

Der Volvo FL 240 absolvierte die Teststrecke als starker und wendiger Solist.



Volvo FL 240 4x2

Roadrunner

Der 240 PS starke Volvo FL 240 ist die spezielle Lösung von Volvo Trucks für die Mautkiller bis 11,99 t Gesamtgewicht.

Als wendiges und agiles Testfahrzeug ist der Volvo FL 240 in der kurzen Radstandsvariante auf der neuen Mautkiller-Teststrecke des KFZ-Anzeiger unterwegs. Die in Deutschland autobahnmautfreie Gesamtgewichtsklasse von 11,99 t hat sich inzwischen zu einer gefragten Spezies entwickelt. Volvo Trucks bedient dieses Segment mit der FL-Baureihe, die erst im Vorjahr für die Mittelklasse von 12 bis 18 t Gesamtgewicht auf dem Markt eingeführt wurde. Allerdings zeigt das Leergewicht von 7.190 kg, der kurze Radstand von 3,80 m,

die Gesamtlänge von 7,55 m sowie Kofferaufbau und Ladebordwand, dass Volvo Trucks hier kein Leichtbaumodell vorstellt. Auch das Chassisgewicht von rund 4.580 kg mit dem 2,0 m langen und 2,10 m breiten Ganz-Stahl-Sicherheitsfahrerhaus (L2H1) zeugt von robuster Fahrzeugtechnik, die für Gesamtgewichte von 12 bis 18 t ausgelegt ist.

Starker Solist. Der in dieser speziellen Gesamtgewichtsklasse von 11,99 t fast voluminöse 7,2-l-Dieselmotor D7E240 des Testfahrzeugs leistet 240 PS bei

2.500/min und gibt ein maximales Drehmoment von 920 Nm bei 1.200 bis 1.700/min ab. Auf das zulässige Gesamtgewicht ausgelastet, ist der Volvo FL 240 immerhin mit einem Leistungsverhältnis von rund 20 PS/t und mit einem maximalen Drehmomentniveau von rund 77 Nm/t unterwegs.

Ganz gleich, ob auf Autobahn, Landstraße oder innerorts – die ansprechenden Leistungsdaten des FL 240 spiegeln sich in einer hohen Fahrharmonie wider. Passend dazu ist auch die Stufung des 6-Gang-Schaltgetriebes und die lang über-setzte Hinterachse mit einer Auslegung von etwa 1.420/min im großen Gang bei Autobahn-tempo 80 km/h zugeschnitten. Bei noch ausreichend niedriger Rangiergeschwindigkeit bedingt dies ein Anfahren im ersten Gang, dann geht's mit Gangsprüngen in schneller Folge vom ersten auf den dritten sowie vom fünften auf den sechsten Gang vom Stand weg zügig auf Tour.



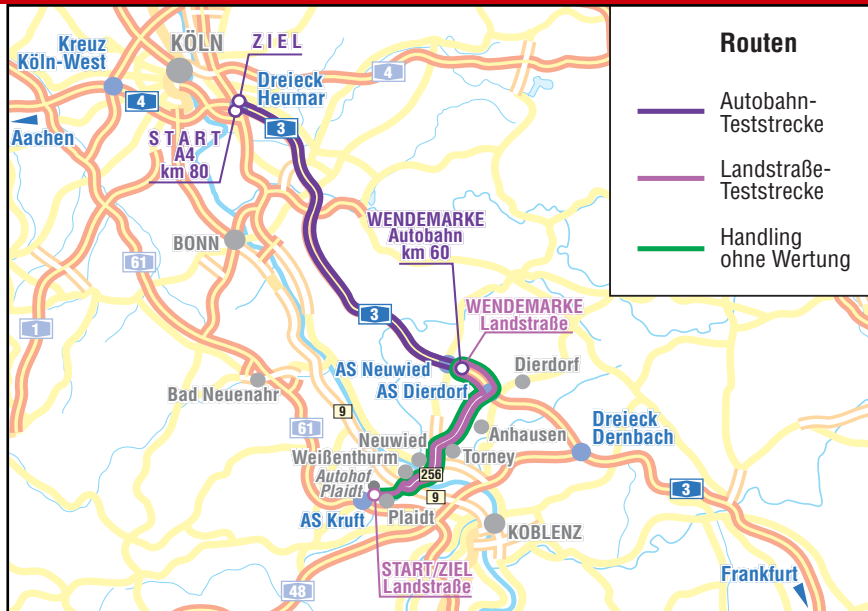
Die lange Kabine L2H1 bietet im Verteilereinsatz einen überdurchschnittlichen Komfort.

Das zusätzliche Bordsteinfenster in der Beifahrertür erhöht die Sicherheit im Verteilereinsatz.



Hochklappbares Lenkrad und Sitzschnellabsenkung vereinfachen das Ein- und Aussteigen.

Das Testfahrzeug bringt ein Leergewicht von etwa 7.190 kg auf die Waage.



Die neue Teststrecke des KFZ-Anzeiger wurde mit einem 115,6 km langen Autobahn- und einem 64,4 km langen Mischstreckenabschnitt erheblich verkürzt.

Und am Testtag weht es außerdem mit 3 bis 4 Windstärken.

Zu einer erhöhten Wirtschaftlichkeit trägt auch die Stauklappen-Motorbremse mit zusätzlicher Dekompressionsstufe bei. Beide Stufen leisten zusammen rund 256 PS (188 kW) bei 2.800/min. Für ein 12-t-Solofahrzeug ein ordentliches Verzögerungspotenzial. Die Motorbremsleistung lässt sich – je nach Schalterwahl – auch automatisch über die Bremspedalbetätigung abrufen. Allerdings muss der Fahrer mit entsprechender Schalterarbeit für effektive Motordrehzahlen sorgen.

Die Komfort-Kabine vermittelt das Fahrgefühl schwerer LKW, dazu passt auch das niedrige Geräuschniveau sowie der Motorbetrieb in unteren Drehzahlbereichen. Hinzu kommt noch ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk mit hoher

Wirtschaftliche Werte. Nach dem Zielanlauf auf der neuen Teststrecke lässt sich für den Volvo FL 240 ein Durchschnittsverbrauch von 19,5 l/100 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von

74,2 km/h errechnen. Auf dem anspruchsvollen Autobahnabschnitt kommt das Testfahrzeug mit 17,6 l/100 km bei 79,8 km/h aus. Ergebnisse, die sich noch in wirtschaftlichen Bereichen bewegen.

TECHNISCHE DATEN

Volvo FL 240:

Als 11.99-t-LKW mit langer Tageskabine L2H1 für den Verteiler- und Regionaleinsatz sowie 5,30 m langen und 2,50 m breiten Kofferaufbau und 1,5-t-Ladebordwand.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge: 7,55 m; Breite (Kabine): 2,10 m; Höhe (Kabine): 2,67 m; Gesamtbreite: 2,50 m; Gesamthöhe: 3,51 m; Radstand: 3,80 m; Leergewicht (mit Fahrer und vollem 200-l-Tank plus 20 l Ad-Blue): ca. 7.190 kg; Chassisgewicht (mit Fahrer und 50 l Diesel): 4.580 kg; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 4,5/8,5 t; zulässiges Gesamtgewicht: 11,99 t;

Antriebsstrang

Motor: Volvo D7E240 EU4SCR: 4-Zylinder-Reihendiesel Euro 4 mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue; 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); elektronisch geregelte Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung; Bohrung/Hub: 108/130 mm; Hubraum: 7,2 l, Leistung: 240 PS (177 kW) bei 2.500/min; maximales Drehmoment: 920 Nm bei 1.200 bis 1.700/min.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit selbstnachstellender Servo-Betätigung;

Getriebe: ZTO 1006: mechanisches Schaltgetriebe; 6 Fahrgänge mit Übersetzungsverhältnissen von 6,75:1 bis 0,78:1

Antriebsachse: RSS1125: einfach übersetzte 11-t-Hypoid-Achse mit Differenzialsperre ($i=3,73:1$); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.426/min in der höchsten Getriebestufe

Fahrwerk

Achsen: vorn: starre Vorderachse mit Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 2-Balg-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierter ABS- und ASR-Funktionen; Motorbremsleistung: rund 177 PS (130 kW) ab 2.800/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Lenkung: Kugelmutter-Servoblocklenkung

Reifen: 265/70 R 19,5 Michelin XZE 2 vorn und XDE 2 hinten



Die Office-Version der L2H1-Kabine ist mit einem praktischen Bürocontainer ausgestattet.

240: Auf der Autobahn hat es der Fahrer besonders bequem. Er ist dank der Motorpower praktisch ohne Schaltarbeit unterwegs und kann mit aktivierter Tempomat- und Bremsomatfunktion den FL 240 einfach auf der Straße dirigieren. Die Pedalerie und das Anfahren wirken schon beim Erstkontakt vertraut. Hervorragend gelungen ist die exakte und zielgenaue Lenkung mit hohen Rückstellkräften. Der joystickartig, besonders ergonomisch angeordnete Schalthebel vereinfacht dank exakter Gassenführung und geringer Betätigungskräfte den Gangwechsel.

Die Joystickkonsole für die Schaltung dient übrigens als vorgezogenes Bedienpult mit Handbremsbetätigung, Getränkehalter, 12-V-Steckdose und weiteren integrierten Funktionsschaltern. Hier hat der Fahrer zwar alles besonders ergonomisch im Griff, doch dafür wurde ein akzeptabler Überstieg zur Beifahrertür geopfert. Aus meiner Sicht ist die Übersteigmöglichkeit bei Verteilerfahrzeugen durchaus ein Bewertungskriterium.

Dagegen kommen die gute Rundschau auf das Verkehrsgeschehen und das zusätzliche Bordsteinfenster in der Beifahrertür (Aufpreis) des FL 240 besonders gut an. Die großen Blinkwinkel der Rückblickspiegel reduzieren die „Toten Winkel“ beim Rechtsabbiegen erheblich. Darüber hinaus deckt eine zusätzliche Kamera auf der Beifahrerseite, die sich beim Rechtsblinken automatisch auf dem Monitor der Navigationsausrüstung aufschaltet, auch noch die letzten Winkel ab



(beides Aufpreis). Im Verteilereinsatz ist die ebenfalls gegen Aufpreis erhältliche Rückfahrkamera ein weiteres wichtiges Sicherheitsdetail.

Allerdings zeigten sich die großflächigen Hauptspiegel des Volvo FL bei schneller Autobahnfahrt etwas zitterig, ohne jedoch die Sicht nach hinten zu verschleiern. Und die Wiedergabe der Rechtsabiege- und Rückfahrkamera ist auf dem Navi-Monitor, je nach Winkel und Intensität der Sonneneinstrahlung, nicht immer deutlich erkennbar.

Sonst ist der Arbeitsplatz des Volvo FL vorbildlich gelungen: Hochklappbares Lenkrad und Sitzschnellabsenkung sowie ein zweistufiger, gut gesicherter Aufstieg sorgen für ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die Instrumentierung ist klar gegliedert und übersichtlich gestaltet. Alle erstrangigen Funktionen lassen sich in



Fahrstabilität und geringer Kurvenneigung. Es absorbiert auch kurze, harte Fahrbahnstöße und ist Spurillunempfindlich.

Einfaches Handling. Auffällig einfach gestaltet sich das Handling des Volvo FL



Die Kleiderstange als großzügige Garderobe gibt es als Sonderausstattung.

lenkradnähe über Lenksäulen-Bedienhebel und in das Multifunktionslenkrad integrierte Tastschalter aktivieren. Etwas versteckt ist dagegen die elektrische Spiegelverstellung unterhalb der Grifflehe in die Fahrertür integriert, für eine Schaltergruppe der 2. Ordnung ist das jedoch akzeptabel.

Interessante Details. Das Kabineninterieur des FL 240 überrascht mit einigen pfiffigen Lösungen: Ein interessantes Detail ist zum Beispiel der mobile und dicht verschließbare Aschenbecher im

Trinkbecherdesign. Er steckt in der Joystickkonsole und gibt bei Nichtgebrauch einen weiteren Platz im Getränkehalter frei. Die Kleiderstange (Aufpreis) an der Rückwand mit verschiebbaren Haken fällt als großzügige Garderobe für die Arbeitskleidung auf. Außerdem gibt es neben den ausreichend dimensionierten und gut erreichbaren Ablageflächen über der Windschutzscheibe und im direktem Fahrerumfeld ein zusätzliches Stauraumangebot hinter den Sitzen. Bei der Office-Ausstattungsversion der Testfahrzeugkabine kommt noch ein Schubfach-Container als Aktenschrank mit seitlichem Flaschenhalter hinzu.

Insgesamt gesehen bietet die lange FL-L2H1-Kabine des Testfahrzeugs für Einsätze im Verteiler- und Regionalverkehr einen überdurchschnittlichen Komfort. Darüber hinaus stehen noch Ausstat-

Licht und Schatten

Fahrerhaus. Positiv: vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur mit pfiffigen Detaillösungen; günstige Einstiegssituation; überdurchschnittlicher Komfort; Negativ: verdeckt platzierte Spiegelverstellung; zittrige Hauptspiegelfläche; Kamera-Wiedergabe auf Navi-Monitor nicht immer deutlich erkennbar; Überstieg zur Beifahrertür kaum möglich

Antriebsstrang. Geschmeidige Motorelastizität; passende Abstimmung; auf Fahrbarkeit umgesetzter Leistungsüberschuss; wirtschaftliche Verbrauchswerte
Fahrwerk. Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Service. Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematic bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz; lange Ölwechselintervalle bis 100.000 km

tungsvarianten mit einer Pausen-Klappoliege oder mit einer noch bequemeren, auf ein großzügiges dreiteiliges Staukastenprofil aufgesetzte Schlafoliege zur Wahl.

Das Fahrgestell Volvo FL 240 4x2 mit dem L2H1-Fahrerhaus des Testfahrzeugs steht mit etwa 45.472 Euro in der verhandelbaren Nettopreisliste. Die wichtigsten Sonderausstattungen wie eine Kli-

Kostengünstig aus einer Hand

Volvo Trucks bietet mit dem FL-Komplettfahrzeug-Angebot eine günstige Alternative. Ein Beispiel ist der FL 240 City-Pro für den Verteilereinsatz: Das Fahrgestell mit 1,60 m langer und 2,10 m breiter Tageskabine bietet als 11,99-Tonner mit 4,70 m Radstand und 8,53 m Gesamtlänge sowie 6,65 m langem Kofferaufbau und 1,5-t-Ladebordwand 16 Europaletten-Stellplätze.

Den City-Pro gibt es auch als komplette Geschäftslösung „Operating-Leasing“ mit vorbeugender Wartung und Reparaturen gemäß Volvo „Gold Contract“ sowie einschließlich Finanzierung. Neben dem Komplettfahrzeugangebot hat Volvo Trucks auch vorselektierte Fahrgestelle für Kastenwagen, Kipper sowie Müllsammel-, Kehr-, Lösch- und Abschleppfahrzeuge konzipiert. Die Wahl der Komplettfahrzeuge beziehungsweise spezifizierten Fahrgestelle ermöglicht erheblich verkürzte Lieferzeiten.



Für den Verteilereinsatz hat Volvo Trucks den FL City-Pro als Komplettfahrzeug aus einer Hand im Programm.

maanlage gibt es für 896 Euro sowie einen Dachspoiler für 748 Euro, die 256-PS-Motorbremse für 640 Euro, eine Anhängerkupplung mit Traverse für 616 Euro, einen Komfortsitz für 280 und das Zusatzfenster in der Beifahrertür für 320 Euro.

Darüber hinaus bietet Volvo Trucks auch für die FL-Baureihe ein umfassendes Dienstleistungsportfolio von der Finanzierung über Leasing, Kurz- und Langzeitvermietung bis zu Wartungsverträgen zum Festpreis.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

TESTERGEBNIS	
Autobahn	
gefahren km	115,6 km
Verbrauch Ø	17,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	79,8 km/h
davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 20,6 l/100 km bei 79,8 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 14,9 l/100 km bei 79,7 km/h	
Mischstrecke	
55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn	
gefahren km	64,6 km
Verbrauch Ø	22,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	66,0 km/h
Bergwertung	
A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung ... 2,0 km	
Verbrauch Ø	52,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	62,2 km/h
Gesamt	
65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke	
gefahren km	180,2 km
Verbrauch Ø	19,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	74,2 km/h
Ad-Blue-Verbrauch Ø 0,9 l/100 km	
Wetter	
bewölkt/heiter; Wind: 3 bis 4 aus SSW; +14 bis +21° C	

Ø = Durchschnitt