



Fein gestuft: Volvo Trucks hat mit den neuen Baureihen FE und FL das eigene Mittelklasseprogramm nach unten abgerundet.

Volvo FL und Volvo FE

Agile Allrounder

Die neue Mittelklasse von Volvo Trucks deckt mit den Baureihen FL und FE leichte bis mittlere Einsatzverhältnisse ab.

Volvo Trucks stellte in Göteborg die neuen Mittelklasse-Baureihen FL und FE vor. Auf dem Gelände des Konzerns gab es Gelegenheiten für erste Probefahrten. Mit den neuen Baureihen hat Volvo Trucks das eigene Mittelklasse-Programm nach unten hin bis 11,99 t Sologesamtgewicht für einfache bis mittelschwere Einsatzverhältnisse abgerundet und weiter verfeinert. Die Neuen besitzen eine fast identisch symphonische Ausstrahlung und können als Zwillingsspaar auftreten: Der FL mit sei-

ner 2,10 m breiten Kabine wirkt betont sportlich und wendig wie ein Stadtwiesel. Der FE mit seiner 2,30 m breiten Kabine ist etwas breitschultriger und vermittelt agile Leistungsbereitschaft.

Allerdings hat Volvo den Wirkungskreis der Neuen ziemlich eng im Mittelklassefeld eingefasst. Dafür sorgt vor allem der 7,2-l-Motor D7E als einzige Wahlmöglichkeit. Der 6-Zylinder-Common-Rail-Diesel mit SCR-Technologie und AdBlue steht sowohl gemäß Euro 4 als auch gemäß Euro 5 zur Verfügung. Er ist in den

Leistungsstufen 240, 280 und 320 PS bei jeweils 2.300/min und mit maximalen Drehmomentwerten von 920, 1.050 und 1.200 Nm bei jeweils 1.200 bis 1.700/min zu haben. Beim FE lässt sich die gesamte Bandbreite von 240 bis 320 PS und beim FL die 240- und 280-PS-Version einsetzen.

Diversifizierte Aufgabenverteilung. Entsprechend sind die Aufgaben verteilt: Der FL 4x2 für Sologesamtgewichte von 12 bis 18 t wurde überwiegend für den lokalen



Wenig Kompromisse: Die ins Armaturenbrett integrierte Schalt- und Bedienkonsole ist sehr ergonomisch, blockiert jedoch den Überstieg zur Beifahrertür.

Komfortabel unterwegs: In der FE-Komfortkabine ist es bequem, allerdings ist die Gassenführung der Handschaltung unpräzise.

Verteilereinsatz und regionale Transportaufgaben konzipiert. Die Baureihe splittet sich in drei Baumuster: ein extra leichtes Modell für 11,99 t beziehungsweise 12 t Gesamtgewicht und die Standardmodelle für 12 bis 16 t sowie ein Sondermodell für 18 t Gesamtgewicht. Der FE für Sologesamtgewichte von 18 bis 26 t in den Achskonfigurationen 4x2, 6x2 und 6x4 ist für höhere Anforderungen wie den mittelschweren Verteilereinsatz und nationalen Fernverkehr sowie Baustofftransporte gedacht.

Die Antriebsstränge der beiden Baureihen lassen sich auf Zuggesamtgewichte bis 40 t und technisch sogar bis zu 44 t auslegen. Das ist nicht wirklich ernst gemeint und bestenfalls im Verteilereinsatz bis zur nächsten Entladestelle gedacht. Für den Transport über weitere Strecken empfiehlt sich eine Auslegung auf 32 t bis maximal 36 t Zuggesamtgewicht. Bei 32 t ist der FE/320 idealerweise mit einem Leistungsverhältnis von 10 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau 37,5 Nm/t unterwegs. Bei 40 t sind es dagegen

8 PS/t und 30 Nm/t. Da bremst schon eine leicht hügelige Topographie die Transportleistung und die Wirtschaftlichkeit deutlich.

Gemeinsame Technikplattform. Und ja, die Basis der Kabinen stammt aus Frankreich: die des FL ist vom Renault Midlum und die des FE vom Renault Premium Distribution abgeleitet. Übrigens stammen auch der Motor und sonst noch einige Dinge aus der gemeinsamen Technikplattform unter dem Dach des Volvo-Kon-

zerns. Das Rad muss ja nicht zweimal erfunden werden. Ein vernünftiger Schritt zu höheren Gleichteile-Stückzahlen sowie erhöhte Produktivität und Rentabilität in der Fertigung. Klar, die Kabinen wurden selbstverständlich gemäß dem strengen „Schweden-Test“ modifiziert.

Auch innen typisch Volvo: Das Interieur wirkt hochwertig und elegant. Vorteilhaft ist auch die günstige Einstiegssituation: Günstig platzierte Haltegriffe, der weite 90-Grad-Türöffnungswinkel und die bequem gleichmäßig gestuften Tritte sind hilfreiche Begleiter in die Kabine. Das Cockpit ist elegant, übersichtlich und ergonomisch gestaltet. Bei der FL-Kabine fiel der besonders griffgünstig im Armaturenbrett integrierte Schalthebel auf. Allerdings blockiert diese Anordnung den Überstieg zur Beifahrertür.



Einziges Wahl: Der kompakte Motor D7E steht sowohl für die FE- als auch FL-Modelle zur Verfügung.

Erste Fahreindrücke. Für die Probefahrten stellte Volvo Trucks eine beeindruckende FL- und FE-Flotte in unterschiedlichen Leistungsversionen von 240 bis 320 PS und Achskonfigurationen von 4x2, 6x2 und 6x4 bereit. Soweit eine Beurteilung auf der kurzen und fremden Teststrecke mit den halbbeladenen Fahrzeugen im Erprobungsgelände des Volvo-Konzerns überhaupt möglich war, zeigten sich sowohl die FL- als auch die FE-Modelle agil, durchzugsstark und wenig. Auffällig war vor allem das überaus niedrige Geräuschniveau des Motors und des Antriebsstrangs – sowohl außen als auch in der Kabine. Weiterhin waren

dank Euro 5 eigentlich kaum noch der typische Geruch eines Dieselfahrzeugs zu erschnüffeln, und keine sichtbaren Rußpartikel in den Abgasen auszumachen.

Auch die Fahrwerke wirkten auf der Probefahrt komfortabel abgestimmt. Noch ein Lob für die leichtgängige und zielgenaue Lenkung: Die gut stabilisierte und gedämpfte Mittelstellung sowie die hohen Rückstellkräfte und der treue Geradeauslauf vereinfachten das Handling der FL- und FE-Modelle wesentlich.

Allerdings gab es vor allem bei den FE-Modellen mit dem 9-Gang-Getrieben einen Punkteabzug beim Handling. Der Grund waren die unpräzise geführten Schaltgassen. Hier sollte sich Volvo Trucks etwas einfallen lassen. Sonst ließen sich die Getriebestufen bei Bedarf mit geringem Kraftaufwand wechseln. Der Beladungszustand und eine für die Hubraumklasse durchzugsstarke Charakteristik verzieh jedoch auch eine schaltfaule Fahrweise.

Neue Dienstleistungen. In der Mittelklasse werden traditionell Allrounder-Baureihen verlangt, um Fahrzeuge für jeweils unterschiedliche Einsatzfelder spezifizieren zu können – zum Beispiel für

TECHNISCHE DATEN

Das neue Mittelklasse-Segment von Volvo Trucks: Es umfasst die Baureihe Volvo FE für 18 bis 26 t Sologesamtgewicht und die Baureihe Volvo FL von 11,99 bis 18 t Sologesamtgewicht. Eine technische Auslegung des Antriebsstrangs auf 40 t beziehungsweise 44 t ist möglich.

Kabinenwahl:

Volvo FE: drei 2,30 m breite Basisvarianten: 1,60 m lange „Day Cab L1H1“, 2,0 m lange „Comfort Cab L2H1“ und 2,30-m-lange „Sleeper Cap L3H1“;

Volvo FL: drei 2,10 m breite Basisvarianten: 1,60 m lange „Day Cab L1H1“, 2,0 m lange „Comfort Cab L2H1“ und 2,98-m-lange „Crew Cab L4H1C“ als viertürige Mannschaftskabine für bis zu 7 Sitzplätzen

Antriebsstrang:

Motoren: D7E Euro 4/5: 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit 7,2 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue; elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Leistungsversion bei jeweils 2.300/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.200 bis 1.700/min: 240 PS (177 kW)/ 920 Nm; 280 PS (206 kW)/ 1.050 Nm; 320 PS (235 kW)/ 1.200 Nm

Motorenwahl: Volvo FE: 240, 280 und 320 PS; Volvo FL: 240 und 280 PS

Getriebe: Volvo FE und Volvo FL: vollsynchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe von ZF (ZTO1006) für Zuggesamtgewichte bis 32 beziehungsweise 32,5 t (i= 6,75:1 bis 0,78:1); vollsynchronisiertes 9-Gang-Schaltgetriebe von ZF (ZTO1109) für zulässige Zuggesamtgewichte bis 40 t (i= 6,58:1 bis 0,75:1); 6-Gang-Automat-Getriebe (AL306) von Allison für Zuggesamtgewichte bis 30 t (i= 3,49:1 bis 0,65:1)

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS- und Rollsperrung, je nach EBS-Ausstattungsstufe gegen Aufpreis auch mit ASR-Funktion sowie beim FH mit ESP.

Achskonfigurationen: Volvo FE: Sattelzugmaschinen: 4x2; LKW-Fahrgestelle: 4x2, 6x2 und 6x4; Volvo FL: LKW-Fahrgestelle: 4x2



Beim Baumuster Volvo FL gibt es ausschließlich LKW-Fahrgestelle 4x2. Beim Baumuster Volvo FE ist das LKW-Fahrgestelle 6x2 vor allem für Verteilerfahrzeuge gedacht.

Stadtverteiler und Regionalversorger sowie für den nationalen Fernverkehr, den Kommunal- und Baustoffsektor. Volvo kann mit den FL- und FE-Modellen die komplette Bandbreite für leichte bis mittelschwere Einsätze mit einer Motorisierung bis 320 PS und maximalen Drehmomentwerten bis 1.200 Nm abdecken.

Oft ist die Spezifizierung des passenden Fahrzeugs und die Absprache mit diversen Aufbauherstellern nicht einfach. Das brachte Volvo Trucks auf die Gründung eines neuen Geschäftsfeldes mit der Lieferung von Komplettfahrzeugen aus einer Hand. Der Kunde wird für die Wahl der jeweils passenden Variante mit besonders kurzen Lieferzeiten belohnt. Nach sorgfältiger Analyse des Tagesgeschäfts hat Volvo Trucks eine Reihe von Empfehlungen, zum Beispiel für Kastenwagen und Kipper sowie Müllsammel-, Kehr-, Lösch- und Abschleppfahrzeuge

aus beiden Baureihen vorbereitet. Eine beispielhafte Komplettlösung ist der Volvo FL City-Pro. Der leichtgewichtige 12-Tonner ist mit werkseitig montiertem Aufbau und Ladebordwand komplett ausgestattet. Der City-Pro kann besonders kurzfristig geliefert werden und ist vom ersten Tag an einsatzbereit.

Für Schnäppchenjäger. Es ist nicht neu, dass vor allem beim LKW-Neuverkauf die angebotene Palette an Dienstleistungen für mühelosen Fahrzeugunterhalt, schnellen Service und hohe Fahrzeugverfügbarkeit genauso wichtig ist, wie das Produkt selbst. Auch hier soll das neue Geschäftsfeld Volvo Trucks weiter nach vorne bringen. Außerdem hat Volvo Trucks ein paneuropäisches Dienstleistungskonzept in den insgesamt 1.100 Volvo-Trucks-Center und Werkstätten auf den Weg gebracht. Hier bilden diesmal die jeweiligen Händler die zentrale Anlaufstelle für den lokalen und regionalen Kundenkreis. Das neue Konzept umfasst Wartungsverträge, Expressreparaturen ohne vorherige Terminabsprache sowie



Neues Geschäftsfeld: Die neuen Volvo-Mittelklassemodelle FE und FL gibt es jetzt auch als Komplettfahrzeuge ab Werk.

Reifenservice, Fahrerschulungen und eine kurz- oder langfristige Truck-Vermietung.

Auf diese Grundlage bietet Volvo Trucks – gewissermaßen als Starthilfe für die Baureihen FE und FL – einige interessante Sonderangebote: So wird der Volvo FL City-Pro als umfassende Transportlösung mit „Golden Lease“ zum monatlichen Festpreis angeboten. Darin sind Leistungen wie der Volvo Gold-Wartungs-

vertrag (alle Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten einschließlich Aufbau und Ladebordwand), Versicherung und Fahrerschulung inbegriffen.

Besonders interessant ist der Wartungsvertrag 4-Blue von Volvo Trucks für alle Volvo FL- und FE-Modelle. Er deckt zu einem attraktiven Nettopreis von 1.750 Euro alle vorbeugenden Wartungsmaßnahmen (Lohn und Material) für die Dauer von vier Jahren ab. Die Schnäppchenpreise für „Golden Lease“ und 4-Blue werden jedoch nur bis zum 31. Dezember 2006 geboten.

ADELBERT SCHWARZ