auskommen muss. Im „neuen“ FMX-Innenraum geht es wie bisher eng her. Jedenfalls, wenn man von links auf die Beifahrerseite



Starke Frau: Heidi Andersson

Volvo FMX

Starke Frau, starke Kleidung

Volvo Trucks hat eine neue Kleiderkollektion vorgestellt, die durch den Volvo FMX, inspiriert ist. Die Kollektion ist Teil einer neuen Partnerschaft zwischen Volvo Trucks und der neunfachen Weltmeisterin im Armdrücken, Heidi Andersson. „Unsere neue Kleiderkollektion ist durch unseren neuen Volvo FMX inspiriert, einen der weltweit robustesten Baustellen-LKW, der Stärke,

Beständigkeit und technisches Know-how der absoluten Weltklasse ausstrahlt. Genau diese Eigenschaften verkörpert auch Heidi Andersson“, verrät Åsa Theleen, Brand & Marketing Communications Manager für Merchandising bei Volvo Trucks. Die neue Kollektion „Volvo Trucks Driver Gear – FMX“, ist seit dem 9. September im Volvo-Trucks-Webshop erhältlich.

Im Rahmen des Kooperationsprojekts hat Heidi Andersson zusammen mit Volvo Trucks auch ein spezielles Trainingsprogramm entwickelt. „Wir wissen, dass es vielen Berufskraftfahrern in der Regel schwer fällt, genügend Zeit und Platz für Sportübungen zu finden. Aus diesem Grund arbeiten wir nun mit Heidi zusammen, um allen Interessierten einige einfache Trainingstipps an die Hand zu geben, die wirklich jeder in seiner alltäglichen Umgebung nutzen kann“, erklärt Åsa Theleen.

möchte – der große Motortunnel trennt konsequent Fahrer- und Beifahrerseite und beschränkt die Bewegungsfreiheit des Fahrers. Das betont fahrerorientierte Cockpit hat allerdings Stil. Es stammt mehr oder weniger aus dem Volvo-Flaggschiff FH und weiß mit ordentlicher Ergonomie zu gefallen. Nur ein Rundinstrument steht im Mittelpunkt, ein Tacho mit Drehzahlmesser in der Mitte. Alles andere wird nur im Bedarfsfall angezeigt. Übers Lenkrad regelt der Fahrer den Tempomaten, das Telefon und die Navigation. Für etwas mehr Beinfreiheit haben die Volvo-Entwickler das Zündschloss ins Armaturenbrett verlegt. Und an Ablagen soll es jetzt nicht mehr mangeln, für Getränke stehen Becher- und Flaschenhalter griffbereit. Geschaltet wird übrigens konsequent per I-Shift, das automatisierte 12-Gang-Getriebe zählt zur Standardausstattung.

Weil das Fahrerhaus volle 2,50 m Breite misst, wird der obligatorische Ausguck auf die Ladung kurzerhand hinter das Fahrerhaus verlegt. Eine stabile Reling für die Hand und eine massive Leiter an der Rückwand, so steigt der Fahrer aus der Tür und hangelt sich mit weitem Schritt zur Ladebrücke. Das hochgezogene Auspuffrohr stört dabei nicht, es sitzt rechts und bläst zur Seite. Und trägt der FMX einen Ladekran oder andere hydraulische Gerätschaften, kann der Fahrer unbelästigt von Abgasen die Klaviatur der Bedienelemente nutzen.

Lenken ohne Kraftaufwand

Den wesentlichen Fortschritt erlebt man dann, wenn man den Motor startet. Beim Wegfahren öffnet die elektrische Feststellbremse von selbst, wenn ausreichendes Motordrehmo-

ment anliegt. Erst recht überrascht die neue elektrodynamische Lenkung, sie heißt Volvo Dynamic Steering oder kurz VDS. Das Lenkrad lässt sich bereits im Stand mühelos drehen. Und bei geringer Geschwindigkeit kostet die Lenkung den Fahrer so gut wie keinen Kraftaufwand, was gerade bei schwerbeladenen Vierachsern im Gelände den Unterschied ausmacht. Der Elektromotor, der in Verbindung mit der hydraulischen Servolenkung des LKW funktioniert, greift mit bis zu 25 Nm ins Geschehen ein. Beeindruckend die Richtungsstabilität, mit der das schwere Fahrzeug über krumme und onduлиerte Oberflächen marschieret – ohne dass es dann mächtig an der Lenkung zerzt. Dann, wenn es schneller vorgeht, reduziert sich die Lenkunterstützung. Das ist aber noch nicht alles: Unregelmäßigkeiten auf dem Fahrbelag gleicht die VDS-Lenkung weitgehend aus, die ständigen kleinen Korrekturbewegungen am Lenkrad, ein stetes Ärgernis bei kurzen Radständen,



Neue FMX-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht



Vierachser mit gelenkter liftbarer Nachlaufachse: bessere Leerfahrt-Traction, aber sensibler bei der Beladung



In der FMX-Kabine geht es eng her – der Fahrerarbeitsplatz kann sich allerdings sehen lassen.

Bei geringer Geschwindigkeit kostet die Lenkung den Fahrer so gut wie keinen Kraftaufwand, was gerade bei schwerbeladenen Vierachsern im Gelände den Unterschied ausmacht.

bleiben hier aus. Wobei der Volvo-Fahrer beide Hände auch im Gelände stets am Lenkrad hat. Geschaltet wird hier automatisch, das I-Shift-Getriebe sortiert seine 12 mechanischen Fahrstufen elektronisch. Und das funktioniert nicht nur auf der Straße und in der Ebene blitzschnell, sondern auch in kniffligen Situationen außerordentlich gut. Ganz besonders im Modus Power plus, wo das Getriebe höhere Drehzahlen zulässt und für steigende Fahrwiderstände beträchtliche Motorkräfte aktiviert. Einzig die verschiedenen Schalter für die Traktionshilfen benötigen die Aufmerksamkeit des Fahrers, weil sie nicht selbsterklärend sind.

Das Drehmoment macht's

Die Schweden präsentieren ihre Testfahrzeuge mit 50 t und mehr, gefahren wird weitgehend im Auto-Modus. Wird es steiler, hilft die Power-plus-Software nach – mit der Differenzialsperre wird die ASR-Funktion deaktiviert. Dann ist der Diesel am Zug, und wie



Volvo FMX

The Hamster Stunt

Der Film „The Hamster Stunt“ ist ein großer Erfolg auf You Tube und wurde in nur einer Woche bereits mehr als 3,4 Millionen Mal

angeschaut. In diesem Video wird gezeigt, wie ein Hamster den neuen Volvo FMX – ausgestattet mit Volvo Dynamic Steering – über holprige, kurvige Wege in einem Steinbruch lenkt. Bei Volvo Dynamic Steering handelt es sich um ein neues System von Volvo Trucks,

mit dem auch schwer beladene LKW ganz mühelos gelenkt werden können. Bei geringer Geschwindigkeit ersetzt ein Elektromotor die Muskelkraft des Fahrers. Ziel der Entwickler war es, auch unter schwierigsten Bedingungen ein perfektes Lenkgefühl zu erzielen.

er sich in Zeug legt, beeindruckt. Denn an Motorleistung mangelt es dem FMX wahrlich nicht. Zwei Euro-6-Grundmotoren mit 10,8 und 12,8 l Hubraum sind für 330 bis 540 PS gut. Wobei gerade die größeren Sechszylinder mit enormen Drehmomenten bis 2.600 Nm glänzen, die bereits bei 900 Touren anliegen. Verwertbare Kraft findet man sogar noch darunter, hilfreich gerade beim Anfahren. Und hier kann der Brot-und-Butter-Motor für den Bau, der mit 460 PS und 2.300 Nm für beinahe jeden Einsatzzweck reicht, besonders überzeugen.

Eine markenspezifische Besonderheit soll hier nicht unterschlagen werden. Die Euro-6-Motoren werden mit einer nicht-gekühlten Abgasrückführung ausgestattet, die sich nach dem Start und im Schwachlastbetrieb um die passende Abgastemperatur bemüht. Geht es dann unter Volllast richtig zur Sache, übernehmen der SCR-Katalysator und ein Partikelfilter die Abgasreinigung nach Euro-6-Vorschrift.

Luftfederung für den Bau

Auch an das Fahrwerk legten die Techniker Hand an. Sie weisen eindringlich auf ihre Bauluftfederung für die Hinterachsen hin, die jetzt auch im Geländeeinsatz zum Einsatz kommen soll. Jedenfalls bietet sie der Hersteller mit zulässigen Achslasten bis zu 13 t für seine 4x2-, 6x4- und 8x4-Fahrzeuge an. Die Bodenfreiheit wächst auf 300 mm, das Federungssystem verfügt über eine automatische Fahrhöhensteuerung. Und weil der Querstabilisator sich jetzt eng an die Tandemachse schmiegt, ragen jetzt keine Aufhängungsbauteile mehr hinter die letzte Achse hinaus. Für einen kleineren Wendekreis und weniger Reifenverschleiß können Vierachser mit Tridem-Konfiguration eine gelenkte Nachlaufachse erhalten. Die kann für mehr Traktion angehoben werden. Die Fahreigenschaften dieser Vierachser sind beachtlich. Auch der Vorderradantrieb wurde weiter entwickelt. Diese Achsen sitzen jetzt 100 mm weiter vorn und verbessern den Böschungswinkel. Die Spurstange wurde versetzt und liegt jetzt im geschützten Bereich. Volvo erweitert sein Portfolio um weitere Varianten und bietet seinen Vorderradantrieb für 4x4-, 6x6- und 8x6-Fahrzeuge an.

Ganz in der Jetztzeit kommt der neue FMX an, wenn er mit dem Smartphone seines Fahrers kommuniziert. Lädt der das neue App „My Truck“ auf sein Handy, kann er jederzeit seine Standheizung von zu Hause aktivieren oder morgens vor Arbeitsbeginn das Motoröl oder Kühlwasser überprüfen.

Wolfgang Tschakert