



Mister Powerking

Endlich war es soweit: Volvo Trucks feierte die Weltpremiere des neuen FH 16 in Schweden. Mit 610 PS Leistung ist das Volvo-Flaggschiff Europas stärkster Fernverkehrs-LKW.

Nach der Vorstellung der neuen FH 12-Generation sowie der FM 9/12-Generation im Herbst 2001 ließ Volvo Trucks seine Fans auf den FH 16 noch eine Zeit lang warten. Doch jetzt wurde die Weltpremiere des neuen Volvo-Flaggschiffs FH 16 in Schweden gefeiert. Unter der Kabine des stärksten Fernverkehrs-LKW Europas ist der neue, robust gebaute Sechszylinder-Reihenmotor D16 C eingelassen. Er leistet aus 16,1 l Hubraum mit Turbolader und Ladeluft-

kühler souveräne 610 PS zwischen 1.600 und 1.700/min und besitzt ein sagenhaftes maximales Drehmoment von 2.800 Nm, das bereits bei nur 950/min anliegt und bis 1.500/min zur Verfügung steht. Verglichen mit dem Vorgänger D16 B, mit dem nur noch Pleuellagerschrauben sowie Bohrung und Hub übereinstimmen, ist der neue D16 C Euro 3 um 100 kg leichter und 90 PS stärker.

Volvo Trucks hat den 16,1-l-Motor D16 C auf Basis der kleineren D9- und D12-



Stolze Gefühle: Der Fahrer erlebt die Exklusivität des FH 16 auch am Gaspedal, wo immer Leistung anliegt.



In Spitzenposition: Der FH 16/610 von Volvo Trucks ist der stärkste Fernverkehrs-LKW Europas.

Volvo-Motoren in den neuen FM- und FH-Modellen völlig neu entwickelt. So konnte eine Motorenfamilie mit vielen übereinstimmenden Komponenten sowie gemeinsamen Konstruktionsmerkmalen wie durchgehender Zylinderkopf, oben liegende Nockenwelle, 4-Ventiltechnik sowie elektronisches Motormanagement (EMS) und Pumpe-Düse-Elementen-System (PDE) gebildet werden. Den Motor D16 C gibt es auch in einer gedrosselten Version mit 550 PS Leistung und einem maximalem Drehmoment von 2.500 Nm.

Sonderlackierung, dezentes Chromleistenglitzer an Frontgrills und Sonnenblende sowie ein exklusives Interieur werten die Fernverkehrs-, Globetrotter- und Globetrotter-XL-Kabinen mit dem Schriftzug „FH 16“ deutlich auf. Dazu gibt es noch einige Features im Bereich der aktiven und passiven Sicherheit. Der FH 16 kann jetzt geordert werden, und die Produktion soll, wie zu hören war, dieses Jahr im Herbst anlaufen.

In der Königsklasse überholt dann Volvo Trucks mit dem 610-PS-Boliden den noch amtierenden „King of the Road“ (Scania R164 V8/580 mit 15,6-l-V8-Diesel: 580 PS und 2.700 Nm maximales Drehmoment). Es wird Scania nicht gefallen, ausgerechnet von Volvo auf dem heimischen Markt überboten zu werden – schmerzlich dabei: In Schweden, wo 60 t Gesamtzuggewicht erlaubt sind, machen diese PS-Giganten durchaus Sinn.

Ein Grund mehr für Volvo Trucks das Flaggschiff FH 16 in Schweden vorzustel-

Mit 610 PS und einem maximales Drehmoment von 2.800/min neuer „King of the Road“: der Volvo FH 16

len. Und zwar in der Region „Höga Kusten“. Hier ließen sich auf Streckenabschnitten mit hügeliger Topographie in einigen langgezogenen Steigungen die urwüchsige Höchstleistung und das gewaltige maximale Drehmoment des D16 C anfordern.

Es war schon beeindruckend, von einer FH 16-Flotte mit neun Fahrzeugen empfangen zu werden. Alle mit den imponierenden Globetrotter-Kabinen in „Bass green“ aus dem exklusiven FH 16-Farbwahlprogramm. Die grüne Sonderlackierung zeigte unterschiedliche Eigenschaften: Bei reflektierendem Sonnenlicht ist der Farbton warm, und im Schat-

ten sind stahlblaue Nuancen zu sehen. Zur exklusiven Finish-Lackierung passt auch das spezielle FH 16-Kabinen-Interieur. Hier hat Volvo Trucks die bei der Vorstellung der neuen FH-Generation bereits hochgelobte Innenausstattung auf ein hohes Prestige-Image getrimmt. Als Kontrast zum dezent abgedunkelten Sitzbezug und Innenausschlag schmücken ziegelfarbene Einfassungen die Türverkleidungen und Innenwände sowie das Armaturenbrett. Ein weiteres Detail ist das Multifunktions-Lederlenkrad.

Die eingesetzten Materialien mit angenehm fühlbarer Oberflächenstruktur und die gediegene Farbwahl vermitteln sowohl optisch als auch haptisch das Gefühl der Hochwertigkeit und Exklusivität. Genau das muss der Fahrer spüren: Es soll etwas Besonderes sein, in einem FH 16 zu sitzen.

Es war auch ein besonderes Gefühl, mit dem FH 16 zu fahren. Vor allem, wenn als erste Fahrt auch noch eine schwedische Zugkombination von 25,25 m Länge mit 60 t auf sieben Achsen angesagt ist. Das Muskelspiel des FH 16 war einfach beeindruckend. Selbst bei 60 t Gesamtgewicht und hügeliger Topographie reichten die 12 Fahrgänge des Volvo-Schaltgetriebes VT/VTO 2814 B völlig aus, und es konnte vom Stand weg mit ganzen Gängen beschleunigt werden.

Bei 60 t Gesamtgewicht ergaben sich bei der 610-PS-Version des D16 C immerhin ein Leistungsgewicht von rund 10,2 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 46,7 Nm/t. Bei der 550-



Beeindruckende Vorstellung: Zu den ersten Testfahrten stand eine FH 16-Flotte mit insgesamt neun Boliden bereit.

NEUVORSTELLUNG Volvo FH 16



TECHNISCHE DATEN

FH 16/610 – FH 16/550:

Kabinen: L2H1: langes Fernverkehrsfahrerhaus mit flachem Dach und 1,40 m Stehhöhe; L2H2 Globetrotter: langes Fernverkehrsfahrerhaus mit Hochdach und 1,76 m Stehhöhe; L2H3 Globetrotter XL: langes Fernverkehrsfahrerhaus mit extra hohem Dach und 1,93 m Stehhöhe.

Baumuster: Sattelzugmaschinen und Motorwagenfahrgerüste; Achskonfigurationen: 4x2, 6x2, 6x4, 8x2 und 8x4; Fahrgestellhöhen: X-Low, Low, Medium und High

Antriebsstrang

Motor D16 C/610 (D16 C/550): flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihendiesel Euro 3; Abgassturbolader und Ladeluftkühlung; elektronisches Motormanagement-System (EMS); Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Element-System (PDE); Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Hubraum: 16,1 l, Bohrung/Hub; 144/165 mm; Leistungsdaten: D16 C/610 (D16 C/550): Nennleistung: 610 PS/449 kW (550 PS/404 kW) jeweils von 1.600 bis 1.700/min max. Drehmoment: 2.800 Nm (2.500 Nm) jeweils von 950 bis 1.500/min

Getriebe: Volvo VT2814B: synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 12 Fahrgänge (Spreizung von 11,13:1 bis 1:1) zwei Kriechgängen ($i = 13,16:1$ und $16,41:1$); Rückwärtsübersetzungen von 3,22:1 bis 15,06:1; Volvo VTO2814 B: wie VT2814 B jedoch als Overdrive-Getriebe mit Spreizung von 8,79:1 bis 0,79:1, Kriechgangübersetzungen von 10,35 und 12,96 sowie Rückwärtsgangübersetzungen von 2,54:1 bis 11,91:1

Motorbremse: Stauklappen-Motorbremse (EPG), Leistung: 313 PS/230 kW; Sonderausstattung: Volvo Engine Brake (VEB), Leistung: 517 PS/380 kW Motor-Nebenantrieb: maximale Leistungsabnahme im Fahrbetrieb 650 Nm und im Stand 1.000 Nm

Fahrwerk

Bremsen: Zweikreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage: vorn und hinten druckluftbetätigte Scheibenbremsen; EBS mit Integration von ABS und ASR, Bremsassistent sowie Motorbrems- und – falls vorhanden – Retarderleistung (Brake Blending-Funktion); ESP und als Anfahrhilfe in Steigungen das Hill-Start-Aid-System, abstands geregelter Tempomat ACC – Adaptive Cruise Control (jeweils Sonderausstattung)

Antriebsachsen: RS1356 SV: einfach übersetzte Einzelachse für Zuggewichte bis 56 t, Übersetzungen: von 2,50:1 bis 3,67:1; RTS2370 A: einfach übersetzte Doppelachse für Zuggewichte bis 70 t, Übersetzungen: von 2,43:1 bis 5,14:1; RS1370 HV: doppelt übersetzte Einzelachse mit Nabenvorgelege für Zuggewichte bis 70 t, Übersetzungen 3,61:1 bis 4,55:1; RT 2610 HV und RT3210 HV: jeweils doppelt unteretzte Doppelachse mit Nabenvorgelege für Zuggewichte bis 100 t.

PS-Version, die auch mit 60 t gefahren wurde, standen noch 9,2 PS/t und 41,6 Nm/t zur Verfügung.

Die FH 16 als Zugpferde der Euro-Sattelzüge mit 16,50 m Länge und 40 t Gesamtgewicht waren schon in der 550-PS-Version und erst recht mit 610 PS richtige Rennpferde. Sie beschleunigten aus dem Stand mit 40 t fast so schnell wie manch andere mit leerem oder nur teilbeladenem Lastzug. Kein Wunder, bei einem Blick auf die Leistungsverhältnisse der Fahrzeuge mit 40 t Gesamtgewicht – FH 16/550: 13,8 PS/t und 62,5 Nm/t und FH 16/610: 15,3 PS/t und 70 Nm/t.

Die Unterschiede zwischen dem FH 16/550 und FH 16/610 waren jedoch gefühlsmäßig ziemlich gering. Beide verfügten über ein schnelles Ansprechverhalten. Doch beim FH 16/610 lag die Fahrharmonie noch etwas höher. Insgesamt war das Fahrgefühl in beiden Fahrzeugen einfach fantastisch.

Und dann erst der Sound, der von den D16 C-Power-Aggregaten ans Fahrerohr dringt. Er ist so dezent, dass er eigentlich unbewusst im Raum schwebt und doch dem Fahrer seine souveräne Stärke übermittelt. Genauso wie über das Fahrpedal, wo der Fahrer immer Leistung anliegen hat. Auch im unteren Drehzahlbereich bauen die Triebwerke innerhalb von zwei Sekunden rund 90 Prozent des maximalen Drehmoments auf.

Talwärts stehen dem Fahrer mit der Stauklappen-Motorbremse eine Dauerbremsleistung von rund 313 PS zur Verfügung. Dank zusätzlicher Volvo Engine



Brake (VEB) lässt sich die Motorbremsleistung auf insgesamt 517 PS steigern. Hier kann schon von Retarder-Qualität gesprochen werden. Da muss bei Gefällefahrten auch mit 60 t Zuggesamtgewicht die Betriebsbremse kaum noch zum Einsatz kommen.

Der neue Volvo FH16 ist nicht nur der stärkste und komfortabelste LKW, den Volvo Trucks je gebaut hat, sondern auch der sicherste. So geht der Volvo FH 16 mit einer Fülle innovativer Sicherheitsmerkmale wie das Adaptive Cruise Control (ACC), einem neuen Bremsassistentensystem für Notbremsungen sowie überarbeiteter Brake Blending und ESP an den Start. Darüber hinaus wurden die Diagnosefunktionen erweitert, zum Beispiel für belastungsabhängige Motorölwechselintervalle (liegen in der Regel im Fernverkehr bei etwa 90.000 km).



Pure Kraft:
Das mächtige
Bolidenherz
D16 C leistet
610 PS und
verfügt über
ein maximales
Drehmoment
von 2.800 Nm.



Etwas Luxus: Das Top-Interieur der FH 16-Kabine wurde mit Chrom außen und ziegelfarbenen Einfassungen innen aufgewertet.

Diese Features, die teilweise als Sonderausstattungen im FH 16-Programm sind, kommen danach auch bei anderen Volvo-Fahrzeugen der FM und FH-Baureihe zum Einsatz. Das Adaptive Cruise Control (ACC) funktioniert im wesentlichen wie ein herkömmlicher Tempomat, sorgt jedoch für einen angemessenen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug mit Hilfe eines Doppler-Radars. Das ACC arbeitet zusammen mit dem Motormanagement und sämtlichen Zusatzbremsen des Fahrzeugs, um die gesetzte Geschwindigkeit auf der Ebene sowie bergauf und bergab zu halten. Nähert sich der LKW einem vorausfahrenden Fahrzeug schneller als Retarder und Mo-

Der FH 16 ist nicht nur der stärkste LKW, den Volvo je gebaut hat, sondern auch der sicherste.

torbremse von sich aus selbst regeln können, erhält der Fahrer ein akustisches und visuelles Warnsignal und muss selbst reagieren.

Außerdem wurde das elektronisch gesteuerte Bremsssystem EBS im FH 16 mit einem neuen Bremsassistenten verbessert. Er registriert durch den schnellen, heftigen Tritt auf das Pedal eine Notbremsung und sorgt dann auch bei nicht voll betätigten Pedal für eine maximale Verzögerung und verkürzt so gleich am Anfang den Bremsweg um entscheidende Meter.

Weiterhin wurde von Volvo Trucks die Brake Blending-Funktion für die koordinierte Zusammenarbeit von Motorbremse, Zusatzbremse und Betriebsbremse

verbessert. Sie arbeitet jetzt noch wirkungsvoller und weist mehr Komfort auf. Zusätzliche Highlights bei allen Volvo LKW mit EBS sind das Hill-Start-Aid-System als Anfahrhilfe an Steigungen. Und das EBS bei Sattelzugmaschinen lässt sich nun bei noch mehr Achskonfigurationen (jetzt auch 6x2 und 6x4) mit ESP ergänzen.

Volvo Trucks setzt die Entwicklung neuer Systeme für die aktive und passive Sicherheit fort. Bald wird ACC bei einem drohenden Unfall auch eine Notbremsung aktivieren können. Auch die derzeitigen serienmäßigen Unterfahrschutzsysteme werden weiterentwickelt, um die Insassen von PKW bei einem Aufprall besser schützen zu können.

Volvo Trucks führt mit dem FH 16 auch das Transport-Informationssystem Dynafleet 2.3 in einer erweiterten Version ein. Zahlreiche neue Funktionen wie die Tracking-Funktion für die automatische Positionsbestimmung und das Assistance-Modul für eine mobile Werkstattdiagnose und schnelle Pannenhilfe erleichtern die Übersicht über Transportabläufe, erhöhen die Sicherheit und helfen dem Unternehmer, verborgene Sparpotenziale ans Licht zu bringen.

Völlig neu bei Dynafleet ist das Modul „Driver Management“. Es hilft, die geltenden Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Sämtliche Aktivitäten werden in Form von Berichten gespeichert und vereinfachen später die Rechnungserstellung sowie die Gehalts- und Lohnabrechnung.

Volvo Trucks sieht ein weiteres noch größeres Sparpotenzial bei den „Schweden“-Lastzügen mit einer Systemlänge von 25,25 m und einem Gesamtgewicht von 60 t. Falls sie in ganz Europa eingesetzt würden, könnten zwei 25,25-m-

Lastzüge soviel Ladung transportieren wie zwei 16,50-m-Sattelzüge und ein 18,75-m-Gliederzug. Praktisch könnten zwei LKW die Arbeit von dreien übernehmen: Das bringt weniger Gedränge auf den Autobahnen und eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von etwa 16 Prozent. Insgesamt ließen sich so die Emissionen und Betriebskosten pro Tonnenkilometer erheblich reduzieren. Das würde natürlich die Produktion des Volvo FH 16 gewaltig ankurbeln.

Im schweren Fernverkehr mit 40 t Gesamtgewicht bringt der stärkste LKW von Volvo Trucks nicht nur Fahrspaß, sondern auch Gewinn: Bei bestimmten Transportaufgaben können die hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten des FH 16 den Unterschied zwischen Gewinn- und Verlust bringenden Aufträgen ausmachen. Außerdem ist der FH 16 die richtige Wahl für extrem schwere Einsätze im Fern- und Holztransport sowie im Baubereich. Noch ist nicht abzusehen, dass sich in der EU höhere Lastzuggewichte und größere Zuglängen durchsetzen lassen. Doch der Volvo FH 16 wird in Deutschland als ein attraktives Nischenprodukt Karriere machen können.

ADELBERT SCHWARZ