

Volvo FH mit XXL-Fahrerhaus

Ein Australier am Nordkap



Der FH 16.700 mit Krone-Auflieger wog 48 t

Zwei schwarze FH 16 mit 700 PS und 3150 Newtonmetern Drehmoment standen neben weiteren schweren Zügen zur Fahrt nach Norden bereit. Von Oslo im Süden nach Kirkenes im äußersten Nordosten, an der Grenze zu Russland. Die auf den ersten Blick gleichen FH 16, einer mit Krone-Planensattel, der andere mit einem norwegischen Kippauflieger, hatten unterschiedlich lange Fahrerhäuser. Das fiel aber erst durch den Schriftzug XXL plus Känguru auf und erst

Volvo Trucks baut für den australischen Markt eine FH-Kabine in XXL-Länge. Das 245 mm längere Raumwunder wird auch in Europa angeboten – aber nur in Norwegen! güterverkehr ist mit dem „Australier“ fast 2 500 km durch Norwegen gefahren.

richtig, als beide nebeneinander standen. Tatsächlich misst das XXL-Haus 245 mm mehr als die Serienversion. Schon beim Einsteigen fällt das ein Meter breite Bett auf. Die oben an der Kabinenrückwand angebrachten

Zusatzstaufächer, die normalerweise weit in den Raum ragen, stören hier nicht mehr. Wenn nun auch noch eine breitere obere Liege montiert würde, wäre das ideal für Doppelbesetzungen. Unter der Liege ist das übliche Schubfach mit Kühlbox montiert, links und rechts die von außen zugänglichen Staufächer. Da das Schubfach die Originallänge hat, ergibt sich durch die Zusatzlänge Gepäckraum über die volle Breite.

Kommentar schwedischer Fernfahrer: „Da können die Norweger ihre Skier und Angeln reinpacken!“ Die Zusatzlänge mit größerer Liege kostet allerdings nicht nur einen Aufpreis, sondern auch gut 100 kg Nutzlast, was bei den



Noch 240 km bis zum Nordkap...

in Norwegen erlaubten 50 t Zuggewicht bei sechs Achsen aber kein Problem darstellt.

XXL – ein Verkaufsschlager

Ursprünglich war das XXL-Fahrerhaus in Europa nur für eine Sonderserie in Norwegen gedacht. Dort gab es auch keine Probleme mit der Gewichtsverteilung, da bei den dort fast ausnahmslos als 6x4 und 6x2 eingesetzten Zugmaschinen die Sattelkupplung weiter hinten sitzt. Die XXL-Laster schlugen derartig ein, dass Volvo Norge das Angebot ausweitete, nicht ohne in Brüssel eine Sonderregelung für den Einsatz in der EU erwirkt zu haben.

Mit 700 PS in die Berge

Die Fahrt führt ab Oslo anfangs auf breiten Straßen. Teils sind sie schon



Während das Verkehrsnetz um Oslo vierspurig ausgebaut wird, geht es weiter nördlich (Bild rechts) auf wesentlich schmaleren und wesentlich einsameren Straßen voran



XXL-Breite für die Liegen bietet Schlafkomfort wie zu Hause



Der „Australier“ (hinten) hat eine um 245 mm verlängerte Kabine

vierspurig, teils sind sie gerade im Ausbau. Je weiter wir allerdings nach Norden fahren, desto schmaler und kurviger wird es. Hinzu kommen Steigungen und Gefälle. Es geht entlang Fjorden, dann ins Gebirge und zurück hinab auf Meereshöhe. Der auf 48 t ausgeladene 700 PS-Laster arbeitet sich rasant durch die Steigungen, um danach mit seiner gewaltigen kombinierten Motorbrems- und Retarderwirkung bergab zu donnern. Die Serienautomatik I-Shift passt sich dabei der Topografie sowie auch der Fahrweise des Chauffeurs an und erleichtert die Konzentration auf die meist enge Fahrbahn. Mit 51 t Gesamtgewicht ist der zweite FH 16 kaum langsamer. Was sind drei Tonnen Unterschied bei der

Leistung? Bei den normalerweise in Norwegen beförderten sehr hohen Gewichten und schweren Strecken hat der FH 16 mit 700 PS dann auch seine echte Berechtigung. Vor allem kann der Fahrer bei dem – außer um die großen Städte im Süden – niedrigen Verkehrsaufkommen die Bärenkräfte des 16-l-Motors auch nutzen. In den Kurven neigt sich das XXL-Haus kaum zur Seite. Der Geräuschpegel ist nicht anders als in der luxuriös ausgestatteten FH 16-Normalkabine. Der Gewinn tritt bei Pausen und Nachtruhe ein. Da bietet die XXL-Liege mit ihrer dicken Matratze Platz wie daheim und damit hohen Komfort. Insgesamt hat der Fahrer ein besseres Raumgefühl. Die obere Liege hat ebenfalls zusätzliche Breite, so

dass die im Hochdach eh weit oben sitzenden Staufächer nicht beengen.

Argumente für den FH 16

Volvo Norge hat weitere Fahrzeuge in die Karawane eingereiht, bis hinab zum FL mit dem von Renault übernommenen Fahrerhaus. Besonders interessiert ein FH mit 540 PS und 2 600 Nm aus einem 13-l-Sechszylinder. Im auf ebenfalls 50 t ausgeladene Hängerzug hatten wir gegen die FH 16 schwer anzukämpfen, wollten wir einigermaßen bei deren hohem Tempo mithalten. Doch ist der 540-PS-Lkw eine sehr leistungsstarke Alternative zu den deutlich schwereren 16-Liter-Maschinen. Am Ende unserer Fahrt stellten wir dann bei den

Verbräuchen fest, dass die immer in niedrigen bis mittleren Drehzahlen gefahrenen FH 16 die Strecke mit rund 47 l/100 km geschafft haben, der immer wieder auf hohe Drehzahlen getrimmte FH 540 aber rund 49 l/100 km verbrannte. Wenn man dann noch bedenkt, dass im Norden rund ein halbes Jahr Winter herrscht und die Lkw auf den nicht gestreuten Straßen nochmals härter gefordert werden, lässt sich der Kauf eines FH 16 auch in seiner stärksten Ausführung rechtfertigen. Mit der XXL-Kabine wird der Superlaster dann noch interessanter. Übrigens: Inzwischen hat der niederländische Umbauspezialist Estepe eine EXL-Version für den übrigen europäischen Markt entwickelt (siehe Kasten).

Gerlach Fronemann ■

Estepe EXL Comfort Plus

Der niederländische Fahrzeugbauer und Umbauspezialist Estepe (www.estepe.nl) hat den Gedanken von Volvo Trucks aufgegriffen und eine eigene Fahrerhausverlängerung „EXL Comfort Plus“ von 245 mm für die FH-Kabine für den europäischen Markt entwickelt. Die Niederländer haben bereits eine 4x2-Zugmaschine vorgestellt, ein 6x2 ist in Arbeit. Um die Gesamtlänge einzuhalten hat Estepe einen eigenen Anschluss für die Versorgungsleitungen, der 100 mm dichter als beim Serien-FH am Fahrerhaus sitzt, konstruiert.

Der Hauptgewinn liegt im vergrößerten Platzangebot für Fahrer und Beifahrer. „Wo es sinnvoll war, haben wir Volvo-Originalteile benutzt“, sagt Technikchef Daniël Velsen. So ist unter der um 100 mm breiteren Liege das Serienschubfach eingelassen. Zwischen Bett und Armaturenräger bleiben damit 145 mm mehr Bewegungsraum. Estepe übernimmt auch die bewährte Staufachanordnung an der Rückwand von Volvo. Das „EXL Comfort Plus“ wiegt 120 kg zusätzlich. Deshalb hat man auf Anraten von Volvo einen zweiten Zylinder für die Kabinenkipphydraulik montiert.



Auch das Außenstaufach gewinnt 245 mm durch die verlängerte Kabine des Sondermodells