



## Nochmals zugelegt

**Ab Juni gibt es den 9,4-l-Motor für den Volvo FM9 in neuer Spitzenversion mit 380 PS Leistung. Volvo Trucks präsentiert in den Ardennen das komplette FM9-Mittelklasseprogramm.**

**D**ie FM-Modelle gehören zur jüngsten LKW-Familie im Programm von Volvo Trucks und wurden 1998 als umfassendes Mittelklasse-Konzept für Solo-Gesamtgewichte von 18 t bis 32 t sowie Zuggesamtgewichte bis über 40 t aufgelegt. Zu den Highlights der neuen FM-Generation, die Ende 2001 in Schweden aus der Taufe gehoben wurde,

zählte vor allem der völlig neue 6-Zylinder-Reihen-Dieselmotor D9 mit 9,4 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie 4-Ventiltechnik pro Zylinder und einer vollelektronisch geregelten Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elementesystem. Dank Abgasdruckregler startet der Motor rauchfrei und kommt schnell auf Betriebstemperatur. Der Mo-

tor D9 ersetzt übrigens bei der FM-Baureihe die Vorgänger D7 und D10.

So ging die Mittelklasse-Baureihe FM9 von Volvo Trucks mit einer Leistung von wahlweise 260, 300 und 340 PS bei jeweils 1.900/min und maximalen Drehmomentwerten von 1.250, 1.400 und 1.600 Nm zwischen jeweils 1.100 und 1.400/min an den Start. Wie bei der Erstvorstellung versprochen, gibt es den FM9 jetzt ab Juni 2002 auch in der neuen Top-Version mit 380 PS bei 1.900/min und einem maximalen Drehmoment 1.700 Nm zwischen 1.200 und 1.500/min.

*Dank Abgasdruckregler startet der Motor rauchfrei und kommt schnell auf Betriebstemperatur.*

Außerdem steht für die schweren Mittelklasse-Fahrzeuge FM12 der 12-l-Motor D12 in den Leistungsversionen 340, 380 und 420 PS mit maximalen Drehmomentwerten von 1.700 bis 2.000 Nm aus neuen der FH-Baureihe zur Verfügung.

So hatte es schon seine Berechtigung, dass Volvo Trucks Ende 2001 die neue FM-Generation zusammen mit der neuen, schweren FH-Baureihe in Göteborg vorstellte. Die Baukastensysteme der FH- und FM-Baureihe sind auf gemeinsame Komponenten aufgebaut. Gemeinsamkeiten auch bei den Kabinen: Die sympathisch-frischen Gesichter mit den Vertikalscheinwerfereinheiten und den drei Kühlergrills, die sich V-förmig nach oben hin verbreitern, gleichen sich fast wie ein Ei dem anderen.

Im Grunde ist die FM-Kabine nur um einiges tiefer als das FH-Fahrerhaus aufgesetzt. Erkennbar ist das am schmaleren Kabinenbugblech und erfüllbar durch die günstigere Einstiegsituation dank eingesparter Trittstufe. Allerdings fehlt hier die XXL-Version der Globetrotter-Kabine, doch es gibt bei der FM-Baureihe mit der kurzen Tages-Kabine (um 150 mm verlängert), der langen Schlafkabine und dem überaus komfortablen Globetrotter-Fernverkehrshaus genügend Auswahl. In Spa Francorchamps, auf der berühmten belgischen Formel-1- ➤



(oben) Entspannt: Der Arbeitsplatz im FM ist in allen Punkten erstklassig gelungen und schont auch auf langen Strecken die Kondition des Fahrers.

(unten) Gemütlich: Die Globetrotter FM-Kabine verwöhnt mit für die Mittelklasse überdurchschnittlich hohem Komfort.

Rennstrecke, gab Volvo Trucks diesmal nur für die FM-Generation und speziell für die FM9-Modelle eine Galavorstellung mit der Präsentation eines breiten Einsatzspektrums. Diesmal konnte erstmals der FM9-380 gefahren werden, und es wurden eine Leichtgewichtsausführung für das Segment der Baufahrzeuge sowie das Automatik-Schaltgetriebe I-Shift und eine Reihe interessanter Branchenlösungen vorgestellt.

Das FM-Modulsystem mit den Konfigurationen *Construction* für Baufahrzeuge sowie *Distribution* und *long Haul* für den Verteiler- und Fernverkehr ermöglicht eine bemerkenswerte Vielfalt bei gleichzeitiger Spezialisierung auf die je-



**Beeindruckend: Das sympathische Kabinendesign der FM-Baureihe besitzt eine jugendlich-dynamische Ausstrahlung.**

weiligen Bereiche. Die Baufahrzeugstelle in geländegängiger hoher Ausführung sind in erster Linie für die Baureihe FM gedacht und stehen in den Achskonfigurationen 6x4 und 8x4 sowie in den Allradversionen 4x4 und 6x6 zur Verfügung. Im Bausegment hat Volvo Trucks einige Neuheiten zu bieten, wie den FM9 mit Allradantrieb in den Achskonfigurationen 4x4 und 6x6 – sowohl als Sattelzugmaschine als auch als Universalfahrzeugsmodell.

Besonders interessant war die Fahrt mit dem 380 PS starken Volvo FM9 6x4 mit Handschaltgetriebe VT2214 B. Der 9,4-l-Motor kam auf einem abgesperrten Baustellenbereich innerhalb der Formel-1-Rennstrecke auch auf schlammigen Steigungen mit dem voll ausgelasteten Baufahrzeug gut zurecht. Dank 12 Fahrgängen plus 2 Kriechgängen sowie 380 PS bei 1.900/min und maximalem Drehmoment von 1.700 Nm von 1.200 bis 1.500/min war im Gelände ein komfortables Fahren in niedrigen Drehzahlen möglich.

Für den schweren Baustelleneinsatz wurden in Spa noch die FM12-Modelle in den Achskonfigurationen 6x4 und 8x4 sowie 4x4 und 6x6 für den Extrembereich vorgestellt. Diese Fahrzeuge waren mit dem 12-l-Reihendiesel in der 380- beziehungsweise 420-PS-Version bestückt. Das 8x4-Modell gab es mit dem Wandler-Automatgetriebe Volvo Powertronic und

integriertem Retarder (5- beziehungsweise 6-stufig). Im schwierigen Gelände sorgte das Powertronic-Getriebe mit Getriebestufenwechseln ohne Zugkraftunterbrechung und hohen Retarderbremsleistungen für eine exzellente Mobilität.

*Der Mikroprozessor erkennt, ob sich das Fahrzeug auf der Ebene, bergauf oder bergab bewegt.*

Die Highlights des FM9-Straßenprogramms waren ebenfalls die neue 380-PS-Version des 9,4-l-Motors D9 und vor allem das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe I-Shift in 2-Pedal-Technologie. Volvo Trucks kann das Automatik-Schaltgetriebe gegen Aufpreis vom kleinsten FM9 mit 260 PS bis zum stärksten FM12 mit 420 PS und Zuggesamtgewichten bis 44 t und natürlich auch für alle FH-Modelle anbieten.

Das I-Shift wurde direkt als 12-stufiges Automatik-Schaltgetriebe entwickelt, ist also kein Handschaltgetriebe mit einer aufgesetzten automatisierten Schaltung. So ließ sich die Synchronisierung einsparen, weil die Drehzahlangleichung beim Gangwechsel über die elektronische Motorregelung erfolgt. Im Vergleich zum konventionellen Handschalt- ➤



**Kraftvoll:** Das Baufahrzeugprogramm für schwere Einsätze begann in Spa beim 380 PS starken FM9 und reichte bis zum FM12 mit 420 PS.

getriebe lassen sich rund 70 kg an Gewicht und um 150 mm an Baulänge sparen.

Das Fahren ohne Kuppeln und Schalten ist schon eine tolle Sache. Der Mikroprozessor erkennt, ob sich das Fahrzeug auf der Ebene, bergauf oder bergab bewegt und wählt von sich aus die entsprechenden Getriebestufen für eine wirtschaftliche Fahrweise. Eigentlich wird das Schalten in den Leerlauf zumindest bei LKW als Todsünde betrachtet. Doch das Fahrprogramm von Volvo Trucks nutzt auch die Neutralstellung, um den Schwung des Fahrzeugs voll auszunutzen. So schaltet das I-Shift zum Beispiel im Rollbetrieb bei aktiviertem Tempo und Bremsomat in neutral, wenn weder Schub- noch Zugkräfte anliegen. Der Motor nimmt dann zwar etwas Sprit im Leerlauf, doch das Fahrzeug rollt dafür länger mit der entsprechenden Geschwindigkeit.

Bei den Fahrten mit den Solofahrzeugen FM9-260 4x2 und FM9-300 6x2 überzeugte das I-Shift durch ausgezeichnete Schaltqualität mit kaum spürbaren Zugkraftunterbrechungen und die perfekt arbeitende automatisierte Kupplung beim Anfahren und Rangieren. Damit wurden die Solofahrzeuge zu wendigen

und agilen Verteilerfahrzeugen für den Stadt- und Überlandverkehr.

Beachtlich war auch die Schaltweise bei den Fahrten mit den 40-t-Sattelzügen. In Spa war ein Tankauflieger mit dem FM9-340 4x2 und ein Schiebeplanenaufleger mit dem FM9-380 4x2 als Zugpferd dabei. Auch hier passte das Schaltprogramm hervorragend zur jeweiligen Mo-

***Sehr angenehm ließ sich das I-Shift mit gesetztem Tempomat und Bremsomat auf der Autobahn fahren.***

torcharakteristik. Allerdings musste der Mikroprozessor den 9,4-l-Motor beim Anfahren in Steigungen recht hoch ziehen, und so waren die Wechsel in den ersten Getriebestufen schon deutlich zu spüren. Doch ich glaube nicht, dass es auch ein Topfahrer mit einem konventionellen Schaltgetriebe besser hinbekommen hätte.

Die neue 380-PS-Version brachte im Vergleich zur bisherigen 340-PS-Spitzenmotorisierung des 9,4-l-Motors eine verbesserte Fahrdynamik und Fahrharmo-

nie auf einem niedrigeren Drehzahlniveau. Der Fahrer besitzt noch Einfluss auf die Schaltsystematik, zum Beispiel über die Fahrpedalstellung und die Kickdown-Funktion sowie manuelle Gangwahl, doch er kann beim I-Shift eigentlich nichts besser machen.

Besonders angenehm ließ sich das I-Shift mit gesetztem Tempomat und Bremsomat auf der Autobahn fahren. Das ist Autopilot-Komfort: Bergauf werden die entsprechenden Gänge geschaltet, um das Tempo zu halten, auf Talfahrten wird ein entsprechender Gang für effektive Motorbrems-Drehzahlen eingelegt und, falls vorhanden, der Volvo-Kompaktretarder zugeschaltet. Darüber hinaus lässt sich die Retarderwirkung auch manuell und sehr bequem über einen Bedienhebel am Lenkrad regeln, wo auch die Motorbremse zugeschaltet wird.

Die Verteilermodelle FM9-300 6x2 mit Hand-Schaltgetriebe zeichneten sich auch durch ein einfaches Handling aus. Mit dem 8-Gang-Schaltgetriebe VT1708 B ließen sie sich vom Fahrer ohne viel Schaltarbeit vom Stand weg auf Touren bringen. Auch ohne Kompaktretarder ist für eine wirkungsvolle Verzögerung gesorgt. Die gegen Aufpreis erhältliche VEB-Motorbremse mit zusätzlicher Dekompressionsstufe verzögerte ab Drehzahlen von 1.800/min sehr wirkungsvoll.

In Spa hat sich nochmals bestätigt, dass Volvo Trucks mit der neuen FM-Generation sein Mittelklasseprogramm aufwerten konnte. Schon 1998 wurden druckluftbetätigte Rundum-Scheibenbremsen mit EBS und eine Elektronik-Struktur mit CAN-Datenbus eingeführt. Ende 2001 kam dann die neue FM-Generation mit frischem Kabinen-Design und Interieur sowie völlig neuem 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit 9,4 l Hubraum.

Dank CAN-Datenbusteknik stehen nicht nur das Automatik-Schaltgetriebe I-Shift, sondern auch umfassende Diagnosemöglichkeiten mit automatischem Routine-Check für eine erhöhte Wirtschaftlichkeit der FM-Fahrzeuge zur Verfügung. Weitere Argumente sind ein Ölwechselintervall von maximal 100.000 km im Fernverkehr, der ohne den Einsatz von Synthetik-Ölen erreicht wurde, sowie deutlich verringerte Werkstattaufenthalte.

ADELBERT SCHWARZ