



Mit 700 PS über die Alpen

Volvo hat sein Flaggschiff FH16 700 auf Promotion-Tour geschickt. Ein Tross aus acht Fahrzeugen machte sich dabei unter anderem auf den Weg von Graz nach München.

Text: Manuela Buschmeyer

Kein Thema, ein „Auto“ wie der Volvo FH 16 700 mit seinem „700 PS“-Schriftzug zieht die Blicke auf sich. Wenn dann aber gleich ein ganzer Tross, bestehend aus acht Fahrzeugen, für eine Pause auf dem Autobahnrasthof einfährt, dann ist die Show perfekt. So perfekt, dass Fahrer anderer Lkw und Ur-

laubsreisende tatsächlich ihre Kameras zücken, um das Spektakel festzuhalten.

„FH 16 Driving Impressions“, also FH 16 Fahr-Eindrücke, heißt das Spektakel, zu dem Volvo geladen hat und das Teil einer internationalen Promotion-Tour ist, mit dem der Lkw-Hersteller sein Flaggschiff vorstellen und vermark-

ten will. Insgesamt acht Fahrzeuge, darunter ein Truck mit Demoaufleger, eine Schwerlastzugmaschine und eine 600 PS-Variante des FH 16 hat das Unternehmen auf den Weg geschickt, um zu demonstrieren, was das neue Flaggschiff zu bieten hat.

Auf einer 411 km langen Etappe von Graz nach München kam die Fachpresse in den Genuss, die Vorzüge des FH 16 einmal selbst zu testen.

Ein erster Blick ins Roadbook offenbart eine schöne Strecke: In Graz auf die Phyrn Autobahn (A9) bis Selzthal, wo es dann auf die B320 Richtung Schlad-



Die Volvo-Trucks zogen die Blicke auf sich.

STM-Bild

FH16 mit Demoaufleger.
Bild: Volvo/ K.S.



Ankunft am Volvo Truck Center München – hier in der FH 16-Version mit 600 PS und Siloaufleger. Der FH 16 ist in drei Leistungsstufen erhältlich: 700, 600 und 540 PS. Bild: Volvo/ K.S.

Es hat schon etwas von Magnetismus, wenn sich das eigene Fahrzeug derartig an dem vorausfahrenden Lkw orientiert.

Die Schwerlastzugmaschine war leider solo unterwegs. Trotzdem ließ es sich unsere STM-Redakteurin nicht nehmen, einen Teil der Strecke mit dem 4-Achser zurückzulegen. Den Schaltvorgängen war allerdings anzumerken, dass die Schaltelektronik auf Schwerlastbetrieb eingestellt ist. Ohne Einschränkungen lässt Volvo die Schwerlastzugmaschine für Gesamtzuggewichte von bis zu 170 t zu. Bild: Volvo/ K.S.

ming geht. Nach rund 80 km in Höhe Radstadt der Wechsel auf die Tauern Autobahn (A10). Weiter Richtung Salzburg/ deutsche Grenze und dort dann auf die A1/A8 Richtung München. Bekannt ist diese letzte Teilstrecke unter anderem für so schöne Steigungen wie den Irschenberg, der die Nerven so

mancher Verkehrsteilnehmer auf eine harte Probe stellt. Bis auf die Schwerlastzugmaschine, die bei dieser Fahrt leider nur als Solomaschine zur Verfügung steht, sind alle Fahrzeuge als 40 t-Züge in verschiedenen Konfigurationen unterwegs: als Sattel-, Kippsattel- und Siloaufleger ebenso

wie als Wechselbrückenaufbau und Abrollkipper – beide inklusive Anhänger. Man darf also gespannt sein, wie die vollgeladenen Fahrzeuge die Strecke mit ihren kräftigen Steigungen und Gefällen meistern werden. Und vor allem: wie wird das automatisierte Getriebe I-Shift mit dem Weg über die Alpen

zurechtkommen? Denn wer erwartet hat, mit einer Handschaltung die Strecke bewältigen zu müssen, oder – je nach Standpunkt – bewältigen zu dürfen, der irrt, denn Volvo statet den FH 16 700 grundsätzlich nur mit I-Shift, in diesem Falle I-Shift ATO3112D, aus.

Auf die erste Teilstrecke ging es mit diesem 8x4R Abrollkipper – ausgestattet „nur“ mit VEB+.
STM-Bild



Blick ins Innere: superbequeme Ledersitze, drehbare Sitze, aufklappbares Liegebett, Kühlschrank und, und, und.
Bild: Volvo

Technische Daten Motor: D16G700

Typenbezeichnung	D16G700, EU5SCR-M
Max. Leistung bei 1.550-1.800 U/min.....	700 PS (515 kW)
Max. Drehzahl	2.000 U/min
Max. Drehmoment bei 1.000-1.550 U/min	3.150 Nm
Anzahl Zylinder	6
Bohrung.....	144 mm
Hub.....	165 mm
Hubraum	16,1 Liter
Verdichtung	17,3:1
Leistung der Abgasbremse bei 2.200 U/min.....	230 kW
Motorbremsleistung (VEB+) bei 2.200 U/min*	425 kW
Wirtschaftlicher Drehzahlbereich.....	1.000-1.500 U/min
Verbrauchsgünstigster Drehzahlbereich	1.150-1.300 U/min
Ölwechsellmenge, einschl. Ölfilter	ca. 42 l
Ölfilter	2 Hauptstrom, 1 Nebenstrom
Kühlsystem, Gesamtvolumen	ca. 48 l
Trockengewicht (Grundmotor).....	ca. 1.325 kg

* VEB+ ist auf Wunsch als Sonderausstattung lieferbar.

*Fast vergisst man,
dass man überhaupt vollgeladen hat.*

Damit bleibt der Lkw-Hersteller konsequent seiner Unternehmensphilosophie treu, in der das Thema Sicherheit ganz oben angesiedelt ist. Beim Lenken eines Fahrzeugs, das immerhin ein Drehmoment von beeindruckenden 3.150 Nm bereitstellt, soll der Fahrer sich voll auf den Verkehr konzentrieren können und nicht durch eigentlich überflüssige Aktionen, wie Schaltvorgänge abgelenkt werden. Selbstverständlich kann man aber auch bei I-Shift im Bedarfsfall eingreifen und die Gänge selbst manuell schalten. Ob dies auf der über 400 km langen Strecke notwendig werden wird?

Und das wirft gleich die nächste Frage auf, denn genügend Durchzugskraft, um vollgeladen bequem eine Steigung zu bewältigen, ist eine Sache. Die andere ist, was passiert, wenn sich 40 t den Berg hinabschieben. Wie wird sich im Gefälle das Zusammen-

spiel zwischen I-Shift und dem Bremssystem gestalten?

Apropos Bremsen.: Auch hier bezieht Volvo eindeutig Stellung, die da lautet: es muss nicht immer mit Retarder sein. „Unsere Motorbremse VEB+ bringt eine enorme Bremsleistung. In vielen Fällen ist dies völlig ausreichend“ heißt es hierzu aus dem Unternehmen. Entsprechend sind auch nur vier der acht Fahrzeuge mit einem Retarder als Zusatzbremse ausgerüstet.

So kommt denn auch das erste Fahrzeug, ein 8 x4 R Abrollkipper plus Anhänger, mit dem sich unsere STM-Redakteurin auf den Weg macht, ohne Retarder aus und bietet statt dessen „nur“ die Motorbremse VEB+, die eine Bremsleistung von 425 kW liefert. Serienmäßig ist der Reihensechszylinder des FH 16, der Volvo D16G, allerdings mit der elektronisch geregelten Abgasbremse (EPG) mit einer Leistung von 230 kW ausgerüstet.

Berg rauf, Berg runter: mit den vollgeladenen Fahrzeugen war so einiges an Höhenmetern zu bewältigen.

Bild: Volvo/ K.S.



Die Schwerlastzugmaschine ist mit gelenkter Vorlaufachse ausgerüstet (8x4 T). Zusätzlich zur Motorbremse VEB+ ist dieses Fahrzeug mit einem Retarder ausgerüstet. STM-Bild



Nicht nur auf der Autobahn, auch wie hier über Land, kamen die FH16 mit der Topografie bestens zurecht. Bild: Volvo/ K.S.

VEB+ muss der Kunde schon als Sonderausrüstung ordern.

Selbstverständlich hat es Volvo bei den Testfahrzeugen in puncto Sonderausstattung sowieso richtig krachen lassen. Wenn man schon Demofahrzeuge auf den Weg schickt, dann aber auch richtig, war hier wohl die Devise. Mal abgesehen von den superbequemen Ledersitzen, auf denen die Fahrer Platz nehmen dürfen, finden sich in den Fahrzeugen Assistenzsysteme wie Spurwechselassistent, Fahrerwarnsystem und Spurhalteunterstützung.

Besonders erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang der Abstandstempomat, der nicht nur selbsttätig abbremst, wenn der eingestellte Abstand zum Vorausfahrenden zu gering wird, sondern der ebenso selbsttätig beschleunigt, wenn sich der Abstand zum Vorausfahrenden vergrößert.

Es hat schon etwas von Magnetismus, wenn sich das eigene Fahrzeug derartig an dem vorausfahrenden Lkw orientiert und jede Bremsbewegung und jede Beschleunigung mitmacht. Vorausgesetzt, der vorausfahrende „Kollege“ fährt einen vernünftigen Stil, kann man sich ganz entspannt zurücklehnen und den Vorausfahrenden die Arbeit machen lassen – Bedienung von Brems- oder Gaspedal überflüssig, der FH 16 regelt das alles selbst.

Falls das vorausfahrende Fahrzeug zum Beispiel an einer Steigung zu wenig Leistung bringt und deshalb langsamer wird, als man selbst fahren möchte, kein Problem: vorein-

müde, kein Problem: vorein-

müde, kein Problem: vorein-

müde, kein Problem: vorein-



Den verbrauchsgünstigsten Drehzahlbereich erreicht der 700 PS (515 kW) starke Motor des FH16 bei 1.150 bis 1.300 U/min. Bild: Volvo/ K.S.

gestellten Abstand verringern, Gas geben und überholen. Bei Bedarf dann an den nächsten Lkw hängen, der besser passt.

Mit der Motorleistung, die der FH16 700 zur Verfügung stellt, kann man ganz entspannt auf die nächste Steigung zurollen. Nervige Elefantenrennen, die ja üblich sind, weil jeder mit möglichst viel Schwung in den kommenden Berg einfahren will, kann sich der Fahrer eines FH 16 mit 700 PS getrost sparen. Die Motorleistung ist mehr als ausreichend, um im moderaten Tempo den Berg raufzukommen. Beeindruckend, wie souverän das Volvo-Flaggschiff die Berge raufzieht – trotz 40 t Gesamtzuggewicht. Fast vergisst man, dass man überhaupt vollgeladen hat. Ladung? Welche Ladung, schießt es unserer Probefahrerin durch den Kopf.

Ärgerlich nur, wenn man als Neuling auf dieser Strecke unterwegs ist und von den Überholverboten für Lkw kalt erwischt wird. Jetzt helfen auch 700 PS nicht mehr weiter. Jetzt bleibt nur noch, im langsamen Tempo der anderen mitzuschwimmen. Doch wer die Strecke kennt, weiß natürlich von vornherein, wo es Sinn macht, an

den leistungsschwächeren Lkw vorbeizuziehen.

Ansonsten bleibt festzuhalten, dass der FH 16 700 souverän die komplette Strecke von Graz nach München abgearbeitet hat, ohne dass es auch nur ein einziges Mal nötig geworden wäre, in die Schaltautomatik einzugreifen. Auch die härtesten topografischen Herausforderungen meisterte der FH 16 700 ohne Probleme im sparsamen E-Modus (Economy). Nur ein einziges Mal – und eigentlich ohne, dass es tatsächlich nötig gewesen wäre – schaltete unsere Testfahrerin am Berg in den P-Modus (Power), um mehr Leistung abzurufen.

Doch nicht nur bergan hat sich der FH 16 700 auf der 411 km langen Fahrt von seiner besten Seite gezeigt, auch bergab fährt sich das Fahrzeug dank VEB + absolut sicher. Und auch die Retarder, die in einem Teil der Demofahrzeuge zur Zusatzausrüstung gehören, überzeugen. Vielleicht ist es für manchen Profifahrer gewöhnungsbedürftig, beim Bremsen – zumal in starken Gefällen – völlig untätig zu bleiben und alles der Fahrzeugtechnik zu



Abstandstempomat: So funktioniert's:

1. Motorbrems-/Retarderhebel (1) auf A stellen: Bremsomatfunktion wird aktiviert.
2. Bei Erreichen der gewünschten Geschwindigkeit durch drücken von + oder – an der SET-Taste (2) Geschwindigkeit speichern
3. Gewünschten Abstand einstellen (3): zum Beispiel großer Abstand, wenn keine Überholmanöver etc. geplant sind; wenn beispielsweise ein Überholmanöver eingeleitet werden soll, Abstand verringern. Um den eingestellten Abstand zu halten, bremst und beschleunigt der FH 16 selbsttätig.
4. Wird mehr Tempo benötigt, Gas geben. Sobald das Gaspedal nicht mehr bedient wird, stellt sich wieder die gespeicherte Tempomatgeschwindigkeit ein.
5. Falls der Fahrer die Bremse betätigt hat, wird durch Drücken der Resume-Taste (4) wieder die gespeicherte Tempomatgeschwindigkeit aufgenommen, ohne dass Gas gegeben werden muss.
6. Erhöhen / Verringern der Tempomatgeschwindigkeit durch +/- an der SET-Taste (2). Die so neu eingestellte Geschwindigkeit wird gespeichert (= Tempoveränderung ohne Gas zu geben oder zu bremsen).

überlassen. Doch wer sich auf die Technik einlässt, wird positiv überrascht sein, wie zuverlässig das Fahrzeug bei eingeschaltetem Abstandstempomat die Geschwindigkeit anpasst. Natürlich entbindet dies den Fahrer des FH 16 nicht davon, konzentriert bei der Sache zu sein. Denn sich ganz darauf zu verlassen, dass der Fahrer des

vorausfahrenden Lkw das Gefälle richtig einschätzt und sein Tempo entsprechend reduziert, könnte fatale Folgen haben. Aber es ist ja kein Problem. Beim FH 16 kann man jederzeit eingreifen und selbst das Ruder in die Hand nehmen – ein Fahrerlebnis der besonderen Art ist in jedem Fall garantiert.

STM