

25 Jahre voller  
Innovationen:  
der Volvo FH feiert  
Jubiläum



# Auf Jubelfahrt

Zur Feier der Markteinführung des Volvo FH vor 25 Jahren hat Volvo Trucks im Sommer die FH-25-Year-Sonderedition vorgestellt. Ein guter Anlass für eine ganz besondere Jubiläumsfahrt mit zwei außergewöhnlichen Trucks.

Intelligentes I-Shift-Getriebe, Volvo Dynamic Steering, Spurhalteassistent, Stabilitätsassistent, satte 750 PS und 3.550 Nm maximales Drehmoment – der neue Volvo FH 750 Globetrotter XL in der „FH 25 Years“-Edition zählt zu den leistungsstärksten und modernsten Fernverkehrs-LKW auf dem Markt. Doch bis das Volvo-Flaggschiff „made in Sweden“ zu dem Hightech-Truck wurde, der er heute ist, hat es einiges an Ingenieurs-Kunst und Entwicklungszeit gebraucht.



Die Anfänge der Erfolgsgeschichte FH liegen im Jahr 1993. Mit der Vorstellung des Ur-FH der ersten Generation präsentierten die Volvo-Ingenieure vor 25 Jahren ein vollkommen neues Fahrzeugkonzept mit innovativem Fahrgestell, einem aerodynamischen, crashgetesteten Fahrerhaus in zwei Höhen (Sleeper-Cab/Globetrotter) und der verstärkten Volvo-Motorbremse. Mit dem neuen D12A-Motor mit 340 PS, 380 PS und 420 PS sowie dem D16-Motor mit 470 und 520 PS

wurde zudem eine vollkommen überarbeitete Triebwerksgeneration vorgestellt. Mit der Einführung der aktuellen Volvo-FH-Generation (Generation 4) im Jahr 2012 kamen dann noch einmal zahlreiche neue Fahrassistenz- und Komfort-Systeme hinzu, darunter Innovationen wie die Kollisionswarnung (Headup Display) mit Notbremse, Einzelradaufhängung an der Vorderachse (IFS), die vollintegrierte Standklimaanlage I-Park Cool I-See GPS gestützte Cruise Control. Nun wurde der

FH noch einmal um neue Funktionen des Volvo-Dynamic-Steering-Systems ergänzt. Jetzt bietet der schwedische LKW-Hersteller mit dem Jubiläums-FH eine Fahrzeuglösung an, die viele der Volvo-Innovationen der vergangenen Jahre vereint. Für die Test-Redaktion des KFZ-Anzeiger ein guter Anlass, sich den FH 16 750 Globetrotter XL einmal genauer anzuschauen – auf einer Rundfahrt der besonderen Art: durch Südeuropa, Frankreich und Belgien.



Für den anspruchsvollen Fernverkehr: der FH 16

### Innovationen „on tour“

Und nicht nur die ausgefallene Streckenführung machte den LKW-Exkursion zu einer außergewöhnlichen Veranstaltung. Auch die Möglichkeit, einen Teil der Strecke mit einer FH-16-520-Globetrotter-XL-Sattelzugmaschine aus der ersten FH-Generation (Baujahr 1993) zu fahren, sorgte für besondere Fahreindrücke. Und das lag nicht nur an dem manuellen 14-Gang-Split-Range-Getriebe vom Typ VTO2514B. Auch die Anordnung des Lenkrades stellte durchaus eine Herausforderung dar, denn zum Steuern des Trucks mussten wir auf der rechten Seite des Fahrzeugs Platz nehmen – so wie bei einem in Großbritannien produzierten Rechtslenker üblich.

Startpunkt der Exkursion: ein Volvo-Trucks-Stützpunkt außerhalb der Londoner Innenstadt. Von dort aus erfolgte – zunächst mit der „FH 25 Years“-Edition – der „Sprung ins kalte Wasser“, rein in den englischen Linksverkehr. Durchaus eine Herausforderung, denn unser Jubiläums-FH ist ein klassischer Linkslenker. Die Kombination aus der gewohnten Position in der linken Fahrzeughälfte und dem fremden Linksverkehr forderte ein hohes Maß an Konzentration. Dann schließlich erreichten wir die Autobahn – unser Startpunkt für eine 250 km lange Fahrt durch Südengland. Das Etappenziel: der Euro-Tunnel in Folkestone.

Nach der Ankunft in Frankreich folgte schließlich die zweite Hälfte unserer Jubiläums-Fahrt – rund 200 km zunächst durch Nordfrankreich und dann weiter ins



Ansprechende Stilelemente, hochwertiges Interieur: das FH-16-Cockpit der „25-Year“-Edition

belgische Brügge. Bereits vom Stand weg ging es zügig-elegant und dank perfekt integriertem I-Shift-ATO3512F-Getriebe mit wenigen, kaum spürbaren Zugkraftunterbrechungen auf Tour. Von Anfang an konnte der bärenstarke und sauber abgestimmte 6-Zylinder-Reihendieselmotor vom Typ D16K750 (Euro 6c) mit seinen satten 552 kW (750 PS) voll auftrumpfen. Kleinere und mittlere Steigungen waren im Fahrzeug praktisch nicht spürbar und konnten ohne größere Geschwindigkeitsverluste gemeistert werden.

Bei zügiger Autobahnfahrt bei knapp über 80 km/h waren wir fast ausschließlich im wirtschaftlichen Drehzahlbereich zwischen 950 und 1.400 U/min unter-



Komfortable Einstiegssituation

wegs. Das ermöglichte im Test – trotz der starken Motorisierung mit stattlichem 16,1-l-Hubraum – eine sparsame Fahrweise.

Seine maximale Leistung konnte das 750 PS starke D16-Triebwerk bei rund 1.450 bis 1.900 U/min entfalten – ein immer noch relativ verbrauchsarmer Drehzahlbereich.

### Bremse, Getriebe und Co.

Bei den Bremsen des Jubiläums-FH setzt Volvo auf massive Scheibenbremsen, die direkt und präzise vom elektronisch gesteuerten Bremssystem EBS angesteuert werden. So waren während der Fahrzeug-Exkursion äußerst präzise Bremsmanöver möglich. Zudem haben die Schweden ihrem Truck das EBS-Medium-Paket mit ESP und Notbremslicht speidiert.

Ein Highlight ist auch die Impulstreckbremse. Sie sorgt für einen sicheren und stabilen Lastzug, verringert die Gefahr des sogenannten Klappmesser-effekts bei bestimmten Bremsmanövern und erhöht die Lenkbarkeit auf rutschigen Straßen und Kehren.

Ein weiterer Pluspunkt ist die verschleißfreie Motorbremse (VEB+), die mit einer Leistung von 470 kW bei 2.200 U/min das Fahrzeug bergab auf der gewünschten Geschwindigkeit hält oder es im Notfall herunter bremst. Für stärkeres Abbremsen – ohne die Nutzung der Betriebsbremse – kommt ein kompakter Voith-Retarder mit einem maximalen Bremsmoment (an der Gelenkwelle) von 3.250 Nm zum Einsatz.

## Intelligente Helferlein

Während der Testfahrt fiel auch das neue optimierte Volvo-Dynamic-Steering-System „Evolution“ positiv auf. Es sorgte auf der Autobahn bei schneller Fahrt für einen perfekten Geradeauslauf des FH 16, bei langsamer Fahrt überzeugte es mit einer punktgenauen Fahrzeugbeherrschung und einer deutlich geringeren Beanspruchung der Muskulatur. Neu ist nun, dass das System – dank eines integrierten Spurhalteassistenten – einen unbeabsichtigten Spurwechseln verhindern kann, zudem sind jetzt individuelle Einstellmöglichkeiten verfügbar, was dem Fahrer eine individuelle Anpassung des Lenkkraftaufwands erlaubt.

Lobenswert ist außerdem das intelligente Zusammenspiel von I-Shift-Automatikgetriebe, I-Roll für einen Schubtrieb mit abgekoppeltem Motor und I-See als GPS-gestütztes Tempomat-/Bremsomat-System. Anders als der Wettbewerb setzt Volvo Trucks auf I-See als intelligentes selbstlernendes Regelsystem, das sich nicht nur auf das Kartenmaterial für ein hohes Spritspar-Potenzial verlässt. I-See kann auch auf die gespeicherten Daten aller Fahrzeuge, die zuvor auf dem jeweils aktuellen Straßenabschnitt mit I-See gefahren sind, in einer Cloud zugreifen und damit die beste Fahrstrategie vorausberechnen.

Eine präzise Reifendrucküberwachung mit externem Sensor, eine 2-Blatt-Parabel-gefederte Vorderachse, ein mittelsteifer Stabilisator an der Vorderachse sowie eine luftgefederte Hinterachse mit vier Luftbälgen runden den Fahrkomfort der 25-Jahre-Sonderedition ab.

Allerdings konnten nicht nur die technischen Konfigurationen und Aus-

stattungen punkten. Auch das Exterieur des Sondermodells ist überaus hochwertig und bietet dem Fahrer einen hohen Komfort.

## Komfortables Innenleben

Auf der Testfahrt überzeugte der Arbeitsplatz im Globetrotter durch hervorragende Ergonomie, klare elegante Linienführung des Cockpits und überaus einfaches Handling dank intuitiver Bedienbarkeit. Bemerkenswert ist auch das offene Design der Außenspiegel für beste Sicht, links wie rechts und nach vorne schräg über die A-Säulen. Hinzu kommt noch die innovative Handbremsautomatik: Beim Abstellen des Motors legt sich die Feststellbremse automatisch ein. Und, sobald der Fahrer nach dem Motorstart anfährt, löst sich die Feststellbremse automatisch.

Das Innenleben der Fahrerkabine lässt sich am besten als zeitgenössisch mit Retro-Einschlag beschreiben. Das Silbergrau mit orangefarbenen Akzenten betont die Ursprünge des Fahrzeugs. Die Streifen bilden die Jubiläumszahl 25. Das Streifendesign kombiniert 3D-Effekte sowie Schatten und erinnert so an die Designtrends der frühen 1990er-Jahre. Es verleiht dem Fahrzeug einen markanten Retro-Look.

Von außen fällt sofort die markante Lackierung ins Auge, ein dunkleres, kühleres Grau, Volvo Trucks bezeichnet den Farbton als Mammoth Tree Metallic. Beim Öffnen der Tür erwartet den Truck-Piloten ein hochwertiges und luxuriöses Interieur. Die Sicherheit als Kernelement in der Geschichte des Volvo FH wird durch Details in Orange betont – angefangen bei den Nähten der Sicherheitsgurte, über die Vorhänge und Teppiche bis hin



Entspannung pur dank zahlreicher Komfortelemente bietet der Ruhebereich des FH.

zu den reflektierenden Sicherheitstüraufklebern.

Mit subtilen und dennoch markanten Akzenten hat das Designteam die Themen Sicherheit und die besondere Ausrichtung auf den Fahrer fortgeschrieben. Die Sitze bieten mit einer Kombination aus gestepptem Stoff und Leder ein hohes Maß an Komfort und Design, die Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich ist überaus durchdacht.

Großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und unter der Liege (auch von außen zugänglich), sowie eine Vielzahl praktischer Ablagen und Aufstellflächen im Fahrerumfeld bieten ausreichend Platz zum Verstauen und Ablegen von persönlichen Gegenständen oder Arbeitsutensilien wie Laptop und Dokumentenmappe. Für den maßgeschneiderten Einsatzzuschnitt stehen unterschiedliche Ausstattungspakete zur Wahl.

Philipp Bönders

## Technische Daten: Volvo FH 750 Globaltrotter XL „FH 25 Years“-Edition

### Antriebsstrang:

Typenbezeichnung: .....D16K750, Euro 6c  
Max. Leistung: ..... 750 PS (552 kW) bei 1.450–1.900 U/min  
Höchst Drehzahl: ..... 2.000 U/min  
Max. Drehmoment: ..... 3.550 Nm bei 950–1.450 U/min  
Anzahl Zylinder: ..... 6  
Hub: ..... 165 mm  
Hubraum: ..... 16,1 l  
Leistung der Abgasbremse: ..... 230 kW bei 2.200 U/min  
Leistung der Motorbremse: ..... 470 kW bei 2.200 U/min

Wirtschaftlicher Drehzahlbereich: ..... 950-1.400 U/min  
Verbrauchsgünstigster Drehzahlbereich: ..... 1.000-1.200 U/min

### Maße und Gewicht:

Radstand: ..... 3.700 mm  
Gesamtlänge: ..... 6.080 mm  
Gesamthöhe: ..... 3.911 mm  
Leergewicht: ..... 8.120 kg (mit Fahrer, inklusive Kraftstoff +64 l Adblue)  
Vorderachslast max.: ..... 7,5 t (technisch)  
Hinterachslast techn.: ..... 13 t (technisch)