

Schleierhaft:

Die riesigen 60-t-Züge in Schweden ziehen eine riesige Schneeschleppe hinter sich her.



Ausnahmezustand

Verschneite Straßen und Tiefkühltemperaturen sorgten beim Volvo Truck Winter-Driving für Spannung im Cockpit. Doch mit Konzentration und zuverlässiger Technik ging es sicher voran.

Eiseskälte und Schneetreiben sowie glatte und verschneite Fahrbahnen waren beim Volvo Truck Winter-Driving in Umeå (Nordschweden) angesagt. Hier produziert Volvo Truck übrigens die FL-, FH- und FM-Kabinen. Nur etwa 400 km südlich vom Polarkreis entfernt unter diesen Bedingungen auf der Straße zu sein, ließ mulmige Gefühle aufkommen. Was hier oben im Winter die Regel ist, ist bei uns in Mitteleuropa eher die Ausnahme. Der Startpunkt des Volvo Truck Winter-Drivings war jedoch im Volvo Traffic Safety Centre in Hörnefors, etwa 30 km südlich von Umeå. Hier werden LKW-, Bus- und PKW-Fahrer trainiert. Vom Start weg ging es nach Umeå und Umeå herum und wieder zurück nach Hörnefors.

Volvo Trucks hatte eine Flotte von sechs Solofahrzeugen aufgefahren: vom FL6/220 über die FM-Modelle mit den Ty-

pen FM9/300, FM12/380 bis zum FH12/500. Schon einige Kilometer nach der ersten Fahrt mit dem FM12/380 stellte sich ein gewisser Gewöhnungseffekt an die winterlichen Wetter- und Straßenverhältnisse ein. Die verschneiten Straßen waren eigentlich nicht richtig glatt.

Bei tiefen Minustemperaturen – das Außenthermometer im Volvo zeigte -18°C an – hat der Schnee auf der Fahrbahn einen akzeptablen Grip, auch Eis ist dann etwas stumpf. Richtig gefährlich wird es erst, wenn sich die Minus-Temperaturen zum Nullpunkt hin bewegen.



Parade: Die Volvo-Flotte steht für den Start zum Winter-Driving bereit.

Eine ständige Gefahr sind die langen Schneestaubschleppen bei Schneefall. Vor allem die in Schweden üblichen schweren 60-t-Züge wirbeln gewaltige weiße Schleppen auf, die sich als dichte Nebelwände ausbreiten. Achtung: nicht aufs Bankett fahren, es könnte ein mit Schnee gefüllter Grabenrand sein. Da heißt es konzentriert fahren und im Zweifel lieber das Tempo vermindern.

Die Ausstattung mit dem I-Shift-Getriebe des ersten Testfahrzeugs Volvo FM12/380 6x2 war da von Vorteil. Das Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie befreit den Fahrer schon vom Start weg von jeglicher Schalt- und Kuppelungsarbeit. Einfach erstaunlich die feinfühligsten Reaktionen des I-Shift auf die schwierigen Fahrbahnverhältnisse. Das I-Shift brachte die Motorpower von 380 PS und das durchzugsstarke maximale Drehmoment von 1.850 Nm des 12-l-Reihendiesels elegant auf die Straße.

Interessant auch die Fahrt mit dem Baufahrzeug FM9/380 in der Achskonfiguration 8x4. Hier brachte das Wandler-Automatgetriebe Powertronic die Leistung von 380 PS und das maximale Drehmoment von 1.700 Nm des 9,4-l-Reihendiesels D9A380 fast schlupffrei auf die Straße. Der Vierachser mit zwei gelenkten Vorderachsen zeichnete sich vor allem durch seine hohe Spurtreue aus.

Das exzellente Fahrverhalten und die Wohlfühlatmosphäre in alle Kabinen, ob Tages- und Schlafkabine oder das Globetrotter-Fahrerhaus bei den FL-, FM oder FH-Modellen, vermitteln dem Fahrer ein warmes und sicheres Gefühl. Von ihm fast unbemerkt sorgen Assistenzsysteme wie das serienmäßige ABS und die heute auch schon fast selbstverständliche ASR

Vor allem die in Schweden üblichen schweren 60-t-Züge wirbeln gewaltige weiße Schleppen auf, die sich als dichte Nebelwände ausbreiten.

für seine Sicherheit. Dazu kommen druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum mit EBS. Schnellere Ansprechzeiten und der absolut gleichzeitige Einsatz der Radbremsen ermöglichen kürzere Bremswege sowie verbesserte ABS- und ASR-Funktionen.

Seit der Einführung der neuen FH-Generation im Jahr 2001 steht auf Wunsch auch das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) für Sattelzugmaschinen zur Verfügung. ESP verfügt grundsätzlich über zwei Hauptfunktionen: Dynamic Stability-Programm (DSP) und Roll-Over-Prävention (ROP). DSP sorgt für die Spurstabilisierung (Verhindern von Schleudern) bei geringer Haftreibungszahl (Kraftschlussbeiwert zwischen Reifen und Fahrbahn) über den Aufbau von Giermomenten durch gezieltes Bremsen der einzelnen Räder und des Anhängers zur Zugstreckung. Die ROP-Funktion mindert die Gefahr des Umkippens bei mittlerer bis hoher Haftreibungszahl durch Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit beziehungsweise der Querschleunigung.

Die ESP-Vorführung mit einem Volvo-Sattelzug im Traffic Safety Centre zeigte die bemerkenswerte Leistungsfähigkeit des Systems. Spektakulär war vor allem der stabile Spurwechsel auf Eis. Aber der Fahrer darf sich nicht zu sicher fühlen. Auch das ESP kann die Fahrphysik nicht überlisten, wie auf einer zu schnell befahrenen polierten Eisfläche demonstriert wurde: Unbeachtet des Lenkradeinschlags ging's gerade aus bis zur aufgetragenen Schneefläche, die Grip besaß. Der Volvo-Sattelzug ließ sich jetzt abfangen und wieder auf Kurs bringen. Ohne Seilsicherung wäre das Fahrerhaus durch den Klappmessereffekt auch mit ESP jetzt ziemlich verbeult.

Zu schnell ist eben zu schnell, das ist nicht wieder gutzumachen. Das gilt übri-



Konzentration: Auch bei Fahrbahnglätte unterstützt die sensible I-Shift-Elektronik den Fahrer.

gens auch fürs ABS. Dank ABS lässt sich das Fahrzeug bei einer Vollbremsung zwar manövrieren, doch unter Umständen verlängert sich der Bremsweg beträchtlich. Ein Beispiel sind Bremsungen im Schnee, wo bei ABS kein bremsender Schneekeil vor den Reifen entstehen kann. Da lohnt sich ein Sicherheitstraining immer. Die Fahrer haben sonst kaum eine Chance zu erfahren, wie schnell ihre eigenen Grenzen erreicht sind, und welche Sicherheit Assistenzsysteme wie ABS, ASR und vor allem ESP bieten, wenn sie nicht für ein Fahren im Grenzbereich missbraucht werden.

Neben der aktiven Sicherheit durch die Assistenzsysteme hat Volvo auch im Bereich der passiven Sicherheit eine Menge zu bieten. Einige Beispiele sind die Ganz-Stahlkabinen, die allesamt nach den strengen Stabilitäts-Kriterien des „Schweden-Tests“ konzipiert sind, und der PKW-Frontunterfahrschutz. Dazu kommen Rückhalte-Systeme wie Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurte und auf Wunsch ein Fahrer-Airbag-System.

Wer schon einmal in Nordschweden ist, der sollte einen Besuch in Kabinen-Werk von Volvo Truck einplanen. Wie eine der weltweit modernsten Fahrerhausproduktion aussieht, und was Volvo in Umeå an Neuheiten präsentieren kann, wird in einer der nächsten Ausgaben berichtet. Darunter ist auch ein interessantes Zukunftsprojekt im Bereich der mobilen Kommunikation, die die Fahrerposition neu definiert.

ADELBERT SCHWARZ

