



Sinnvoll oder nicht: Die Fahrt mit dem Volvo FH 16/660 war ein Erlebnis urwüchsiger Kraft.

(unten von links nach rechts):

... der FH 16 in der 580- und 660-PS-Version ... der vorbildliche Fahrerplatz ... und der FH 16 als wirtschaftliches Zugpferd eines 25,25-m-Euro-Modular-Zug mit 60-t-Gesamtgewicht



Fürs Prestige

Der stärkste Straßen-LKW, der Volvo FH 16/660, wusste auf den ersten Testfahrten zu begeistern.

Wahrscheinlich ist der Volvo FH 16/660 als stärkster Straßen-LKW mit 660 PS Leistung und 3.100 Nm maximalem Drehmoment für europäische 40-t-Lastzüge keine Lösung der Vernunft. Fahrspaß und Prestige hat das heiße Kraftpaket, das jetzt im kühlen Norden vom Fertigungsband rollt, allemal zu bieten. Allerdings gibt es den Volvo FH 16 mit SCR-Technologie und Ad-Blue ausschließlich gemäß Euro 4. Darunter leidet das Prestige, und der FH 16 ist so auf dem deutschen Markt strategisch schlecht aufgestellt. Er kann auf deutschen Autobahnen nur noch bis 1. Oktober 2006 zwei Euro-Cent an Maut sparen und ist danach bis 1. Oktober 2009 mit den Euro-3-Fahrzeugen gleichgestellt.

Vielleicht propagierte Volvo Trucks deshalb auf der Fahrvorstellung des FH 16 vor allem die 60-t-Lastzüge mit einem Euro-Modular-System für jeweils einen

13,60 m langen und 7,82 m langen Container oder Aufbau. Diese 25,25-m-Zugkombinationen sind in der Heimat des schwedischen Dampfhammers der Standard. Bei diesen Einsätzen erscheint der FH 16 in einem anderen Licht. Immerhin können zwei 60-t-Lastzüge die Arbeit von drei 40-Tonnern erledigen. So ließen sich zumindest im Fernverkehr die Anzahl der Fahrzeuge, der Treibstoffverbrauch und die Umweltbelastung verringern.

Als 60-Tonner unterwegs. Und, „alter Schwede“, wie man hoch im Norden bei solchen Gelegenheiten zu sagen pflegt:

Auch mit 60 t Zuggesamtgewicht geht der FH 16/660 vom Stand weg zügig auf Tour und ebnet selbst markante Steigungen praktisch ein. Schon allein das Bewusstsein im stärksten Straßen-LKW zu sitzen sorgt für das gelassene Gefühl der Überlegenheit. Bei dem mächtigen Muskelspiel des Motors D16E mit einer Leistung von 660 PS bei 1.500 bis 1.800/min und vor allem einem urgewaltigen maximalen Drehmoment von 3.100 Nm bei 1.000 bis 1.400/min zieht der FH 16 schon fast bei Leerlaufdrehzahlen bullig an.

Nur mit I-Shift 2. Auf Grund der Leistungsdaten ist es verständlich, dass der



TECHNISCHE DATEN

Die neue Baureihe FH 16 von Volvo Truck für den Schwerverkehr mit Zuggesamtwichten von 40 bis 180 t**Kabinenwahl:**

Schlafkabine (L2H1) mit 1,57 m, Globetrotter-Kabine (L2H2) mit 1,93 m und Globetrotter-Kabine XL (L2H3) mit 2,10 m Stehhöhe vor den Sitzen. Zur Wahl stehen drei Basis-Ausstattungs Pakete: Living, Office und Dinette.

Antriebsstrang:

Motor: Volvo D16E Euro 4: 6-Zylinder-Reihendiesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder) und obenliegender Nockenwelle. Hochdruck-Direkteinspritzung: elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Elemente-System (PDE) pro Zylinder; Bohrung/Hub: 144/165 mm; Hubraum: 16,1 l; Leistung D16E/660: 660 PS (485 kW) und maximales Drehmoment: 3.100 Nm; Leistung D16E/580: 580 PS (426 kW) und maximales Drehmoment: 2.800 Nm; die Nennleistungen liegen bei jeweils 1.500 bis 1.800/min und die maximalen Drehmomente bei jeweils 1.000 bis 1.450/min an.

Getriebe: Volvo I-Shift 2: Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit mikroprozessorgesteuertem Fahrprogramm und wahlweise manueller Bedienung; unsynchronisiertes 3-Gang-Hauptgetriebe mit synchronisierter Range- und Splitgruppe sowie 12 Fahr- und 4 Rückwärtsgängen; für den Motor D16E/660 ausschließlich das Overdrive-Getriebe VO3112AT; für den Motor D16E/580 das synchronisierte 14-Gang-Schaltgetriebe als Overdrive-Getriebe VTO2814B und als Direktganggetriebe VT2814B in der Standardausstattung und als Option das I-Shift-Direktgang-Getriebe V2812AT

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS in drei Ausstattungsstufen mit integrierter ABS- und ASR-Funktion sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung; Motorbremsleistung: 313 PS (230 kW) bei 2.200/min; Sonderausstattungen: ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) und Volvo Engine Brake (VEB+) mit einer Motorbremsleistung von 578 PS (425 kW) bei 2.200/min

Achskonfigurationen: Sattelzugmaschinen: 4x2, 6x2 und 6x4; LKW-Fahrgestelle: 4x2, 6x2, 6x4, 8x2 und 8x4

FH 16/660 nur mit dem I-Shift 2 zu haben ist. Die neue Generation des 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebes in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung ist im Vergleich zum Vorgänger noch robuster, kompakter und leichter gebaut sowie mit einer leistungsfähigeren Hard- und intelligenteren Software für noch kürzere Schaltzeiten und eine noch perfektere Gangwahl ausgestattet. Außerdem ist die neue I-Shift-Generation auf einen maximalen Drehmomenteingang bis 3.100 Nm und Zuggesamtwichte bis 60 t beziehungsweise in einer speziellen Konfiguration sogar bis 180 t ausgelegt.

Weiterhin wurde die Eco-Rollfunktion beim I-Shift 2 weiter verfeinert. Hier wählt die Elektronik unter bestimmten Voraussetzungen den neutralen Gang, um den Lastzug ohne die Schleppverluste des Motors länger rollen zu lassen. Damit lässt sich einiges an Kraftstoff sparen. Volvo Trucks hat diese Schaltlogik übrigens als erster Nutzfahrzeughersteller mit der ersten I-Shift-Generation eingeführt.

Großartige Gefühle. Das I-Shift 2 war auch erheblich am großartigen Gefühl hinter dem Steuer des FH 16 beteiligt. Vor allem bei den 25,25-m-Zügen ermöglichte das I-Shift die volle Konzentration auf den Verkehr. Diese recht langen Lastzüge zeigten sich sowohl im Stadtverkehr als auch auf Landstraßen ausreichend wendig und waren dank des Automatik-Schaltgetriebes mit einfachem Handling in allen Situationen beherrschbar. Auf

der Autobahn kam dagegen das I-Shift 2 bei dem mächtigen Triebwerk selbst bei 60 t Zuggesamtwicht nur selten zum Einsatz.

Noch einfacher lassen sich die 16,50 m langen 40-t-EU-Sattelzüge mit dem FH 16 fahren. Bei einem Leistungsverhältnis von 16,5 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 77,5 Nm/t schon ab 1.000/min braucht es nicht mehr viel

Worte. Das gilt auch für die FH-16-Modelle in der 580-PS-Version, die als eine überlegenswerte Alternative im Aufgebot der Testfahrzeuge zu finden waren. Hier stehen die Nennleistung von 580 PS und das maximale Drehmoment von 2.800 Nm in gleichen Drehzahlbereichen wie bei der Topversion zur Verfügung.

Eigentlich ließen sich auf der fremden Teststrecke zwischen der gezähmten und der ungezügelten Version des mächtigen D13E kaum Unterschiede ausmachen. Überhaupt ist Volvo Trucks bei allen FH-16-Lastzügen, egal ob mit 40 oder 60 t Zuggesamtwicht sowie 580 oder 660 PS eine ideale Abstimmung des Antriebsstrangs für eine annähernd gleich große Fahrharmonie gelungen.

Allerdings, und das fiel besonders bei den 40-t-Zügen mit den Sattelzugmaschinen 4x2 auf, ließ das Lenkverhalten zu wünschen übrig: Die gewohnte und oft gelobte Perfektion – was das Ansprechverhalten und die ausgezeichnet stabilisierte Lenkmittelstellung für einen treuen Geradeauslauf betrifft – wurde vor allem bei diesen Fahrzeugen vermisst.

Gerade beim bärenstarken Volvo FH 16 sind Sicherheitsdetails besonders wichtig. Immerhin huscht der Volvo FH 16 über Steigungen, wie es andere LKW nur leer oder teilbeladen schaffen. Die Geschwindigkeitsdifferenz kann dabei durchaus 40 km/h und mehr betragen, wie etwa von 70 zu 30 km/h.

Da ist ein abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat ACC (Adaptive Cruise Control) besonders wertvoll. Klar, das



Pure Kraft: Das mächtige Power-Triebwerk D16E von Volvo Trucks bietet einiges an Hightech.

ACC kann bei einer Annäherung die hohe Differenzgeschwindigkeit von 40 km/h nicht mehr mit den zur Verfügung stehenden Dauerbremsen ausgleichen. Doch der Fahrer wird beim Unterschreiten des Sicherheitsabstands akustisch und optisch gewarnt. Gleichzeitig wird in einen Gang für maximale Motorbrems-Drehzahlen zurückgeschaltet sowie die Motorbremse und – falls vorhanden – der Retarder aktiviert. Der Fahrer hat noch die Chance durch eine sofortige Vollbremsung oder den Wechsel auf die Überholspur einen schwerwiegenden Auffahrunfall zu vermeiden. Deshalb, den FH 16 besser mit ACC sowie höchster EBS-Ausstattungsstufe und ESP ordern. Eigentlich sollten diese Sicherheitsdetails beim FH 16 für den deutschen Markt zur Standardausstattung gehören.

Starke Motorbremse. Alle FH 16 waren auf der Testfahrt in Schweden ohne Retarder unterwegs. Wozu auch – mit der optionalen Motorbremse VEB⁺ stellt das

Volvo-Triebwerk D16E eine Motorbremsleistung von immerhin 578 PS bei 2.200/min zur Verfügung. Außerdem sorgt das I-Shift dank integriertem Bremsenmanagement mit speziellem Motorbremsprogramm für effektive Drehzahlen und so auch für hohe Verzögerungsleistungen bei niedrigen Geschwindigkeiten.

Im Vergleich zum Vorgänger wurde die VEB⁺ weiter verbessert und in der Leistung um rund 15 Prozent gesteigert. Ein Retarder kann beim FH 16 mit der VEB⁺ nur noch in wenigen Situationen und Einsatzverhältnissen Vorteile bringen. Etwa beim Volvo FH 16/580, den es in der Standardausstattung mit 14-Gang-Schaltgetrieben gibt.

Die Sinnfrage. So sehr auch der Volvo FH 16/660 auf den ersten Probefahrten in Schweden begeistern konnte: Bei diesem Fahrzeug stellt sich zumindest für den europäischen Fernverkehr mit 40 t Gesamtzuggewicht die Frage nach der Vernunft. In einem etwas günstigerem Licht er-

Mit der VEB⁺ stellt das Volvo-Triebwerk D16E eine Motorbremsleistung von 578 PS zur Verfügung.

scheint da der Volvo FH 16/580 als Zugpferd im termingebundenen Schwerverkehr. Klar, das Beide mit dem Powertriebwerk D16E das Potenzial für hohe Transportleistungen besitzen. In Deutschland gibt jedoch bei den Überholverbots über sehr lange Distanzen immer noch der LKW mit dem schwächsten Motor das Tempo an.

Auf absehbarer Zeit ist auch nicht erkennbar, das im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU jemals 60-t-Lastzüge im 25,25-m-Format zugelassen werden. Hauptsächlich sprechen einerseits die politischen Ausrichtungen pro Bahn in einigen Mitgliedsländern – wie Deutschland – und andererseits vor allem die Infrastruktur der Park- und Rastplätze dagegen.

ADELBERT SCHWARZ