



Test Volvo FE 320

Vlees of vis?

TTM testte op de binnenlandse route Volvo's nieuwe 'supermarkttruck', de FE. Helaas was het testmodel een solotruck met slaapcabine waardoor we niet konden vaststellen wat de FE écht presteert. Maar het was wél een mooie kans om uit te vinden of je met componenten die door derden werden ontwikkeld eigenlijk nog wel een échte Volvo kunt bouwen.

Om die vraag te kunnen beantwoorden moet natuurlijk eerst worden vastgesteld wat een échte Volvo precies is. Op de eerste plaats mag je ervan uitgaan dat de cabine van een Volvo veiliger is dan cabines die niet aan de Zweedse botstest voldoen. Op de tweede plaats wordt de identiteit van een Volvo bepaald door zoiets ongrijpbaars als de 'look and feel' van het cabine-interieur plus zaken als geluidsniveau en rij-eigenschappen. Een belangrijke bepalende factor is voorts het dealerapparaat dat achter het merk staat. En op de vierde plaats is er een verzameling van diverse voorzieningen en componenten zoals Volvo's zelf ontwikkelde I-Shift transmissie en het Dynafleet beheersysteem.

Om met de veiligheid te beginnen: De cabine van de FE is de zelfde als op de Renaults Premium. Verschil is dat de Volvo-cabines wel voldoen aan de strenge Zweedse botseisen. Om dat te bereiken hebben de Volvo-varianten van de cabines meer puntlassen en zijn ze op een aantal plaatsen extra versterkt. Het eigen gewicht van de cabines, en dus van de hele truck, is daardoor wel 40 tot 60 kg hoger. Aan het nut van de Zweedse veiligheidseisen, die vooral zijn gebaseerd op de inzet van trucks in het houttransport, wordt wel eens getwijfeld. Maar bij harde klappen is het toch wel een plezierige gedachte dat je nét wat meer reserves hebt. Het tweede punt: cabine-interieur en rij-eigenschappen. De Volvo FE heeft het interieur van de FM en is daarmee zonder enige twijfel een echte Volvo. Bijzonder is het geluidsniveau van 65 dBA: het laagste in deze klasse en eigenlijk het laagste in enige truckcabine überhaupt. Verder zat er in onze testauto een uitstekende chauffeursstoel, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat daarvoor wel een meerprijs van 810 euro op de lijst stond.

Derde punt: het dealerapparaat. Volvo beschikt over een uitstekend netwerk van hoogwaardige en professionele truckdealers. Die zullen er ongetwijfeld in slagen de FE aan de man te brengen, voor een deel ten koste van de FM. Ze zullen er daarbij wel tegenaan lopen dat de FE een truck is in een segment waar de klanten scherper op kosten letten dan waar ook. En daarbij zullen ze ongetwijfeld ook aanlopen tegen het feit dat Renault-truckdealers uitermate concurrerend zijn.

I-Shift

Het vierde aspect: het is jammer dat één specifiek Volvo-component niet op de FE leverbaar is en dan bedoelen we de fameuze Volvo I-Shift transmissie. Wel leverbaar is Dynafleet, maar dat wordt dan niet af-fabriek geleverd maar door de dealer ingebouwd. Verder was onze FE uitgerust met het Volvo 'brake blending' systeem.

De motoren van de nieuwe Volvo FE werden ontwikkeld en worden gebouwd door Deutz uit Keulen. Maar dat ge-



Twee treden

De 107 cm hoge vloer wordt bereikt via twee treden.



Cockpit

De FE heeft het interieur van de FM en dus ook het cockpitachtige dashboard.



Volvo-normen

De 7.2 liter motor is ontwikkeld en gebouwd door Deutz, maar uiteraard wel volgens Volvo maatstaven.



Opbergruimte

Onder het bed is nog plaats genoeg om spullen op te bergen.



Royaal bed

Het bed is royaal maar moeilijk toegankelijk.

'Het is een storende omissie dat de FE niet met I-Shift kan worden geleverd'



Geen I-Shift

De pook van de 9-bak zit goed binnen handbereik. Nog beter was geen pook. Maar de FE is helaas niet met I-Shift leverbaar.

Specificaties en metingen

Voertuig

Merk Volvo
 Type FE 320

Motor

Type D7E320 Euro 5
 Slagvolume (l) 7,2 liter
 Vermogen (pk/omw.min) 320 /2300.....
 Koppel (nm/omw.min) 1200/ 1200-1700

Aandrijflijn, onderstel

Transmissie ZTO 1109.....
 Banden voor Michelin
 315/70R22,5.....
 XZA2 Energy
 Banden achter Michelin
 315/70R22,5.....
 XDA Energy.....
 parabool.....
 Vering voor
 Vering achter lucht, 2 balgs

Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht (kg) 5800
 Eigen gewicht tijdens test (ton).....19
 Hoogte laadbak (m) 3,66
 Frontaal oppervlak (m²).....9,2
 Achterasreductie 4.11 : 1
 Motortoerental bij 80 km/uur
 in hoogste gang (omw/min).....1300.....
 Spoilers Dak
 Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA) 65,0

Prijs

Basisprijs 64.840,00
 Prijs geteste uitvoering 92.370,00

Importeur: Volvo Truck en Bus Nederland
 Postbus 95, 4153 ZH Beesd
 Tel. (0345) 68 85 00
 www.volvotruck.nl

beurde en gebeurt natuurlijk wel geheel volgens Volvo-specificaties en -kwaliteitsnormen.

Flexibele motor

De door Deutz gebouwde motor is van het common rail type. Daardoor realiseerde men een wat lager eigen gewicht dan bij een motor met unit injectors. Belangrijker is dat de onderhoudsinterval daardoor naar 100.000 km kon en dat is maar liefst 40.000 km meer dan de FM. De motor is stil (en dat komt niet alleen door de goede isolatie van de cabinevloer), maar ook flexibel. Je kunt het toerental makkelijk laten terugzakken tot 800 omw/min zonder dat de motor protesteert. Daardoor wordt het aantal schakelingen binnen de perken gehouden. Zoals te zien is in de tabel, is dat aantal lager dan de enige andere truck die TTM in dit segment testte, de solo-versie van de Stralis. Toch vergen 440 schakelingen op één ochtend een hoop energie van de chauffeur. Het is dan ook een storende omissie dat de FE niet met I-Shift schakelautomaat kan worden geleverd. Met name in de zware distributie, waarvoor deze truck bedoeld is, zijn er al vloten

waar geen andere trucks worden gekocht dan met schakelautomaat. De wel leverbare Allison-automaat is geen alternatief omdat die gewoon te duur is.

Plezierig is de terugrolrem ofwel 'hill-hold' die standaard is. Niet standaard is de decompressierem. Deze kan worden bediend met een handle op het stuur die op de plaats zit waar je eigenlijk de richtingaanwijzer verwacht. Het handigst is het om te kiezen voor de optie 'brake blending' waarbij de decompressierem wordt ingeschakeld bij trappen van het rempedaal. Bij de Volvo FE treden dan overigens eerst de wielremmen in werking en pas daarna de decompressierem. Bij veel merken is dat omgekeerd.

Wat voor cabine?

Eigenlijk had onze test FE een trekker met dagcabine en 3,6 meter wielbasis moeten zijn. Dat was dus niet het geval en derhalve moet een aantal van TTM's kritische kanttekeningen tegen die achtergrond worden gezien. De slaapcabine van de door TTM geteste FE heeft met een lengte van 200 cm en een breedte van 77 cm best een ruim bed. Het probleem is alleen dat je er

“Volvo FE heeft volledige Volvo ‘look and feel’”



Volvo FE 320

Afstand (km)	Aantal stops	Aantal schakelingen	Gemiddeld verbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/h)
--------------	--------------	---------------------	------------------------------	----------------------------

Traject I: Binnenweg (Deventer-Barneveld-Deventer)

176	74	440	27,2	42,2
-----	----	-----	------	------

Traject II: Snelweg (Barneveld-Deventer-Barneveld)

232	nvt	nvt	19,5	79,6
-----	-----	-----	------	------

Testroute



Extra uitzicht

De open rechter zijdeur geeft meer zicht op de dode hoek rechts van de truck.



Overzicht TTM testresultaten van 18 ton GVW

Merk / Type	Frontaal opp. (m ²)	Gemiddelde snelheid (km/u)	Brandstofverbruik snelweg (l/100 km)	Brandstofverbruik stad (l/100 km)	Gemiddeld verbruik (l/100 km)	AdBlue verbruik (l/100 km)
Iveco Stralis	9,4	54,5	20,2	28,8	24,0	N.v.t.
Volvo FE 320	9,2	57,7	19,5	27,2	22,8	5,3



Weinig plaats

Alleen in de kasten boven de voorruit kan de chauffeur binnen handbereik documenten kwijt.

moelijk in komt. Ook het verkleden is lastig want met 160 cm afstand tussen vloer en dak kun je beslist niet staan. Dat komt ook door de hoge (112 cm) motortunnel. Dus een cabine om meerdere dagen mee op pad te gaan is het niet. Een echte distributiecabine is het evenmin, want 107 cm is nu ook weer geen vloerhoogte van waaraf je vele keren per dag op de straat springt. Verder heeft de door TTM geteste auto weinig opberg ruimte

voor documenten. Het Comfort-pakket voor de korte-cabineversie voorziet daar trouwens wel in. Wat we verder ook missen is een opbergplaats of houder voor flessen van het veel gebruikte anderhalve liter formaat. Ook is het door de hoge motortunnel niet mogelijk in het midden een koellade kwijt te raken, maar dat is een eis die je aan een distributietruck eigenlijk niet mag stellen. Dat alles neemt niet weg dat comfort, ergonomie en rij-

eigenschappen in de Volvo FE het niveau hebben dat je van Volvo mag verwachten. Dat geldt evenzeer voor de styling en de algehele uitstraling. Het uiterlijk van de Volvo FE is echt Volvo-stijl. Wie het niet weet, heeft niet in de gaten dat het cabinecasco identiek is aan dat van de Renault Premium.

Dan het brandstofverbruik: zoals we in het begin al stelden hebben we weinig vergelijkingsmateriaal. Vergeleken met de andere geteste truck is de Volvo FE sneller en zuiniger. Ook netjes is het verbruik aan AdBlue: vijf en een half procent is keurig binnen de norm die in het algemeen voor AdBlue-verbruik wordt gehanteerd.

Om tot slot een antwoord te geven op de vraag: vlees of vis? In deze uitvoering van de Volvo FE zou het antwoord misschien 'kip' moeten zijn. Maar alle gekheid terzijde: als wel de juiste specificatie wordt gekozen is de FE een forse verbetering, vergeleken met de lichte FM-modellen waarvoor hij in de plaats komt. De wagen is lichter, zuiniger en de exploitatiekosten zijn lager. Precies wat de altijd onder kostendruk staande vervoerder in de levensmiddelendistributie zoekt. ■

P.C. Wieman



Hoge tunnel

De motortunnel komt een fors eind de cabine in.



Mooi gelijnd

De chassisafscherming sluit mooi aan bij de cabine.

Hoeveel ruimte biedt de cabine?

Inwendige afmetingen

A Breedte (van raam tot raam)	220
(Op ellebooghoogte: 210)	
B Diepte (boven dashboard)	200
C Hoogte (vloerdak)	160
D Hoogte treden vanaf de straat 39/72	
E Afstand straat-cabinevloer (bij volle belading)	107
F Knieruimte bijrijder (afstand stoel-dashbord)	32
G Hoogte voorruit	84

