

Test_Volvo FH16 750

Der Volvo FH16 750 trat als weltweit stärkster Straßen-LKW mit aerodynamischer Sonderausstattung und vollverkleidetem Auflieger zum Test an.



Schwedens Stärkster

Beim Test konnte der Volvo FH16 750 als wirtschaftlicher Kraftprotz punkten.



Volvo Trucks schickte mit dem FH16 750 den stärksten Straßen-LKW der Welt auf die Testrunde Süd. Herzstück ist das 16,1-l-Dieselmotorwerk D16K750 mit sagenhaften 750 PS bei 1.600 bis 1.800/min und vor allem einem urwüchsigen maximalen Drehmoment von gewaltigen 3.550 Nm bei bereits 950 bis 1.400/min. Damit führt Volvo Trucks die Supertruck-Klasse an, dicht gefolgt von Scania mit dem R 730 (730 PS und 3.500 Nm).

Der Rest der europäischen Hersteller liegt weit zurück. Dieses Feld wird von Daimler mit dem Mercedes-Benz Actros 1863 (625 PS und 3.000 Nm) angeführt. Weitere Hersteller sind bei den schweren Fernverkehrs-LKW in der Leistungsklasse ab 600 PS nicht zu finden.

Ein Zeichen, dass die Schweden ziemlich schmerzfrei die PS-Spirale weiter nach oben gedreht haben. Allerdings: In Skandinavien wird mit anderen Zuggesamtgewichten und -längen als im restlichen Europa gefahren. Aktuell sind es 60 t und 25,25 m. In Finnland darf im Forstbereich sogar mit 76 t und ab Juni in Schweden generell mit 64 t Zuggesamtgewicht gefahren werden.

Eigentlich ist es nicht sinnvoll, die Schweden-Boliden vor europäische Standardsattelzüge zu spannen. Der FH16 750 hat bei 40 t Zuggesamtgewicht ein üppiges Leistungsverhältnis von rund 19 PS/t und ein urwüchsiges maximales Drehmomentniveau von knapp 89 Nm/t zu bieten. Und damit geht auch voll ausgelastet die Post ab. Es ist ein elitäres Gefühl der Souveränität. Beeindruckend sind vor allem die weiten Gangsprünge, mit denen der FH16 750 vom Stand weg auf das gewünschte Marschtempo losstürmt. Teilweise reichen Einstiegsdrehzahlen noch unterhalb von 900/min, um dann mit Power weiter auf Tempo zu beschleunigen.

Faszinierend auch das intelligente Zusammenspiel von I-Shift, dem Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit

Fahrprogrammregelung, I-Roll für einen Schubbetrieb mit abgekoppeltem Motor und I-See als voraussehendem und selbstlernendem GPS-gestütztes Tempomat/Bremsomat-System für eine hervorragende Fahrharmonie sowie wirtschaftliche Verbrauchswerte und hohe Transportleistungen. Das zeigte sich beim Test sowohl auf dem Autobahn- als auch Landstraßenabschnitt.

Wirtschaftlich getrimmt

Entsprechend günstig auch die Testergebnisse: Der FH16 750 erzielte ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 35,0 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,9 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten). Auf dem Autobahnabschnitt waren es sogar nur 30,9 l/100 km bei 81,0 km/h. Das sind für ein Fahrzeug der Supertruckklasse durchaus wirtschaftliche Werte. Gefahren wurde auf der Autobahn mit einer I-See-Vorgabe

von 82 km/h und einer Hysterese von plus 7 minus 7 km/h.

Allerdings ist noch der Adblue-Verbrauch von 4,1 Prozent je l Diesel/100 km hinzuzurechnen. Bei einem Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue ist das ein Wert von 0,4 l/100 km, woraus sich ein Gesamtergebnis

von 35,4 l/100 km und ein Autobahnverbrauch von 31,3 l/100 km ergibt. Der Adblue-Verbrauch spielt bei den CO₂-Emissionen praktisch keine Rolle.

Separater Fahrstiltest

Interessant auch der separate Fahrstiltest auf dem Autobahnabschnitt (siehe Kasten): Zuvor erfüllte das Testfahrzeug bei einem vorgegebenen Marschtempo von 82 km/h und einer erzielten Transportleistung von 81,0 km/h die Tempovorgabe zu fast 99 Prozent. Ein Zeichen, dass I-See die Power des Testfahrzeugs auch für hohe Transportleistungen nutzt. So gesehen ist der Verbrauch von

Volvo Trucks

Effizienz-Pakete

Vor allem für Transportunternehmen sind Einsparungen bei Kraftstoffkosten und Emissionen wichtige Ziele. Ein Grund für Volvo Trucks, seine effizientesten Einsparoptionen in zwei Paketen für eine Dieselerparnis von bis zu 11 Prozent zusammenzufassen: Das Service-Paket umfasst eine Auswahl nützlicher Dienstleistungen und das Fahrzeug-Paket spritsparende Techniken. Im Service-Paket sind die Dienstleistungen Fuel Advice, Dynafleet und Fahrertraining zu finden. Fuel Advice bietet einen Zugang zum Kraftstoffmanagement-Coaching und monatliche Berichte zum Kraftstoffverbrauch mit Verbesserungstipps. Das Flottenmanagementsystem Dynafleet ermöglicht eine Fuhrparküberwachung in Echtzeit mit integrierten Berichten zu Kraftstoffverbrauch, Fahrverhalten und Umweltbelastung für die Analyse von Trends und möglichen Verbesserungen. Dynafleet gibt es auch als App für Smartphones und Tablets. Beim Fahrertraining dreht sich alles ums wirtschaftliche Fahren. Das Fahrzeug-Paket hat I-See als voraussehenden Kopilot, Motorleerlauf-Abschaltung, energieeffiziente Lichtmaschine und auskuppelbaren Luftkompressor sowie aerodynamische Sonderausstattungen zu bieten. Dank flexibler Fahrgestellauslegung lassen sich Einzeltanks für bis zu 900 l Diesel für maximal zulässige Kraftstoffmengen und 100 l Adblue auswählen. **AS**

30,9 l/100 km als recht wirtschaftlich einzustufen.

Auf der 2. Runde wurde mit einer I-See-Tempomatvorgabe von 85 km/h plus 4 minus 5 km/h gefahren. Dieses Mal ließen sich für den Autobahnabschnitt ein Durchschnittsverbrauch von 32,1 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,2 km/h errechnen. Damit erfüllte der FH16 750 die Tempovorgabe zu etwa

ANZEIGE



Technische Daten: Volvo FH16 750 4x2

Maße und Gewichte

FH16 750	
Truck Länge/Breite	5,89/2,50 m
Truck Höhe Kabinendach	3,82 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,55/4,00 m
Radstand	3,60 m
Wendekreisdurchmesser	14,70 m
Tankvolumen Diesel/Adblue	500/60 l
Truck Leergewicht Testwagen ca.	7,9 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t

Antriebsstrang

Motor: D16K750: 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; zweistufige Abgasturbolader-Aufladung, Ladeluftkühlung, obenliegende Nockenwelle, 4 Ventilen pro Zylinder und Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum 16,1 l, Leistung: 750 PS (552 kW) bei 1.600 bis 1.800/min; maximales Drehmoment: 3.550 Nm bei 950 bis 1.400/min. Emissionsminderung: Kombination gekühlte AGR, Oxi-Kat (DOC), Dieselpartikelfilter (DPF), SCR-Technologie und Adblue sowie Amonium-Schlupf-Kat (ASC)

Getriebe: Volvo I-Shift ATO3512E: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Spreizung: 11,73:1 bis 0,78:1.

Antriebs-Hinterachse: RSS 1360 einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 1:3,08; Gesamtauslegung: i = 2,40:1 auf 1.036/min bei 80 km/h.

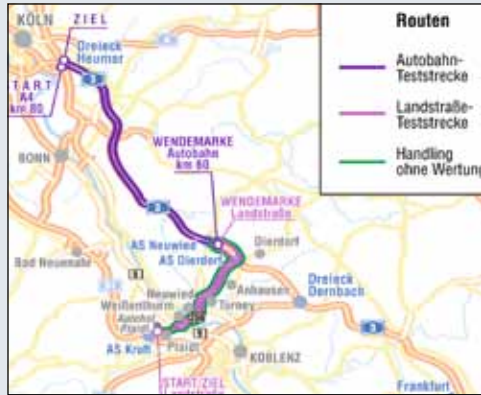
Fahrwerk

Vorne: Starrachse mit Stahlparabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; **Hinten:** starre 13-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung ECAS mit Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer, Stabilisator.

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-ASR-Funktionen und ESP sowie Aktiv-Notbrems-Assistent HWSS-ACB (AEBS) und Spurwächter (LDWS); Dauerbremse: Abgasmotorbremse mit 313 PS (230 kW) plus aufgeladene Dekompressionsbremse VEB+ mit 639 PS (470 kW) bei jeweils 2.200/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Radbremsen wirkend.

Weitere Ausstattung: ACC und GPS-gestützter Tempomat I-See mit Eco-Roll sowie Aufmerksamkeits-Assistent DAS, Spurwechselunterstützung, Reifendruck-Kontrollsystem, Airbag und Gurtstraffer, Bi-Xenon-Scheinwerfer, dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht.

Reifen: Zugfahrzeug: Michelin 315/70 R 22,5 Energy X Line; vorn XFA2, hinten XDA2; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2.



**Anspruchsvoll:
181 km lange
Testrunde KFZ-
Anzeiger Süd**

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km: 115,6 km
Verbrauch Ø: 30,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 81,0 km/h
davon 50% schwieriger Abschnitt:
Ø 39,6 l/100 km bei 80,9 km/h
und 50% einfacher Abschnitt:
Ø 23,0 l/100 km bei 81,1 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.
16% Autobahn
gefahrte km: 65,4 km
Verbrauch Ø: 42,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 62,0 km/h

Bergwertung

A 3, km 46 bis km 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
Verbrauch Ø: 148,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 67,9 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
gefahrte km: 181,0 km
Verbrauch Ø: 35,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 72,9 km/h
Adblue-Verbrauch Ø: 4,1 % je l Diesel/100 km

Wetter

sonnig; Wind 7 km/h aus SW; Böen 17 km/h;
Temperatur +26 bis +31°C

Fahrstil-Test Volvo FH16 750			
Tempomat-Einstellung	km/h	82	85
Autobahn gesamt 115,6 km	Ø l/100 km	30,9	32,1
	Ø km/h	81,0	82,2
Autobahn einfach Anteil ca. 52 %	Ø l/100 km	23,0	24,4
	Ø km/h	81,1	81,9
Autobahn schwierig ca. 48 %	Ø l/100 km	39,6	40,6
	Ø km/h	80,9	82,4

Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



Fahrerhaus

⊕ Erklasse Ergonomie; elegante und übersichtliche Instrumentierung; herausragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in der Alleinfahrerversion überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr, ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen und günstig platzierte Ablagen; praktisch ebener Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

Antrieb

⊕ Außergewöhnliche Motorelastizität; höchste Fahrharmonie; GPS-gestützter Tempomat I-See und Eco-Roll sowie Kraftstoffpaket für sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk/Sicherheit

⊕ Zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität, Automatik-Schaltgetriebe I-Shift in 2-Pedal-Technologie; EBS und ESP; breites Programm an Ausstattungspaketen wie integrierte Standklimaanlage sowie neueste Assistenzsysteme von ACC über Spurwechsel-Unterstützung bis zur Fahreraufmerksamkeits-Überwachung.

Wartung/Service

⊕ Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände; einfacher Birnenwechsel Hauptscheinwerfer; flächendeckendes Servicenetz, umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur- und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannenhilfe.

„Mit der Tempomateinstellung 82 km/h war der FH16 750 besonders wirtschaftlich unterwegs.“

Kostenrechnung

Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	16,1 / 750
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	2.500,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	35,00
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	0,90

Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	35,40
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,45
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	38,50
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,41
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	49,71
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	30.000,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	38.601,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	160,84

Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr]	30.000,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	48.631,25
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste und variable Kosten [Euro/Jahr]	100.732,25
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100 km = Cent/km]	30,88
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	49,71
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	80,59

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBs gem. gesetzl. Vorgaben; Tank 800 l Sattelkuppelung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-225

(1) Quelle: Annahme auf Basis eigener Marktbeobachtungen, (2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate, (3) Verbrauch ermittelt auf der Standard-Teststrecke des Kfz-Anzeiger, (4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung. Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen.
Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

97 Prozent. Im Vergleich zur Fahrt mit der 82er Einstellung ließ sich die Durchschnittsgeschwindigkeit jedoch nur um rund 1,5 Prozent steigern. Das wurde allerdings mit einer Anhebung des Verbrauchsniveaus um rund 3,9 Prozent erkauft. Im

Klartext bedeutet das eine Verbrauchssteigerung von 1,2 l/100 km für einen auf die errechneten Durchschnittsgeschwindigkeiten bezogenen Zeitgewinn von nur 53 Sekunden pro Stunde Fahrzeit. Bei diesen Erkenntnissen bleibt der Fahrer besser sou-

verän am Steuer und lässt den FH16 750 mit Tempo 80/82 laufen. Das ist doch gerade der Vorteil der PS-Boliden, die können selbst Abschnitte mit anspruchsvoll hügeliger Topographie praktisch einebnen und so ihre Marschgeschwindigkeit auf hohem Niveau



Finanzielle Sicherheit lässt sich mieten!

Jetzt wechseln und ab dem ersten Kilometer bares Geld sparen.

Mit den effizienten EURO 6 Modellen von MAN Financial Services lässt sich finanzielle Sicherheit nun ganz einfach mieten.

Ihre Vorteile durch Miete:

- Reduzierung von Maut- und Verbrauchskosten
- Minimales Investitionsrisiko
- Optimaler Einsatz der Fahrzeuge dank integrierter Telematik

TransFAIR. Faire Übergabe, Nutzung und Rückgabe.

EURO-Leasing GmbH • info@manrental.eu • www.manrental.eu
Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Hotline 01806 254673**

MAN | Financial Services
Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.*



* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | ** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.



Perfekt: elegantes Cockpit und hervorragende Ergonomie



Alleinfahrerversion: mehr Platz dank Großablagen über der Liege und erholsamer Schlaf dank breitem Bett

halten. Und – je höher die Tempovorgabe, je höher auch der Stress: Vor allem auf Steigungsabschnitten läuft der PS-Bolide schnell auf die langsameren Kollegen auf. Oft ist ein Überholen, entweder durch ein Verbot oder verkehrsbedingt, nicht möglich.

Gelungene Entwicklung

Das neue Euro-6-Triebwerk D16K im FH16 ist erst seit 2014 zu haben. Insgesamt eine gelungene Weiterentwicklung des 16,1-l-Triebwerks mit Highlights wie Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung, Mehrfach-Piloteinspritzung und Zweistufen-Turbolader für höchste Effizienz, Kraftentfaltung und ruhigen wie auch vibrationsarmen Motorlauf.

Etwas Besonderes ist auch das GPS-gestützte Tempomat/Bremsomat-System I-See mit hohem Spritspar-Potenzial. Der intelligente, selbstlernende Tempomat verlässt sich nicht nur auf das Kartenmaterial. Er kann auch auf die gespeicherten Daten aller Fahrzeuge, die zuvor auf dem jeweils aktuellen Straßenabschnitt mit I-See gefahren sind, in einer Cloud zugreifen. Damit lässt sich die beste Fahrstrategie vorausrechnen, um zum Beispiel in Steigungen mit zuvor geringfügig erhöhtem Tempo bei vollem Ladedruck einzusteigen sowie kurz vor der Bergkuppe den Schwung der Gewichtskraft zu nutzen. Das funktionierte beim Test sowohl auf dem Autobahn- als auch Landstraßenabschnitt recht gut.

Hinzu kommt die perfekte Einbindung der extrem hohen Motorbremsleistung von immerhin 639 PS der VEB+ (Volvo Engine Brake). Das komplexe Tempomat- und Bremsenmanagement ermöglicht schon vor Gefällebeginn ein Herunterschalten in effektive Drehzahlen sowie eine automatische Unterstützung der Betriebsbremse. So verzichtet Volvo Trucks bei der Ausstattungsphilosophie ganz bewusst auf einen Retarder.

Elitäre Ausstrahlung

Passend zum PS-gewaltigen Vortrieb des Testfahrzeugs auch das Globetrotter XL als Top-Kabine aus dem Fahrerhausprogramm von Volvo Trucks. Hinzu kommen noch prestigeträchtige FH16-Insignien: Es beginnt mit getönten Scheiben und schwarzer Sonderlackierung in „Mystic Fjord“. Darüber hinaus sorgen Kühlergrill, Spiegelgehäuse und Sonnenblende in Satin-Dunkelsilber sowie Trittstufen, Kühlerverzierungen, Türgriffe und das Volvo-Logo aus glänzendem Chrom für ein weit erkennbares elitäres Outfit.

Prestigeträchtig auch das erstklassig verarbeitete Interieur mit hoher Wohnkultur dank geschickter Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich. Darüber hinaus sind Sitz, Lenkrad und Haltegriff mit Leder bezogen, und die spezielle farbliche Gestaltung gibt es nur beim FH16. Weiterhin haben im Fahrerumfeld vor allem die Vielzahl an praktischen Ablagen und Aufstellflächen gefallen, zum Beispiel für ein Laptop oder ein Aufsteck-Schreibbrett fürs Lenkrad.

Für den FH16 wurde neben der edlen Voll-Lederausstattung, Luxus-Fahrer- und Komfort-Ruhesitz auch sonst bei den einzelnen Ausstattungspaketen jeweils die höchste Stufe gewählt. Da bleiben vor allem in der Alleinfahrerversion mit 1-Liege-Ruhepaket+ Arctic selbst auf internationalen Fernreisen keine Wünsche mehr offen. Ein wichtiges Komfortmerkmal ist auch der praktisch ebene Fußboden mit Stehhöhen von etwa 2,20 m vor den Sitzen und 2,10 m auf dem sehr niedrigen Motortunnel.

Der Ruhebereich wird von einer Breit-Liege mit verstellbarer Rückenlehne und einem Flachbildschirm beherrscht. Darüber hinaus gibt es großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und bei der Alleinfahrerversion sowohl über als auch unter der Liege (unten auch von außen zugänglich).

Das Cockpit im Globetrotter konnte dank hervorragender Ergonomie, klarer eleganter Linienführung, perfektem Handling und intuitiver Bedienbarkeit überzeugen. Eine Besonderheit ist das offene Design der Außenspiegel für beste Sicht, links wie rechts und nach vorne schräg über die A-Säulen. Mehr Komfort und Sicherheit hat auch die Handbremsautomatik zu bieten: Beim Abstellen des Motors legt sich die Feststellbremse automatisch ein. Sie löst wieder, sobald nach dem Motorstart angefahren wird.

kenswertes Prestige-Modell im Programm, in erfreulich kompletter Ausstattung und mit der hohen Werthaltigkeit eines volumenstarken Reihendiesels für hohe Transportleistungen bei niedrigen Drehzahlen. Allerdings, der Supertruck von Volvo hat seinen Preis: Laut der Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage sind das 80,59 Euro-Cent/km. Dafür kann man das Prestige, im stärksten Straßen-LKW der Welt zu sitzen, genießen.

Adelbert Schwarz



Motivierend: Dynafleet-Fahrbewertung

Überzeugende Vorstellung

Insgesamt konnte das Volvo-Flaggschiff FH16 750 beim Test in allen Punkten beeindrucken: vor allem durch urwüchsiges Durchzugsvermögen und enorme Standfestigkeit in den unteren Drehzahlen. Schon unter 800/min zieht der Bolide kräftig an, selbst in den langgezogenen Steigungen auf dem Autobahnabschnitt mit 6-prozentigen Anstiegen brauchte es nicht mehr als 1.250/min, um im 10. Gang mit etwa 63 km/h weiter nach oben zu ziehen. Das ist wahre Motorelastizität. Hinzu kommen ein außergewöhnlich niedriges Geräuschniveau in der Kabine sowie perfektes Lenkverhalten und beste Sicht auf das Verkehrsgeschehen.

Klar, dass vor allem das Flaggschiff von Volvo Trucks mit dem „Aktiv-Sicherheitspaket plus“ die neuesten Sicherheits-Features an Bord hat. Das sind in erster Linie ESP sowie die Kombination von ACC mit Kollisionswarnung und Aktiv-Notbremsassistent (HWSS-ACB) sowie der Fahrspurverlassenswarner (LDW). Zum Sicherheitspaket zählen noch weitere Assistenz-Systeme wie die Fahrer-Müdigkeitsüberwachung (DAS) und eine Spurwechselunterstützung, die den toten Winkel an der Beifahrerseite überwacht.

Mit dem FH16 750 hat Volvo Trucks ein überaus bemerk-

K

WEGWEISEND BEI TIEFLADERN DAS IST KÄSSBOHRER

Die KÄSSBOHRER Tieflader-Familie ist die ideale Basis für Ihre starke Logistikkette. Die hydraulisch gesteuerten Tieflader-Sattelaufleger erhalten Sie mit 3 - 8 Achsen mit ausziehbarem Chassis, hydraulisch lenkbaren Achsen und mit einer breiten Auswahl an weiteren Optionen. In der Tiefbettserie können Sie aus Modellen mit 2 - 4 Achsen wählen. Darüber hinaus bieten wir Ihnen zahlreiche Sicherungsoptionen und viel Beweglichkeit für den Lade- und Entladevorgang durch den verschraubbaren Schwanenhals.



SATTELN SIE UM!

Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH T +49 2823 9721-0 E info@kaessbohrer.com www.kaessbohrer.com
GOCH Sebastian Janssen T +49 171 1986826 **KTH Trailer** Theo Peters T +49 170 2750752 **ULM** Ulrich Donauer
 T +49 170 8341403 **Schleiz** Hochstaffel Nutzfahrzeuge Michael Conrad T +49 160 5387296

Wir freuen uns auf ein persönliches Gespräch: **bauma**, 11. - 17. April 2016, Freigelände FN826/1

Enginuity, since 1893

Kässbohrer