



Frankophiles Mittelgewicht

Mit seinem FL-Kipper möchte Volvo Trucks auch im mittelschweren Revier punkten. Das robuste Fahrgestell und der kräftige Diesel stammen aus dem Konzern-Regal. Im Praxiseinsatz macht der frankophile Schwede eine gute Figur.

Dass sich die Großen und Starken vordrängen, wenn es um den Platz an der Sonne geht, wird sich auch jetzt nicht wesentlich ändern. Wenn es schon nicht für die erste Geige reicht, reklamiert der Volvo FL zumindest einen guten Platz in Reihe 2. Unser Volvo-Testfahrzeug ist ein 14-Tonner, den man beim Volvo-Händler komplett mit Meiller-Werksbrücke beziehen kann. Der mittelschwere FL soll das klassische schwere

Volvo-Programm nach unten hin ergänzen. Insider kennen die Kabinenoptik: Das Fahrerhaus stammt aus Frankreich, es wird im nordfranzösischen Renault-Werk Blainville zusammen mit den verwandten Kabinen für Renault Trucks und DAF gefertigt. Auch beim Antriebsstrang bedienen sich die beiden Volvo-Marken (auch Renault) aus dem Konzernregal. Warum auch nicht? Man muss das Rad nicht immer neu erfinden. Diese Praxis

wird auch in anderen Geschäftsfeldern erfolgreich betrieben.

Robust für den Bau

Das schlanke FL-Fahrerhaus bietet ausreichend Platz, im Bedarfsfall auch für einen zweiten Mitfahrer. Galabau-Kunden interessieren sich vielleicht für die maximal siebensitzige Doppelkabine, die werkseitig angeboten wird. Die Einstiegsverhältnisse über zwei Stufen könnten



Der Volvo FL 280 mit Zentralachs-Kipper, er ist mit einem Hydraulikanschluss am Schlussquerträger gerüstet. Bodenfremheit und Böschungswinkel reichen für Baustraßen, mehr nicht.

jedenfalls nicht besser sein, allerdings fällt der vordere Böschungswinkel eher bescheiden aus. Und wer unter den Stoßfänger schaut, findet weder Kühler- noch Ölwannenschutz – den das Verkaufshandbuch allerdings optional führt. Der Innenraum wurde für Volvo eigenständig möbliert. Hochwertig natürlich, wie es sich für die Marke gehört. Die Sitze sind straff gepolstert und langstreckentauglich, der Verstellbereich hinter dem großen Lenkrad ist für langbeinige Fahrer eher knapp dimensioniert. Man muss mit speziellen französischen Eigenheiten klarkommen. Dem Bediensatelliten rechts unter dem Volant für das Radio beispielsweise, auch dass der Motorbremshebel links sitzt. Aber die Schalter sind für kräftige Hände gemacht, vielleicht ein wenig unsortiert. Geradezu super ist die tiefe Verglasung der rechten

Tür, sie macht sich im Nahverkehr bestens. Und das satte Plopp beim Schließen der Türen schafft sofort Vertrauen in die Solidität des Fahrerhauses.

Mit Anhänger ausreichend motorisiert

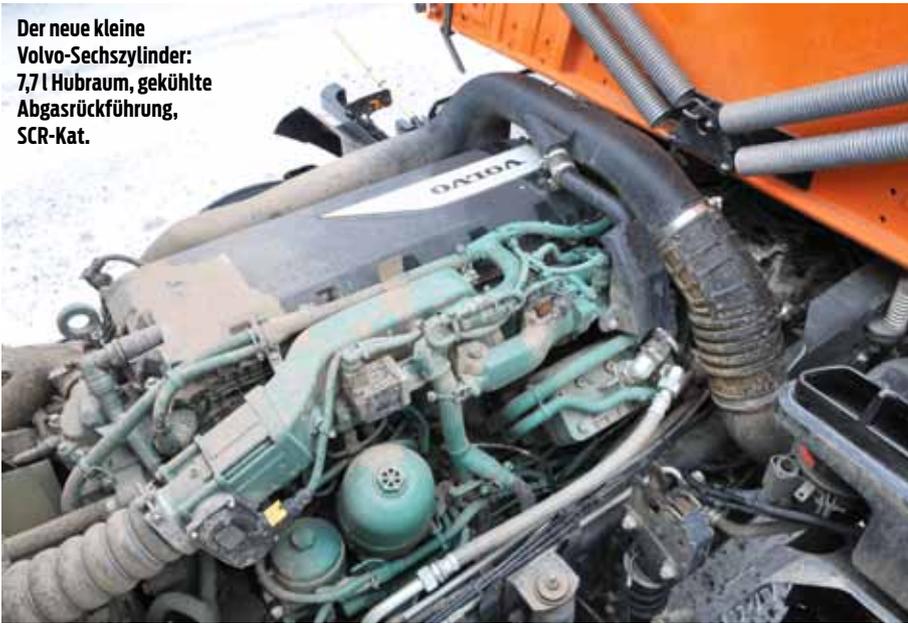
Hat man sich erst mit dem FL arrangiert, kommt man mit ihm gut zurecht. Große Distanzen fallen ohnehin nicht in das FL-Geschäftsmodell. Mit seinem Radstand von nur 3,25 m fällt der mittelschwere Kipper sehr kurz aus, er trägt eine 4 m lange Meiller-Kippbrücke auf dem Rahmen. Er versorgt städtische Baustellen mit Material und fährt Schüttgut zur Deponie. Mit einem Leergewicht von 6.900 kg bewegt er sich in Klassenmitte, andere sind leichter. Aber seine Achslastbilanz fällt reichlich aus: Mit 5 t vorn – ausreichend für einen

Ladekran – und 9,5 t hinten bleiben genug Reserven gegen eine punktuelle Überladung. Der Volvo FL darf auch standesgemäße Anhänger ziehen. Bis zu 16 t billigt ihm Volvo zu, 30 t Zuggesamt möchte man dem flinken FL aber nicht zumuten. Der neue Sechszylinder mobilisiert aus 7,7 l Hubraum 280 PS und moderate 1.050 Nm Drehmoment, damit ist der 14-Tonner für den Solobetrieb schon kräftig und mit Anhänger ausreichend motorisiert. Ein motorseitiger Nebenabtrieb liefert 600 Nm, der bei kommunalen Aufbauherstellern für Akzeptanz sorgen wird.

Der gemeinsam mit Nissan entwickelte Reihensechser giert im Fahrbetrieb nicht nach hohen Drehzahlen. Wie die größeren Volvo-Motoren, stemmt er sich von einem VTG-Turbolader beatmet bereits knapp über Leerlaufniveau

Technische Daten: Volvo FL 280 4x2

Der neue kleine Volvo-Sechszylinder: 7,7l Hubraum, gekühlte Abgasrückführung, SCR-Kat.



Blick unter den Rahmen: Wenig Bodenfreiheit unter der Differenzialglocke, auch der Stabilisator sitzt tief.



Vorsicht beim Überfahren von Hindernissen: Der Kühler und die Ölwanne sitzen ungeschützt hinter dem Unterfahrschutz.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	6.200 x 2.550 x 2.390 mm
Radstand	3.250 mm
Wendekreis	12.900 mm
Kraftstofftank	130 l
Adbluebehälter	32 l
Achslasten VA/HA	5.000/9.500 kg
Leergewicht	6.900 kg
Zul. Gesamtgewicht	14.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	30.000 kg

Motor

Sechszylinder-Diesel D8K280, Common-Rail-Direkteinspritzung, VTG-Turbolader, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit AGR, SCR-Abgasnachbehandlung und Partikelfilter.

Hubraum:	7.700 cm ³
Nennleistung	206 kW/280 PS bei 2.200/min
Max. Drehmoment	1.050 Nm bei 950–1.700/min

Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung, Neungang Getriebe ZTO01109 (ZF), Hypoidachse (i = 4,13)

Fahrwerk, Bremsen

Starre Vorderachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator, Teleskopdämpfer; starre Hinterachse mit 3-Blatt-Parabelfedern, Stabilisator, Teleskopdämpfer. Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS) mit Scheibenbremsen, ABS, ASR; ESP. Bereifung: 265/70 R 19,5

Meiler-Dreiseitenkipper Typ 9

Brückenboden 4 mm, Seitenwände 3 m; Rückwand pendelnd und abklappbar mit automatischem Klauenverschluss, Seitenwände pendelnd mit Federentlastung. Hydraulik-Anschluss für Kippanhänger. Aufbau innen: Länge x Breite x Höhe: 4.000 x 2.430 x 600 mm

mit voller Kraft gegen Fahrwiderstände. So lässt sich der Volvo solo recht schaltfaul bewegen und verzeiht auch den einen oder anderen Schaltfehler. Denn der FL-Mittelgewichtler will noch von Hand geschaltet werden. Nur eine Frage des Preises, auch ein automatisiertes Getriebe wäre verfügbar. Alle FL-Getriebe stammen vom Lieferanten ZF, in dieser Gewichtsklasse hat der Volvo-Baukasten keine Kompetenz. Das manuelle Neungang-Getriebe des kleinen Volvo-Kippers (mit Crawler) lässt sich jedenfalls sehr geschwind handhaben – sofern man die Bedienung mit Range-Kippschalter noch beherrscht. Mit wenigen Schaltungen ist die Transportgeschwindigkeit erreicht, mit 1.150 Touren rollt der 14-Tonner im großen Gang auf der Landstraße. Und nur 1.600 Umdrehungen braucht es für Tempo 85 auf der Landstraße. Aber keine Sorge: Mit Crawler und kurzem Rückwärtsgang lässt sich immer noch gut rangieren.

Eher rustikal als komfortabel

Auf vernachlässigten Fahrbahnen muss der Volvo-Fahrer Nehmerqualitäten nachweisen. Der mittelschwere Volvo federt nicht mit der Souveränität seiner großen Geschwister. Der Mittelgewichtler gibt sich eher rustikal als komfortabel, die Kehrmedaille hoher Achslastreserven. Vor allem die massiven Einblattfedern an der Vorderachse zeichnen dafür verantwortlich, die Antriebsachse wird von stabilen Dreiblatt-Parabelfedern geführt. Erst mit beladener Brücke stellt sich eine fühlbare Federung ein. Dafür macht ihm, wenn es um die Straßenlage geht, keiner was vor. Flink wie ein Sportwagen und rückmeldungsstark zieht der kleine Kipper seine Bahn. So hurtig er fährt, so brems



Zwei Anhängerkupplungen: die Maulkupplung für große Zentralachser, die kleine Kugelkopfkupplung für 3,5-Tonner

er auch. Seine Scheibenbremsen greifen fast bissig zu, bei Leerfahrt sind sie mit Vorsicht zu genießen. Zum Serienumfang des EBS-Bremssystems zählt der Schleuder- und Kippschutz ESP, auch der Notbremsassistent, der gesetzlich vorgeschrieben ist.

Auch wenn der Volvo FL ein Kipper ist: Ins Gelände würden wir uns nicht allzu weit vorwagen. Dagegen sprechen die 4x2-Traktion, die Böschungswinkel, auch der Unterfahrschutz im Heck streift schnell am Untergrund. Man möchte ja teure Fahrzeugteile wie den Tank und die Abgasanlage nicht mutwillig beschädigen. Die Bau- und Staubstraßen sind weitgehend befahrbar, und klettern kann der mit 19,5-Zöllern bereifte Volvo FL mit Differenzialsperre und Crawler recht gut. Und geht es bergab, dann leistet die 170 kW starke Motorbremse Schwerarbeit. Mit dem ausreichend kleinen Gang und bis zu 2.800 Touren orgelt der kleine Volvo sicher talwärts und kein bisschen leise.



FL-Arbeitsplatz mit französischen Eigenheiten: Der Dauerbremshebel sitzt links statt rechts, mit einem Satelliten unter dem Lenkrad wird das Radio bedient.

Fazit

Der mittelschwere Volvo FL wird, wie sein Kollege von Renault Trucks auch, in Deutschland noch als Exot gehandelt. Zu Unrecht, wie unser Kandidat beweist. Der recht handliche Mittelgewichtler lässt sich einfach fahren und überzeugt

mit stabiler Großserienqualität. Das solide Fahrerhaus ist übersichtlich, der moderne Sechszylinder hat wie das Fahrgestell reichliche Reserven. Der FL-Kipper steckt was weg und teilt gelegentlich aus, ein echter Wikinger eben.

Wolfgang Tschakert



LöwenPower zur Miete.

Flexible Mietkonzepte,
unschlagbarer Komplettservice.

Wählen Sie Ihre individuelle FleetSolution aus unseren Rental Produkt-, Service- und Versicherungslinien. Kombinieren Sie neueste Fahrzeugtechnik mit flexiblen Miet- und Ausstattungsoptionen und einem unschlagbaren Komplettservice!

Unsere MAN Verkäufer und Rental-Berater sind deutschlandweit in allen MAN Truck & Bus Stützpunkten für Sie vor Ort.

MAN Financial Services – Rental
EURO-Leasing GmbH · Hotline 01806 254673**
Hansestr. 1 · 27419 Sittensen · www.manrental.eu

MAN | Financial Services
Finanzierung. Leasing. Versicherung. Rental.*



*Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | ** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.