



Volvo FH16/700

Der Boliden-König

Der neue FH16/700 überzeugte auf den ersten Fahrten als stärkster Serien-LKW und sorgte für außergewöhnliche Fahreindrücke.

Auf den ersten Blick sind 700 PS und urgewaltige 3.150 Nm des neuen Motors D16G Euro 5 der blanke Wahnsinn. Mit dieser sagenhaften Power hat Volvo Trucks jetzt den FH16/700 als weltweit stärksten Serien-LKW ausgestattet. Und das nach der vergleichsweise kurzen Amtszeit des FH16/660 (Motor:

D16E Euro 4: 660 PS bei 1.500 bis 1.800/min und 3.100 Nm bei 1.450/min). Der Vorgänger des FH16/700 wurde erst im Jahre 2006 als „King of the Road“ vorgestellt. Augenscheinlich wollte Volvo Trucks die Entthronisierung des FH16/660 durch MAN mit dem TGX 18.680 nicht hinnehmen. Volvo Trucks führt nun mit

700 PS wieder die Riege der Super-Trucks an.

Auf den zweiten Blick macht jedoch Sinn, dass Volvo Trucks bei der Euro-5-Weiterentwicklung des D16-Dieselmotors nochmals an der Leistungs- und Drehmomentschraube in Richtung Power gedreht



Der neue Motor D16G/700 leistet beeindruckende 700 PS und bringt knapp über Leerlaufdrehzahl ein urwüchsiges Drehmoment von 3.150 Nm auf.

Darüber hinaus gelang eine NO_x -Reduktion von über 40 Prozent. Diese Tatsache dürfte beim Power-Triebwerk D16G den Ad-Blue-Bedarf bei der SCR-Abgasnachbehandlung weit nach unten senken.

Der neue 6-Zylinder-Reihen-Diesel D16G/700 Euro 5 gibt jetzt seine Nennleistung bei 1.550 bis 1.800/min und sein maximales Drehmoment schon bei 1.000 bis 1.550/min ab. So liegt die maximale Kolbenkraft bereits bei etwas mehr als Leerlaufdrehzahl an. Entsprechend tief sind das breite wirtschaftliche Drehzahlband bei 1.000 bis 1.500/min und der verbrauchsgünstige Vollastbereich bei 1.150 bis 1.300/min markiert.

Die niedrigen Drehzahlen und ein perfekt konzipierter Einlasskrümmer sorgen für einen optimierten Gaswechsel und eine hohe Aufladung. Hinzu kommen das Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder mit hohen Einspritzdrücken und ein speziell konstruierter Brennraum für eine effektive Verbrennung mit hohem Wirkungsgrad.

Die Erstvorstellung des FH16/700 erfolgte Anfang dieses Jahres. Die ersten Exemplare rollen bereits vom Band. Zum Auftakt der Markteinführung in Deutschland organisierte Volvo Trucks eine Tour von Volvo Austria in Unterpremstätten zu Volvo Trucks Deutschland in Ismaning bei München. Danach ging der KFZ-Anzeiger nördlich von München im Raum Freising-Landshut-Erding zur exklusiven Probefahrt an den Start. Eine sehr anspruchsvolle Streckenführung mit sehr großem Landstraßenabschnitt, auf dem langgezogene Steigungen und Anstiege bis über zehn Prozent zu finden sind. Der Autobahnabschnitt führt ebenfalls durch hügelige Topographie.

Volvo Trucks versteht es, den FH16/700 in Szene zu setzen. Im schwarzen Gewand mit chromblitzenden Insignien posiert das Testfahrzeug FH16/700 6x4 mit martialischem Outfit. Eigentlich zu schade, um als Zugpferd für ein 40-t-Kippauflieger-Gespann zu dienen.

hat. Im Vergleich zum Vorgänger konnte Volvo Trucks nach eigenen Angaben die Leistungssteigerung beim FH16/700 ohne Mehrverbrauch realisieren. Auch beim neuen D16G setzt Volvo Trucks auf die Abgasnachbehandlung mit SCR-Technologie und Ad-Blue, für eine effektive Verbrennung ohne Kompromisse.

Begeisternde Technik: Der FH16/700 protzt mit 700 PS Leistung und 3.150 Nm maximalem Drehmoment.

TECHNISCHE DATEN

DIE NEUE BAUREIHE FH 16 VON VOLVO TRUCKS

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

Motor: Volvo D16G Euro 5: 6-Zylinder-Reihendiesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-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 mit Voreinspritzung; Bohrung/Hub: 144/165 mm; Hubraum: 16,1 l; D16G/700: Leistung: 700 PS (515 kW) bei 1.550 bis 1.800/min; maximales Drehmoment: 3.150 Nm bei 1.000 bis 1.550/min; D16G/600: 600 PS (441 kW) bei 1.500 bis 1.900/min; max. Drehmoment: 2.800 Nm bei 1.000 bis 1.500/min; D16G/540: 540 PS (397 kW) bei 1.450 bis 1.900/min; max. Drehmoment: 2.650 Nm bei 1.000 bis 1.450/min

Getriebe: Volvo I-Shift 2: Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit mikroprozessorgesteuertem Fahrprogramm und wahlweise manueller Bedienung als unsynchronisiertes 3-Gang-Hauptgetriebe mit synchronisierter Range- und Splitgruppe: Overdrive-Getriebe VO3112AT und Direktgang-Getriebe V2812AT mit jeweils 12 Fahr- und 4 Rückwärtsgängen; Overdrive-Getriebe VO3112AT; Overdrive-Getriebe VTO2814B mit 14 Gängen; Einsatz je nach Typ und Leistungsversion

Antriebsachsen: je nach Einsatzspezifizierung als einfach untersetzte Hipoydachsen oder doppelt untersetzte Achsen mit Nabenvorgelege

Achskonfigurationen: Sattelzugmaschinen: 4x2, 6x2, 6x2/4 und 6x4; LKW-Fahrgestelle: 4x2, 6x2/NLA gelenkt, 6x2/NLA starr; 6x4, 8x2/NLA gelenkt und 8x4

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 und Volvo Engine Brake (VEB+) mit einer Motorbremsleistung von 578 PS (425 kW) bei 2.200/min, Sekundär-Retarder; Sicherheits-Sonderausstattung: Regensensor; ACC, Spurhalteunterstützung; Fahrer-Müdigkeitssystem; Spurwechselassistent und Alkoholtester



Passend zur prestigeträchtigen Boliden-Power gibt es die Globetrotter-Kabine mit Edel-Interieur sowie vorbildlichem und übersichtlich instrumentiertem Arbeitsplatz.



Bequem und sicher geht es nach oben in die Globetrotter-Kabine. Der Fahrer wird von einem Edel-Interieur in Stoff-/Leder-Kombination mit FH16-Prägung empfangen. Am außerordentlich vorbildlichen Fahrerplatz hat Volvo Trucks ebenfalls FH16-Insignien eingearbeitet. Die Globetrotter-Kabine bietet in der Single-Version mit superbreitem Liegebett reichlich Platz und befreiende Dimensionen sowie viel Stauraum, günstig platzierte Ablagen und einen bequemen Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

Der Leistungsüberschuss wurde beim FH16/700 konsequent in eine hohe Fahrharmonie umgesetzt.

Beim Start zur Probefahrt überrascht der FH16/700 als flüsterleiser Power-Truck mit fast vibrationsfreiem Motorleerlauf. Volvo Trucks hat beim neuen Triebwerk D16G in die Voreinspritzung für das Pumpe-Düse-Elemente-System und hydraulische Schwingungsdämpfer für die Kurbel- und Nockenwelle investiert. Außerdem sind die Steuerräder

samt Antrieb für Lenkungs-, Öl- und Kraftstoffförderpumpe gewichts- und geräuschreduziert auf der Schwungradseite als kompakt abgedichtete Konstruktion angeordnet.

Auf der Autobahn gibt es für den FH16/700 wenig zu tun. Die langgezogenen Steigungen auf dem gewählten Abschnitt nimmt der Power-Truck ohne Schaltarbeit bei einem Drehzahlniveau von rund 1.140/min bei Autobahntempo 80 km/h in der höchsten Getriebestufe.

Auf dem Landstraßenabschnitt ließ das intelligente 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe Volvo I-Shift den FH16/700 auf ebener sowie einfach ansteigender Topographie im Bereich von etwa 900/min bis 1.100/min im 12. beziehungsweise 11. Gang rollen. Selbst auf den steilen Anstiegen von über 10 Prozent reichte dem FH16/700 ein Drehzahlniveau im Bereich von 1.300/min aus: einfach phantastisch, wie souverän der FH16/700 von der urwüchsigen Kolbenkraft bei dem niedrigen Drehzahlniveau vorwärts getrieben wird. Immerhin stehen bei 40 t Zuggesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von 17,5 PS/t und vor allem ein Drehmomentniveau von 78,8 Nm/t zur Verfügung.

Der Leistungsüberschuss wurde von Volvo Trucks in ein konsequentes niedri-



Erster Volvo FH16/700 ausgeliefert

Tore Aase (rechts) übernimmt den Schlüssel des ersten FH16/700 aus dem Werk Tuve von Werksdirektor Johan Jinhage.

ges Drehzahlniveau umgesetzt. Der FH16/700 lässt sich sogar auf bergigen Straßen in unteren Drehzahlbereichen mit hervorragenden Zugleistungen bewegen. Hinzu kommen eine ausgezeichnete Fahrbarkeit und exzellente Fahrharmonie. Perfekt auch Antriebsstrangabstimmung mit dem Volvo I-Shift, inklusive „I-Roll-Funktion“ für eine längere Nutzung der Gefällekraft ohne Motorschleppverluste bei einfach abfallender Topographie.

Für die Zügelung der gewaltigen Motorpower steht dem Fahrer nur eine Motorbremsleistung von 312 PS zur Verfügung. Da ist die Sonderausstattung mit der VEB+, die eine Motorbremsleistung von immerhin 578 PS bei 2.200/min liefert, praktisch unverzichtbar. Ebenso wie das I-Shift-Getriebe, das die mächtige Motorpower antriebsstrangschonend auf die Straße bringt und dank integriertem Bremsenmanagement mit speziellem Motorbremsprogramm für effektive Drehzahlen und so auch hohen Verzögerungsleistungen bei niedrigen Geschwindigkeiten sorgt.

Eigentlich vertritt Volvo Trucks die Philosophie, dass die VEB+ völlig ausreicht und verzichtet auf die Empfehlung eines Sekundär-Retarders. Bei den FH16-

Vorigen Monat übernahm Tore Aase aus Norwegen den ersten Volvo FH16/700 aus dem Werk Tuve nahe Göteborg in Schweden. Der Inhaber der Spedition Spesial og Tungtransport AS aus Förde setzt das Fahrzeug an der bergigen Westküste Norwegens für den Transport von Ausrüstungen für die Ölindustrie ein, wo die mächtige Motorpower von 700 PS und 3.150 Nm zum Tragen kommt. Tore Aase verbringt bis zu 200 Tage im Jahr in seinem LKW, und bei seinen Fahrten entlang der anspruchsvollen

Westküste Norwegens werden die Grenzen des Fahrzeugs ausgetestet.

„Wir haben uns für den FH16/700 entschieden, weil wir Lasten von bis zu 50 t transportieren. Die Straßen sind oft eng, und es gibt kilometerlange Steigungen zwischen sechs und 10 zehn Prozent, so dass man nie genug Leistung haben kann“, begründete Tore Aase seine Entscheidung für den Volvo FH16/700 und hofft auf höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten im Transporteinsatz. **AS**

Modellen ist das jedoch anders: Die Mehrzahl der Testfahrzeuge sind mit einem Sekundär-Retarder ausgestattet.

Trotz aller Begeisterung, die der FH16/700 bei der ersten Probefahrt aufkommen lässt, stellt sich zumindest im europäischen Fernverkehr mit Gesamtzuggewichten von maximal 40 t die Frage nach der Vernunft. Im termingebundenen Schwerverkehr, bei Einsätzen mit sehr hügeliger Topographie, bei Schwertransporten sowie in Skandinavien mit Zug-Gesamtgewichten bis 60 t erscheint der Super-Truck allerdings in einem günstigeren Licht.

Jedoch hat Volvo beim neuen D16G-Dieselmotorwerk die Anforderungen im europäischen Fernverkehr berücksichtigt und liefert den mächtigen 6-Zylinder-Reihendieselmotor auch in den Leistungsvarianten mit 600 (2.800 Nm) und 540 PS (2.650 Nm). Eine gute Nachricht für die FH16-Fans, die auf die Werthaltigkeit und Laufruhe des 16,1-l-Triebwerks nicht verzichten möchten, jedoch bei der Power der Linie der Vernunft folgen wollen. **AS**

Alle Tests und Fahrerberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Zugegeben, unser Gütesiegel sieht Denn Sicherheit braucht keine Sch

Vertrauen Sie dem TGC-Gütesiegel: beste Auswahl, beste Qualität und

Beim Gebrauchtwagenkauf sollten Sie auf das TGC-Gütesiegel achten. Dieses Siegel garantiert Ihnen einen Gebrauchtwagenkauf ganz ohne Risiko – und das an 80 Standorten in ganz Deutschland. Unsere Fahrzeuge sind werkstattgeprüft und komplett aufbereitet. Und sollten Sie einmal Fragen haben, helfen Ihnen unsere

TGC. Gebrauchte Transporter ohne Risiko.



schlicht aus.
nörkel.

beste Beratung.

zertifizierten Verkäufer gerne weiter. Zusätzlich führen wir bei Bedarf sogar individuelle Ein- und Umbauten durch. Alle Informationen und über 5000 gebrauchte Transporter finden Sie unter www.mercedes-benz.de/tgc