



Die FH16-Modelle waren als King mit reichlich Power und urwüchsigem Drehmomentniveau unterwegs.

Volvo FH16/FH und FM

Zum Wohlfühlen

Volvo Trucks organisierte im spanischen Alicante eine Fahrvorstellung und präsentierte auf eindrucksvolle Weise seine neuen FH16-, FH- und FM-Modelle.

Volvo Trucks hatte zur ersten Fahrvorstellung der neuen LKW-Baureihen FH/FH16 geladen. Weiterhin konnten die neuen FM-Modelle mit dem neuen 11-l-Dieselmotor und der neuen Kabine Globetrotter „LXL“ erprobt werden. Da war die Testfahrt mit dem FL, in dem das neue 6-Gang-Automatikschaltgetriebe I-Sync installiert ist, eigentlich nur noch eine Zugabe. Zumin-

dest vom Wetter her (Sonnenschein, angenehme Temperaturen und nur ein lauer Wind) hatte sich die lange Anreise gelohnt.

Das Testaufgebot von Volvo Trucks machte in der spanischen Morogensonne mächtig Eindruck. Angetreten waren die komplette FH16-Riege mit 540, 580 und 660 PS sowie die wichtigsten FH-Modelle mit 440, 480 und 520 PS Motorpower. Als

weitere Gruppe standen die FM-Modelle mit dem neuen D11-Diesel in den Leistungsversionen mit 390 und 430 PS parat, darunter auch das FM-Topmodell mit der neuen XLX-Kabine.

Volvo Trucks hat mit vorsichtigem Face-Lifting der neuen FH/FH16-Klasse ein neues und gleichzeitig bekanntes Antlitz verliehen, das im Vergleich zum Vorgänger noch sympathischer und mas-



Die Testfahrzeugflotte mit den FH16, FH und FM-Modellen bot ein beeindruckendes Bild.

Bleibt eiskalt,
wenn's heiß hergeht.

Überzeugende Kühleffizienz:
die Cool Liner Duoplex-Baureihe.

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft



www.krone-trailer.com

Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH • Tel.: +49 (0)5951 2 09-0 • info.nfz@krone.de



Der FH-520 zeigte als Premium-LKW seine Leistungsstärke.



Der FM mit D11-Diesel und LXL-Fahrerhaus

kuliner wirkt. Die wesentlichen Änderungen sind neue Scheinwerfer und Sonnenblenden sowie ein neues Globetrotter-Schild. Etwas auffälliger sind die Details der Top-Baureihe FH16.

Erst in der Kabine offenbaren sich die FH/FH16-Modelle als eine neue Fahrzeuggeneration. Der Volvo FH wurde mit einem vollständig neuen, ansprechenden Innenraum ausgestattet, der sowohl ein hochwertiges und ergonomisch gestaltetes Fahrerumfeld als auch viel Platz zum Wohlfühlen bietet. Neue, intelligente platzierte Stauräume, neue Liegen, ein neigbarer Beifahrer-Ruhsitz und ein modernes Beleuchtungssystem tragen zum erhöhten Komfort bei. Der Volvo FH16 wurde als Flaggschiff mit den selben Neuerungen ausgestattet. Volvo hat es sich jedoch nicht nehmen lassen, mit elitären Designelementen und weiteren Funktionsdetails die Exklusivität seiner Top-Baureihe zu unterstreichen.

Mit den neuen Assistenzsystemen ist Volvo Trucks beim Thema Hightech-Sicherheit ein weiter Sprung nach vorn gelungen (siehe auch KFZ-Anzeiger 17/2008).

Ab sofort sind ein neuartiges Fahrerwarnsystem bei Müdigkeit, die Spurwechselunterstützung zur Warnung vor Fahrzeugen im toten Winkel auf der Beifahrerseite und Regensensor-gesteuerte Scheibenwischer – jeweils erstmals in europäischen LKW installiert – sowie das ESP als Weltneuheit jetzt auch für 6x2-Trucks und weiterhin Abbiegelicht und ACC mit Betriebsbremsfunktion bei Unterschreiten des Sicherheitsabstands im Programm.

Volvo Trucks hatte in Spanien einen interessanten, rund 240 km langen Rundkurs für die Testfahrten abgesteckt. Klar, vor der Fahrt mit dem 660 PS starken FH16-Topmodell kam ein wenig Spannung auf. Volvo Trucks hat sich jedoch zur IAA in Hannover das Drehen an der PS-Schraube verkniffen. So ist der FH16-Bolide nur noch der zweitstärkste, aber immer noch der drehmomentgewaltigste europäische LKW. Und bei den heutigen kraftstoffsparenden Fahrphilosophien spielt der maximale Drehmomentwert eindeutig die Hauptrolle.

Bei heutiger Fahrphilosophie steht das jeweilige maximale Drehmoment an erster Stelle.

Der mächtige 6-Zylinder-Reihendiesel D16E mit 16,1 l Hubraum bietet ein urwüchsiges maximales Drehmoment von 3.100 Nm schon bei 1.000 bis 1.450/min und gibt die 660 PS (485 kW) Nennleistung bei 1.500 bis 1.800/min ab. Der FH16-660 ebnete mit 40 t Zugegesamtgewicht und einem Leistungsverhältnis von immerhin 16,5 PS/t sowie einem maximalen Drehmomentniveau von sagenhaften 77,5 Nm/t die oft recht steilen und langgezogenen Steigungen auf der Teststrecke in Spanien regelrecht ein. Der FH16 verleiht mit rundum gelungener Fahrharmonie, exaktem Lenkverhalten, Flüsterniveau in der Kabine und elitärerem Interieur ein wirklich erhabenes Gefühl als King der Straße – ganz gleich, in wel-

cher Leistungsversion (ob 660 PS oder 580 PS und 2.800 Nm sowie 540 PS und 2.600 Nm).

Der Umstieg von der Topclass FH16 auf die Premiumclass FH bedeutet bei Volvo nur eine kleine Stufe nach unten. Betroffen ist eher das exklusive Design, keine Abstriche gibt es dagegen bei Komfort und Wohlfühl-Atmosphäre. Und auch das Cockpit ist im Verhältnis 1:1 übernommen worden. Mit dem 12,8-l-Motor D13A stellt Volvo Trucks einiges an Power zur Wahl. Die leistungsstärkste Version des D13A reicht mit 520 PS bei 1.500 bis 1.800/min und einem maximalen Drehmoment von immerhin 2.500 Nm bei 1.050 bis 1.450/min in die Königsklasse des schweren LKW-Segments für den internationalen Fernstreckenverkehr hinein. Auch die anderen Leistungsvarianten des FH mit 480 PS und 2.400 Nm sowie 440 PS und 2.200 Nm zeigen Durchzugstärke und eine geschmeidige Motor-Elastizität. Doch vor allem der FH-520 mit dem Leistungsstärksten D13A-Motor bewegten sich im Spanien auf fast gleichem Leistungsniveau.

Der Umstieg vom FH auf den FM gestaltete sich überaus einfach. Das Cockpit in gleicher Machart erforderte praktisch keine Eingewöhnungszeit. Was sofort auffiel, war der bedeutend höhere Motortunnel als in den FH/FH16-Modellen durch das tiefer aufgesetzte Fahrerhaus. Dafür spart der Fahrer sich eine Trittstufe beim Aufstieg. Auch in den FM-Kabinen hat Volvo mit einem wohnlichen Interieur für eine Erste-Klasse-Atmosphäre gesorgt. Vor allem beim neuen FM mit dem LXL-

Fahrerhaus. Es bietet jetzt mit dem um 150 mm höheren Dach selbst auf dem Motortunnel eine ausreichende Stehhöhe für mehr Komfort und Stauraum an Bord.

In Spanien zeigte sich weiterhin, dass Volvo Trucks beim FM mit dem neuen Motor D11 ins Schwarze getroffen hat. Das neue Antriebsaggregat mit 10,8 l Hubraum gibt es in den Leistungsvarianten mit 390 PS (287 kW) bei 1.800 bis 1.900/min und 1.880 Nm maximalem Drehmoment bei 1.000 bis 1.400/min sowie 430 PS (316 kW) und 2.100 Nm bei 1.100 bis 1.300/min.

Zu den Gemeinsamkeiten aller gefahrenen Modelle zählte vor allem die SCR-Technologie mit Ad Blue für die Euro-5-Ausstattung. In bemerkenswerter Weise hat Volvo Trucks bei der Antriebsstrang-Abstimmung die durchzugsstarke Motorcharakteristik der jeweiligen Motorenfamilien ausgezeichnet getroffen. Ebenso



Für jeden Zweck das richtige Interieur: die Top-Klasse für internationale Fernstrecken

konsequent wurde der Antriebsstrang bestückt, ausschließlich mit 12-Gang-Automatikschaltgetrieben in 2-Pedal-Technologie I-Shift. Konsequenter auch die Ausstattung für eine sichere Talfahrt. Hier hat man die Dekompressions-Motorbremse VEB gewählt und auf eine Retarderausstattung verzichtet. Die VEB+ beim

FH16 bringt immerhin 578 PS und beim FH 510 PS sowie die VEB beim FM 394 PS. Bei diesen Verzögerungsleistungen wurde selbst auf den langgezogenen Gefällestrecken kein Retarder vermisst. Ebenso gelungen zeigte sich das integrierte Motorbremsprogramm für effektive Drehzahlen.

ADELBERT SCHWARZ

Licht aus einer anderen Welt...

NEUHEIT
2008

LED-DECKENLAMPE

ZUM EIN- ODER AUFBAU

- Außergewöhnliche Helligkeit (47 Lux bei 2,60m Höhe)
- Geringer Strombedarf (1,1A bei 24V) - hohe Lebensdauer
- Geeignet für 12V und 24V (Betriebsspannung: 11V - 36V)

POMMIER GROSS Aluminium GmbH
 In der Grobach 18 - 61197 Florstadt
 Telefon : +(49) 6041 8231-0 - Telefax : +(49) 6041 8231-145
 e-mail : zentrale@pommier-gross.de - www.pommier-gross.de - www.groupe-pommier.com

IP 67
ADR

Publiland