

# Entdecke die Stille

**FAHRBERICHT VOLVO FL/FE** Volvos FL und FE

runden die Mittelklasse nach unten ab. Auf den anspruchsvollen Straßen Schwedens konnten verschiedene Motorisierungen mit unterschiedlichen Aufbauten getestet werden.

**F**ür die Besucher aus den dichtbesiedelten Industrieländern Europas mit der Hektik ihrer Großstädte sind die Weiten Schwedens wohl das Verblüffendste des Landes – bedenkt man dabei mal die nur 8,7 Millionen Menschen, die es bewohnen. Und bereits in Göteborg, der Hafenstadt mit Blick nach Westen, lernt man einen ganz anderen Menschenschlag kennen – und eine Ruhe, die man nicht mehr missen möchte. Aber nicht nur die weltoffene Stadt mit ihrer maritimen Atmosphäre lädt zum ausgedehnten Bummeln in die Altstadt oder zum Besuch eines ihrer hervorragenden Museen ein. Auch der Nutzfahrzeughersteller Volvo hat sich allerhand Mühe gemacht, um Schweden von einer seiner schönsten Seiten zu zeigen – bei den „Driving Impressions“ entlang der schwedischen Küste. Die jeweils fünf Fahrzeuge mit zulässigen Gesamtgewichten von 12–

26 t, der Baureihen FL und FE, standen den Testfahrern entweder als Verteiler- oder Baufahrzeug mit drei verschiedenen Kabinen und unterschiedlichen Motorleistungsstufen zur Verfügung.

Das Kernstück der Volvo FE und FL sind die neuen 7,2-l-Maschinen mit sechs Zylindern und Common-Rail-Einspritzsystem, die für ganz neue Fahrerlebnisse sorgen sollen. Der D7E-Turbodiesel ist aber ein „alter“ Bekannter aus der gemeinsamen Technik-Plattform von Volvo und Renault. Denn auch im Renault Midlum und Renault Premium Distribution sind diese Aggregate eingebaut. Die drei Ausbaustufen leisten 240, 280 und 320 PS. Der maximale Drehmomentverlauf erstreckt sich harmonisch über ein breites Drehzahlband – zwischen 1.200 bis 1.700/min Umdrehungen stehen jeweils 920, 1.050 oder 1.200 Nm an. Die D7E-Motoren erfüllen die Emissionsbestim-

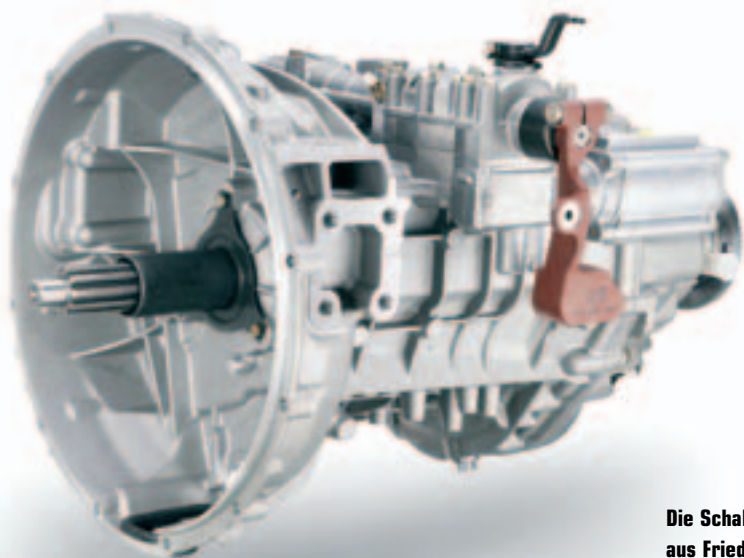


**Jeweils fünf Volvo FL und FE waren auf Schwedens anspruchsvollen Straßen unterwegs**

mungen nach Euro 4 und 5 mit Hilfe des SCR-Systems. Für Länder außerhalb der europäischen Märkte bietet Volvo auch noch eine Version mit Euro 3 an.

Mats Franzén, Engine Manager der Abteilung Produktstrategie, erklärt: „Wir haben uns bei diesen Trucks vor allem auf erstklassige Fahreigenschaften konzentriert. Das neue 7,2-l-Aggregat liefert viel Drehmoment über einen breiten Drehzahlbereich und hat einen hervorragenden Durchzug aus dem Drehzahlkeller.“ Der Kunde hat neben den drei Motorvarianten die Wahl zwischen einem Sechs- oder Neungang-Schaltgetriebe aus dem Hause ZF, einer Allison-Sechsgang-Automatik mit integrierter hydrodynamischer Retarder-Bremse und zahlreichen Achs- und Fahrgestellkonfigurationen.

**Was ist das Ziel?** LKW-Hersteller müssen ihre Geschäftsmodelle immer weiter



**Die Schaltgetriebe aus Friedrichshafen gibt es mit sechs oder neun Gängen.**



an ihren Kunden ausrichten. Neben dem Serviceangebot mit Standortnähe der jeweiligen Marke ist vor allem der Preis das wichtigste Kaufkriterium. Seit 2003 hat sich der Absatz von LKW über 7,5 t in Deutschland um 11 Prozent gesteigert. Die wachstumsstärkste Marke DAF hat 2005 7,9 Prozent Marktanteil behaupten können. Volvo bildet momentan das Schlusslicht mit rückläufigen Zahlen und steht bei 6,4 Prozent. Alle anderen Hersteller stehen mehr oder weniger auf der Stelle, und die Prognosen für das Jahr 2007 sehen nicht mehr so rosig aus – es wird allgemein mit einer sich abflauenden Konjunktur gerechnet. Volvo Trucks möchte sich neu am Markt platzieren und in der Liga der leichten bis mittelschweren LKW ab 11,99 t weiter oben qualifizieren. Keine leichte Aufgabe, denn Volvos FL und FE sollen verlorene Marktanteile gegen Konkurrenten wie MB Axor und

Atego, MAN TGM, DAF LF oder Iveco Eurocargo zurückerobern.

Sowohl FL als auch FE gibt es mit einer Vielzahl grundlegender Fahrgestellvarianten, die zusätzlich in drei Fahrgestellhöhen angeboten werden, dabei haben die neuen Volvos nur noch die Bezeichnung mit ihren Vorgängern gemein. Volvo Trucks will auf Grundlage der neuen FL- und FE-Generation den Kunden noch effizientere Transportlösungen in diesen Klassen anbieten. Die neuen FL und FE sind flexibler denn je und bieten vor allem sparsame und haltbare Antriebsstränge.

**FL für die leichten Aufgaben.** Für leichtere Distributionsaufgaben im innerstädtischen Verkehr steht eine 12-t-Variante bereit. Die etwas schwereren Aufgaben bis 18 t übernimmt ein größeres Fahrgestell – beispielsweise für Brauerei-Er-



**Funktionell und übersichtlich: das Armaturenbrett im FE**

zeugnisse oder Tiefkühlprodukte. Auch für den Baustellenbetrieb oder kommunale Einsätze steht eine fahrbare Kippervariante zur Verfügung. Somit kann sich der FL als 16-t-Verteiler-Truck, 12-t-Kipper für leichtere Baustellenaufgaben und kommunale Dienste sowie als Kehr- und Rettungsfahrzeug empfehlen.

## 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 12 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-Reihendiesel 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-Automatik-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 integriertem ABS- und Rollsperr, 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

Als Truck für das Schwerlastsegment ist der FE konzipiert - er schließt die Lücke zwischen FL und FM. Für die leichteren Entsorgungsaufgaben im dichten und meist hektischen Stadtverkehr wird der FE beispielsweise als Müllfahrzeug mit zwei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 18 t angeboten. Für schwerwiegendere Entsorgungsfahrten stellen die Schweden ein Fahrgestell bis 26 t bereit. Und für den Betrieb auf der Baustelle ist der FE ebenso geeignet wie der FL - als Kipper fühlt sich dieser Volvo mit seiner Tandem-Antriebsachse (6x4) auf schlechten Straßen und rauen Pisten wie zu Hause. Varianten in 4x2 und 6x2 sind ebenfalls zu haben.

Bei den Fahrerhäusern hat Volvo die Gestaltung auf eine vorteilhafte Ergono-



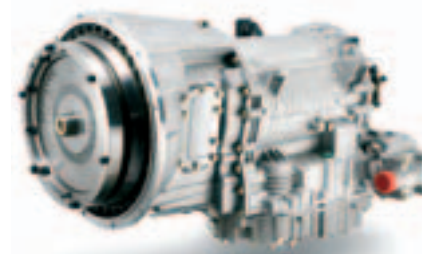
Volvo FE und Volvo FL (rechts) ähneln sich sehr – bieten aber unterschiedliche Möglichkeiten in der Anwendung.

mie gelegt und sich - im Sinne der Teilegleichheit - aus den Ersatzteilregalen von Renault Trucks bedient. Wie der D7E kommen auch die drei Kabinen aus Frankreich - das 2,10 m breite Fahrerhaus des FL entstammt dem Renault Midlum, und auf dem FE thront der 2,30 m breite Aufenthaltsraum des Renault Premium Distribution. Für beide Fahrzeuge kann sich der Kunde neben der 1,60 m langen Basisvariante auch für die 40 cm längere Komfort-Variante entscheiden. Für den FL gibt es noch die 2,98 m lange Mannschaftskabine mit Platz für sieben Personen. Mehrtägige Touren können beim FE mit der 2,20 m langen Schlafkabine versüßt werden.

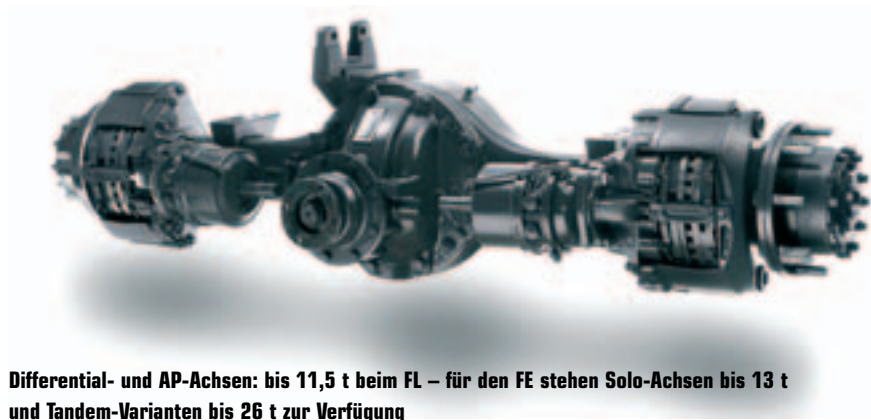
LKW, die ständig im Stadtverkehr unterwegs sind, verlangen den Fahrern bei langen Schichten einiges ab. Das Credo lautet hier: müheloses Ein- und Aussteigen verbunden mit perfekter Sicht.

Günstig platzierte Haltegriffe, die weit öffnenden Türen und die gleichmäßig gestuften Tritte machen gleich Lust auf mehr. Der Blick aus den Kabinen gewährt uneingeschränkte Sicht und bietet ein hohes Maß an Sicherheit - die Anordnung der Außenspiegel ist optimal.

Die komfortablen Sitze wurden der bewährten Plattform des Volvo FH entnommen und in die Mittelklasse übertragen.



Für Kommunalfahrzeuge sind die automatischen Allison-Getriebe interessant.



Differential- und AP-Achsen: bis 11,5 t beim FL - für den FE stehen Solo-Achsen bis 13 t und Tandem-Varianten bis 26 t zur Verfügung



Das Armaturenbrett ist sauber verarbeitet und macht einen modernen und aufgeräumten Eindruck. Richtig gut ist das sowohl in der Höhe als auch in der Neigung verstellbare Lenkrad. Großgewachsene Fahrer haben wirklich kein Problem damit, es sich hinter dem Volant gemütlich zu machen – so viel Platz habe ich selten in dieser Klasse erfahren. Ebenso geräumig fällt auch der Fußraum im Bereich des Pedalwerks aus – Schuhgröße 46plus hat hier ausreichende Bewegungsfreiheit.

**Die Tour beginnt.** Schon um 8:00 Uhr in der Früh beginnt die erste von fünf Etappen von Torslanda nach Spekeröd. Aufgereiht wie auf einer Perlenschnur fahren zehn hellblau lackierte Volvo-LKW der mittelschweren Klasse bei leicht bewölktem Himmel in Richtung Autobahn E6 – der Verbindungsstrecke von Göteborg nach Malmö. Auf der Strecke, entlang der Westküste, müssen die FL und FE jetzt zeigen, was in ihnen steckt. Jeweils belastet mit 80 Prozent des zulässigen Ge-

samtgewichts (in Schweden dürfen die Fahrzeuge auf dieser ausgewählten Teststrecke nicht voll beladen sein), ziehen die Laster in der Ebene locker ihr Programm durch.

Schaltfaul lässt sich das Fahrzeug – ein 26-t-FE-320 mit Kofferaufbau – bewegen. Die neun Gänge werden hier teilweise nicht benötigt und können locker übersprungen werden – auch das untertourige Weiterfahren in höheren Gängen ist für den Dreiaxser kein Problem. Untermalt wird die ansonsten angenehm ruhige Fahrt durch ein deutlich wahrnehmbares Pfeifen des Abgas-Turboladers unter der Schlafkabine – dieses Phänomen konnte aber bei allen Testfahrzeugen festgestellt werden. Ansonsten herrscht am Fahrerplatz eine beruhigende Stille, wie man sie bei anderen Nutzfahrzeugen kaum vorfindet – das beweist die hochwertige und sorgfältige Verarbeitung im Innenraum.

Durch meinen Beifahrer erhalte ich die nützliche Information, dass sich links unten in der Instrumententafel eine so

genannte Economy-Anzeige für den Turbolader befindet. Spielt man ein wenig mit dem Gaspedal, bewegt sich der Zeiger vom grünen bis in den gelben Bereich, wobei letzterer nur unnötigen Dieserverbrauch bescheinigt. Freilich lässt es sich nicht in jeder Fahrsituation vermeiden, in den gelben Bereich zu geraten – beispielsweise am Berg –, aber auf ebenen Bahnen langt es vollkommen, den Zeiger im mittleren Bereich zu halten und dem Pfeifkonzert des Turboladers zu lauschen, der dadurch nachhaltig seine Ar-



**Einer für alle: der D7E-Common-Rail steht mit 240, 280 und 320 PS Leistung zur Verfügung – die Motorbremse kann bis zu 188 kW Bremsenergie erzeugen.**

beitsbereitschaft signalisiert, und wirklich reichhaltig Drehmoment erzeugt. Nach einer knappen Stunde legen wir eine kurze Pause ein und wechseln die Fahrzeuge.

Für die zweite Etappe von Spekeröd nach Lanesund dient uns ebenfalls ein 26-t-FE-Dreiaxser mit 320 PS als fahrbarer Untersatz. Mit Absetzcontainer auf dem Buckel und Komfortkabine führt uns dieses Kommunalfahrzeug über die weltbekannte Brücke Tjörnbron. Dieses imposante Gebilde spannt seine Arme in einem 664 m langen Bogen 45 m hoch über die See vom Festland auf die Insel Tjörn.

Modell	Leistung	Fahrgestell	Gewicht	Radstand	Kabine	Getriebe	Achse	Übersetzung	Räder/Reifen	Tank/Adblue	Aufbau
FL-240	176 kW/240 PS	4x2	12 t	3.800 mm	Tag	ZTO1006	RSS1125A	3.58-1	265/70R19.5	300/20 l	Koffer
FL-280	206 kW/280 PS	4x2	18 t	4.100 mm	Komfort	ZTO1006	RSS1132A	4.50-1	295/80R22.5	300/20 l	Kipper
FE-280	206 kW/280 PS	4x2	18 t	4.750 mm	Schlaf	ZTO1109	RSS1344B	4.11-1	315/70R22.5	630/40 l	Koffer
FE-320	235 kW/320 PS	6x2	26 t	4.300 mm	Komfort	ZTO1109	RSS1344B	4.63-1	315/80R22.5	415/40 l	Absetzkipper
FE-320	235 kW/320 PS	6x2	26 t	4.500 mm	Schlaf	ZTO1109	RSS1344B	4.11-1	315/70R22.5	415/40 l	Koffer

Bei der Anfahrt zur Brücke macht sich die kürzer übersetzte Hinterachse bemerkbar, denn der Motor dreht bei gleicher Geschwindigkeit ein wenig höher als bei seinem Vorgänger. Auch die Neungang-Schaltung verrichtet zuverlässig ihren Dienst. Die Funktion mit Low- und High-Range ist ziemlich einfach in der Handhabung, und auch die Umschaltung im ZF-Getriebe erfolgt zügig, allerdings erweisen sich die Schaltvorgänge selbst als etwas zäh und hakelig – vielleicht liegt das an der Schaltkulisse. Das Umschalten der Gänge wird außerdem durch ein nerviges Klappern aus der Schaltgruppe begleitet. Manchmal hat man einfach das Gefühl, dass die Gänge etwas klemmen. Bereits hinter Tjörnbron geht es nach einer Rechtskur-

ve wieder bergab – jetzt zeigt die wunderbar leicht zu dosierende Bremsanlage, was Sache ist. Streichelt der Fahrer das Bremspedal nur sanft mit seinem Fuß, wird das Fahrzeug ebenso feinfühlig verzögert. Aber falls es die Situation erforderlich macht, kann die Bremse nach einem beherzten „reinstiefeln“ richtig zubeißen – unterstützt von ABS und anderen elektronischen Heilmännchen.

Die zweistufige Motorbremse gibt es noch oben drauf – sobald der Fahrer die Motorbremse betätigt, wird die Abgasklappe im Auspuff geschlossen, und der Motor verzögert das Tempo des Fahrzeugs. Erst wenn der Fahrer wieder Gas gibt, wird die Motorbremse abgeschaltet. Die Funktion der bremsbelagshonoren-

den Anlage ist mäßig aber einwandfrei, dafür ist die Anordnung des Hebels in unmittelbarer Nähe des Blinkerschalters nicht ganz optimal gelöst – leicht betätigt man gleichzeitig noch den Blinker.

**Der kleine Mautkiller.** Die dritte Etappe führt uns von Lanesund nach Ljungskile – hier queren wir die Flussmündung des Båveån in den Byfjord, etwa 85 km nördlich von Göteborg – was für ein Ausblick. Der 240-PS-FE mit Kofferaufbau und Ladebühne spult dabei souverän sein Programm ab. Das Sechsgang-Schaltgetriebe arbeitet dabei präziser als die Neungang-Variante der anderen Probanden und hält den 12-Tonner bei Laune. Er ist übrigens das am längsten übersetzte Fahrzeug im Testfeld. Im Segment der 11,99-t-Fahrzeuge könnte sich dieser LKW als echter Mautkiller erweisen – dreht der Motor doch recht niedrig im unteren bis mittleren Drehmomentbereich. Das spart bei entsprechender Fahrweise Kraftstoff.

Der vierte Abschnitt unserer 250 km langen Rundfahrt erstreckt sich von Ljungskile durch Västra Götaland zurück nach Spekeröd. Hier zeigt der „kleine“ FE als 18-t-Kipper mit 280 PS, Sechsgangschaltung und Komfortkabine, was in ihm steckt. Auch auf dieser Etappe sind einige Steigungen zu überwinden, die ein mehrfaches Zurückschalten am Berg erforderlich machen. Natürlich muss man da Abstriche machen, denn der „Kleine“ hat einfach nicht die Leistung des größeren Bruders – es fehlen hier ein paar Nm Drehmoment. Denn während die 320-PS-Varianten locker im 5. oder sogar 6. Gang den Aufstieg meistern, geht den „Kleinen“ irgendwann die Puste aus – da müssen schon mal die kleineren Gänge in Anspruch genommen werden, obwohl die Hinterachse mit 4,5:1 schon recht kurz übersetzt ist. Aber im Dritten erstürmen auch die schwächeren Fahrzeuge den Gipfel.



Mit dem FL 280 als Kipper geht es durch die Innenstadt

**Der Endspurt.** Von Spekeröd geht es jetzt über die E6 nach Angered. Mit einem 18 t schweren und 280 PS starken Verteilerfahrzeug müssen wir immer wieder darauf achten, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h auf der E6 nicht zu überschreiten. Die Kombination von Motorbremse, Tempomat und viel Aufmerksamkeit konnte aber letzten Endes Schlimmeres verhindern – dabei fällt noch auf, dass die Außenspiegel ein wenig flattern – dieses Problem dürfte aber leicht in den Griff zu bekommen sein. Jedenfalls wurde deutlich spürbar – die Motoren gehen gut und könnten mehr, wenn sie denn nur dürften.

Kurz vor dem Ziel geht es noch in die City von Angered, mit ihren vielen Ampeln und noch mehr Kreisverkehren. Das teilweise nervige „stop and go“ ertragen die Volvos ohne Murren, denn auch hier können die mittelschweren Lastwagen ohne viel Schaltarbeit durch die Straßen gefahren werden. Sehr hilfreich erweist sich bei allen Testfahrzeugen die Rollsperrbremsen, die ein unbeabsichtigtes Zurückrollen verhindert. Zum Schluss – nur ein paar Kilometer vom Terminal des Flughafens Landvetter entfernt, reihen sich die zehn Testkandidaten schließlich zu einem letzten Gruß auf und posieren artig für ein letztes Fotofinish.

Positiv fiel vor allem der geringe Geräuschpegel des Motors sowie des Antriebsstrangs auf – diese LKW sind richtige Leisetreter – auch im Innenraum. Die Fahrwerke der Testfahrzeuge überzeugten durch ihre sinnvolle und zugleich



**Lösung für den Bau: FE mit 320 PS und 6x4 Antriebsstrag**

komfortable Abstimmung. Das präzise Lenkverhalten und die leichte Bedienung des Volants machen die Arbeit hinter dem Steuer sehr angenehm – das Platzangebot ist reichlich. Wirklich negativ fiel eigentlich nur die hakelige Schaltung bei den großen Getrieben auf, da sollte Volvo unbedingt nachbessern. Wünschenswert wäre auch ein automatisiertes Schaltgetriebe für die Verteilerfahrzeuge im dichten Stadtverkehr und eine Motorbremse mit mehr Biss. Das permanente Pfeifen

und Zischen des Turboladers nimmt man irgendwann nicht mehr so richtig wahr – dafür entschädigen die kleinen Kraftwerke den Fahrer mit Power in allen Lagen.

Mit seiner mittelschweren Fahrzeugreihe bietet Volvo seiner Kundschaft vielseitige und gut verarbeitete Fahrzeuge, die sich nicht vor den Produkten anderer Hersteller verstecken müssen. Volvo ist auf dem richtigen Weg und schickt sich an, den Wettbewerbern Paroli zu bieten.

**DIRK ODEBRECHT**