

**V TESTU: VOLVO FH 16 750**

Model: VOLVO FH 16 750 Globetrotter XL

Zdvihový objem: 16 115 cm³

Výkon kW (k): 551 (750) při 1600-1800 min⁻¹

Celková hmotnost: 40 000 kg (Provozní hm.: 7900 kg)

Cena (testovaného vozidla): 180 000 € (brutto)



1987 - 2012
750

Král *čísel*

FH 16 chce získat zpět svoji výkonovou korunu. Zjedná si 750 k a 3550 N.m dostatečný náskok před Scanií R 730? »»





NAVZDORY mimořádnému postavení jako „Nejvýkonnější evropský nákladní automobil“ působí Volvo zvenku nenápadně.



KABINOU vládne rovný motorový tunel, volicí páka na sedadle ruší.



PŘÍDAVNÝ STOLEK je dobrá myšlenka – působí však velmi křehce.

Aniž bychom se ptali na smysluplnost nového typu, je Volvo FH16 750 odpovědí na otázku, kterou si nikdo – anebo málokdo – kladl! Dobrá polovina evropské dopravy míří přes Německo. Od 60tunových souprav jsme tak vzdáleni jako je Země od Slunce. Také s lehce stoupajícím podílem „těžké dopravy“ se 750 k stěží stane základem nové filozofie. Zvláště když uvážíme, že v uplynulém roce si zákazníci objednali pouhou stovku vozidel Volvo FH16 a z toho většinu modelu 700.

Jde tedy o otázku prestiže vlastnit ve vozovém parku nejvýkonnější sériový evropský nákladní vůz. A tím také ušetrí zákeřnou ránu jinému švédskému výrobci, který nabízí „jen“ 730 k a „jen“ 3500 N.m.

750 k, 3550 nm je jen formální špička hudba však hraje někde jinde

Avšak tato rána chybila cíl. Zatímco v Södertälje má vozidlo s motorem V8 kultovní charakter, je opticky působivé a všemožně hýčkané, postavilo Volvo výkonný nákladník bez okras. Skoro nenápadně působící testovací auto je vyzbrojeno fádními ocelovými koly. Ozdobné FH16 je sotva viditelné. Kdyby nebyla tučnými tahy písma vyznačena číselná hodnota výkonu 750, stal by se z vozu běžný nákladník zaměnitelný s typem 420.

Opticky nezaujme a jeho obraz dokresluje první otočení klíčkem ve spínací skřínce. Namísto hřmění vidlicového osmiválce slyšíme šelest šestiválce. Sorry, ale když jsme testovali AMG, vynikal proti standardnímu Mercedesu právě burácením motoru a výraznou optikou.

Jestliže produkční plán zahrnul výrobu, nepochopili jsme smysl a cíl výkonného obra. Rozpomenuli jsme se (doufejme, že v pravý čas), jaké jsou jeho kvality. Odvažujeme se srovnat ho s nikoliv pomalým typem FH16 700. Nové Volvo slibuje

HODNOCENÍ MOTORU



- + Výkonný pružný šestiválec ve své třídě nabízí dobré hodnoty spotřeby.
- Jako pohonná jednotka je poněkud nedostatečný a slabší než pro Scanií V8.



PŘEHLEDNÝ přístrojový štít, ale žel bez údajů tempomatu.

více výkonu a točivého momentu při nižší spotřebě. To lze akceptovat! Typ 750 jede testovací trať skutečně úsporněji než slabší předchůdce (srovnej tab. str. 41). Že je při tom – ikdyž jen minimálně – pomalejší, zůstává stále otazníkem.

S jistotou k tomu přispívá dlouhý převod zadní nápravy, s nímž mohutný Švéd s vrozeným dobrým vychováním dosahuje úsporné jízdy. Již při malém dálničním stoupání radí perfektně fungující automatizovaný systém I-Shift na jedenáctý rychlostní stupeň. Při jízdě po silnici se nechá podle libosti ovlivňovat, a často zařadí desátý stupeň. Žádný div tedy, že se vůz chová jako nenasyt. Naproti tomu udržuje stále slušné tempo. Volba je jasná, buď hbitě s vyšší spotřebou, anebo pomaleji a úsporně. Přáli bychom si kombinaci hbité a úsporné jízdy.

Volvo je především pro dlouhé tratě Potom, co je pro rok 2012 v dohledu nové Volvo, stěží budeme investovat do stávající typové řady. FH16 750 nabízí osvědče-

né kvality. Má své přednosti i nedostatky: od začátku své kariéry se stal podařený podvozek vzorem pro ostatní, dnes se prezentuje jen jako průměrný. Pérování přední nápravy a budky není přesně sladěno, což má za následek rázy v sedadlech a neočekávané pohyby budky. Řízení je, zejména v přímém směru, trhavé a při jízdě po nepřehledné kvalitní vozovce pociťujeme chvění. Za to, že lze FH16 nakonec považovat za obstojně komfortní vozidlo pro dálkovou dopravu, vůz vděčí dobře naladěné zadní nápravě. Na silnice nižších tříd se nehodí, a to vzhledem k přetížené přední nápravě zatěžované těžkým motorem a vzhledem k lenivému řízení. K silným stránkám vozidla patří motorová brzda VEB „Plus“. U více než 16litrového objemu a v systému „J-Brake“ nabízí ventilová brzda fenomenální brzdný výkon. Přesto někdy obtížně drží 40,5 tuny na uzdě. Řidič se nemůže spolehnout na automatický režim, resp. na brzdy tempomat, který dovolí rychlost vyšší až o 16 km/h, ale musí za vrcholem podřadit na desátou rychlost. Tak souprava „neuteče“.

Řadič systém se zpěčuje řadit v automatickém módu, pročť řidič nejdříve nastaví manuální režim. Sorry, ale to nemá smysl. Řidič by měl získat díky elektronickému systému vyšší komfort a zatím musí plnit neoprávněné požadavky a manuálně >>>



PODÉLNÝ posuv sedadla je poněkud krátký.



NA VNĚJŠÍ schránky vyšlo málo místa.

KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK



LŮŽKO je dostatečně velké a pohodlné.



SCHRÁNKY pod lůžkem působí neuspořádaně.

Navzdory XL je budka typu FH malá. Uspořádaný odkládací prostor (1000l) zabírají z velké části příplatekové skříně, takže chybí v horním lůžku místo nad hlavou. Silná nosná stěna je prostorově náročná a potom ušetřené místo s předními políčkami není velké zlepšení. Dobrá myšlenka jsou prostorově

nenáročné žaluzie namísto obvyklých vík, nastavitelný zadní díl na lůžku a rovněž otočné sedadlo spolujezdce, ke čtení a televizi. Sedadla jsou velmi pohodlná, elektrické ovládání je drahé a postrádatelné zlepšování. Vzorná je aretace volantu prostřednictvím pedálu s velkou možností nastavení. Sedadlu řidiče

však chybí větší podélný posuv. Zato lůžka vyšla velká, jsou však ve verzi XL rovněž za příplatek. Bi-Xenonové světlomety jsou dobré, ale příplatek 1000 euro je příliš velký. Osvětlení přístrojové desky musí řidič silně tlumit, aby nedocházelo k zrcadlení přístrojů.

POLÍČKY

Délka x šířka (cm)

Políčka nad přístrojovou deskou...24-30 x 10
Vestavěný stůl, před lůžkem...20 x 30
Dvě malé políčky u hlavy/nohou lůžka; zásuvka 24 V/10 A (zapalovač); zásuvka 12 V/10 A; dva držáky na šálek na střední konzole; po jednom držáku na šálky v obložení dveří; jímka na PET lahve; přídatná jímka na PET lahve na lůžku (příplatek); závěsná taška na lůžku (příplatek, rozměry lůžka 2050 x 700 – 750 mm; úhel nastavení volantu 0°–50° výškové nastavení volantu 70 mm; podélný posuv sedadla 200 mm; výškové nastavení sedadla 100 mm; čtyři háčky na šaty; pět volných jímek DIN; ovládání rádia/telefonu prostřednictvím volantu; dálkové ovládání na lůžku pro centrální zamykání, zásuvací okno (se žaluzií), svítidlo, přídatné vytápění.



PRAKTICKÉ: žaluzie namísto víka.

SCHRÁNKY

Objem v litrech (l)

Nad oknem vlevo, s víkem...29,3
Nad oknem vpravo, s víkem...29,3
Nad oknem uprostřed, s víkem...8,6
Nad oknem uprostřed, svítidlo, s víkem...53,6
Nad oknem vpravo, otevřená...9,1
Skřín vlevo na zadní stěně...54,0
Skřín vpravo na zadní stěně...54,0
Skřín uprostřed na zadní stěně...106,8
Otevřené políčky na zadní stěně...10,5
Pod lůžkem, zásuvky...23,8
Pod lůžkem, chladnička, zásuvky...27,0
Pod lůžkem, schránka u hlavy...12,3
Pod lůžkem, schránka u nohou...12,3
Vnější schránka vlevo (víko: 64 x 22)...147,1
Přídatná vnější schránka vlevo (příplatek)...200,2
Vnější schránka vpravo...124,2

TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA



MĚŘICÍ TYČKA hladiny oleje navzdory samočinnému snímači.

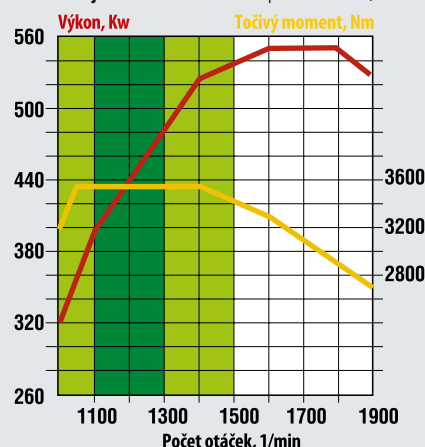


RAMPOVÉ ZRCÁTKO vpravo vyčnívá plně z zorného pole.

MOTOR

Vodou chlazený řadový šestiválec s přeplňováním, jedno turbodmychadlo s chlazením plnicího vzduchu, obtokový ventil výfukových plynů, čtyři ventily ve válci, likvidace škodlivých emisí elektronicky řízené vstřikování kapaliny AdBlue, osmíděrové trysky, EEV

Typ.....Volvo D16G750
Zdvihový objem.....16 115 cm³
Vrtání x zdvih.....144 x 165 mm
Kompresní poměr.....16,8 : 1
Vstřikování.....Čerpadlo-tryska (max. 2000 bar), EDC
Jmenovitý výkon.....750 k (551 kW) při 1600-1800/min⁻¹
Max. točivý moment.....3550 N.m při 1050-1400/min⁻¹



Při zdvihu 16,5 cm (vrtání 14,4 cm) si lze dobře představit, že D16 dodává enormní moment již při velmi nízkých otáčkách. Nejlépe se motor cítí v rozmezí 1150 až 1300 otáček/min. V tomto režimu běží rovněž nejsporněji. Otáčky nad 1500 1/min nejsou nutné, padnou do oblasti nad 730 k!

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka

Jednokotoučová suchá, průměr 430 mm, automatizovaná hydropneumaticky ovládaná CS43B-0 ZF-Sachs

Převodovka

I-Shift, synchronizovaná třístupňová základní (AT03512D), rozsahová a dělicí převodovka, 12 rychlostních stupňů, čtyři zpátečky, retardér ZF (součást Eco Paketu)

Rozsah řazení

Plíživý převod: -

Rychlostní stupně: 11,73/9,21/7,09/5,57/4,35/3,41/2,70/2,12/1,63/1,28/1,00/0,78

Zpětné rychlostní stupně: 13,73/10,78/3,16/2,48

Stálý převod: i=3,08 (celkový převod: 2,40)

PODVOZEK

Vpředu: Tuhá náprava Volvo FA-LOW, dvoulístová parabolická pera s příčným zkruťným stabilizátorem

Vzadu: Hypoidní náprava s jednoduchým převodem, Volvo RS 1360HV, čtyřmčchové vzduchové pružiny, teleskopické tlumiče pérování, stabilizátor, závěr diferenciálu prostřednictvím zubové spojky (za příplatek)

Pneumatiky: (v testu): 315/70 R 22.5 Goodyear

Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 z hliníkové slitiny, série: 9.00 x 22.5 ocelové

BRZDY

Vpředu: Dvoukruhové vzduchové kotoučové, EBS

Vzadu: Kotoučové, EBS

ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzdového tlaku prostřednictvím EBS, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na zadní kola

Motorová brzda.....VEB (max 425 kW při 2200/min⁻¹)

Retardér.....Voith (na práci)

ŘÍZENÍ

Typ.....Maticové kuličkové hydraulické

Převodový poměr.....20,0 : 1

Průměr věnce volantu.....450 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátory.....2 x 12 V 225 A.h

Alternátor.....Sřídavý proud 28 V/100 A (2800 W)

Spouštěč.....7,0 kW

Světlomety.....Xenon-tlumené/H4-dálkové

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav.....3600 mm

D x Š x V.....5785 x 2495 x 3894 mm

Provozní hmotnost.....7900 kg

NÁPLNĚ

Motorový olej.....42,0 l (včetně čističe)

Palivová nádrž.....430 l nafta, 60 l AdBlue

Chladicí kapalina.....48,0 l

Olej v zadní nápravě.....23,0 l

Převodový olej.....13,0 l

CENY

(s DPH, €)

Základní cena Volvo FH16-750.....150 000

Cena testovaného vozu.....180 000

standardní výbava/příplatek

EEV/automatizovaná převodovka/(brzdový)tempomat...2.565,- / 1.385,- ✓

ASR/GGS/závěr diferenciálu/vedlejší pohon...✓/1.130,- / 660,-

Hill-Holder/výkonnější kompresor/retardér...✓✓/5.250,-

Přídavná motorová brzda/ESP

/inteligentní tempomat...2.565,- / 720,- / 3.210,-

Hlídač jízdního pruhu/asistent změny

směru/svícení do zatáčky...1.385,- / 1.385,- / 205,-

Alarm/I-Roll/varování před kolizí (v rámci ACC)...615,- ✓✓

Kola z hliníkové slitiny (6 kusů)/čtyřmčchové zadní pérování...2.000,- ✓✓

ECAS/kotoučové brzdy/odpojovač akumulátorů...✓✓/1.130,-

Výkonnější akumulátory (225 A.h)/komfortní

sedadlo spolujezdců...105,- / 610,-

Přední spoiler/elektricky ovládané střešní

okno/střešní spoiler/airbag...175,- / 180,- / 1.620,- / 580,-

Globetrotter XL/Klimatronic/chladnička...5005,- / 1.450,- / 895,-

Kožené čalounění/elekt. ovládání zrcátka/Bi-Xenon...1.270,- / 405,- / 1.020,-

Obložení rámu/boční kryty/sluneční clony...1.940,- / 650,- / 250,-

Přídavné topení vzduchové/přídavné

topení vodní/přídavná klimatizace (z výroby)...1.050,- / 1.470,- / X

Komfortní odkládací prostory/ZV

+ WFS/přídavné světlomety...640,- / 410,- / 140,-

Diagnostický systém/airbag spolujezdců/elekt. ovládání oken...✓✓✓

Výbava Comfort/výbava Comfort + paket...2.575,- / 2.730,-

Výbava Relax 1/výbava Relax 1 + paket...1.840,- / 3.385,-

Výbava Relax 2/výbava Relax 2 + paket...2.300,- / 3.300,-

Audio Basic + paket/paket Audio Medium...✓/380,-

Audio + paket/paket Audio Power...605,- / 1.375,-

Aerodynamický paket/bezpečnostní paket pro řidiče...3.535,- / 1.375,-

Paket Vision/výbava Vision pro řidiče + paket...500,- / 1.205,-

Paket Safety/bezpečnostní výbava + paket...3.080,- / 4.750,-

✓ = standardní výbava X = nedodává se

zasahovat do řazení. Mnoho uživatelů jede se soupravou naloženou na více než 40 tun. K tomu potřebuje motorovou brzdu, která je ve stávajícím provedení přetěžovaná.

Doufáme, že Volvo u následníka bude realizovat informativní display. Bylo by vhodné, aby upozorňoval na často se opakující stanovené rychlosti a aby předával informace o vzdálenosti k vozidlu jedoucím před námi. Líbí se možnosti naprogramování tří individuálních údajů (např. funkce I-Shiftu nebo informace o spotřebě). Podle našeho mínění by bylo vhodné přemístit volicí páku poblíž volantu, kde by se nechala jednoduše obsluhovat.

Co zůstává pod čarou? Při shodných jízdních výkonech je 750 úspornější než 700 – upřímně řečeno nové poptávky uživatelů se nehrnou, nejde o žádný div, pokud hodnotíme spotřebu...

Nováček zůstává nenápadným silným vozem pro menší okruh uživatelů, kteří se nadlouho nespokojí s výkonem 750 k a kterému vnější vzhled zevšední. Zajisté je třeba uznat, že dospělost u Volva znamená vynikající dílenské zpracování, zdařilou volbu materiálů a vysokou životnost. To odčichuje nakonec vozidlo, které skutečně nebylo zapotřebí. **GG ■**

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Filmová hvězda, ale není sexy

Volvo má sílu, ale chybí mu záře. Na image Scanie R730 nemá a sám Actros 1860 má více sexepilu

a lepší zvuk. Tak zůstává FH16 první volbou pro ty, kteří požadují nenápadného siláka.



VOLVO FH16 750

Design.....★★★★★
 Temperament.....★★★★★
 Ovládání.....★★★★★
 Pohodlí.....★★★★★
 Image.....★★★★★
Celkem.....★★★★★

★★★★ = snový ★★★★★ = vzorný ★★★★★ = přijatelný
 ★★ = mohl by být lepší ★ = nudný

TRUCKER SOUČET



Zkušební jezdec
Gerhard Grünig

První mezi výkonnými

... a přesto jen „dvojka“ při hodnocení image a síly. Tak se nechá Volvo FH16 750 nejlépe charakterizovat. I po zvýšení výkonu stojí za Scanií R

730 – ta je rychlejší a úspornější. Volvo je nenápadný, vysoce výkonný nákladňák s enormní parou, vztekým automatizovaným řazením, komfortním podvozkem, ale mohl by být silnější kabinou.

NAMĚŘENÉ HODNOTY: SPOTŘEBA - RYCHLOSTI - POROVNÁNÍ

SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

Zrychlení v (s)	0-60	0-70	0-80	0-85
Volvo FH16 750	22,3	28,3	33,4	36,2
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s) *2	60-70	60-80	60-85	
Volvo FH16 750	6,1	12,5	15,6	
Nejlepší vůz v testu *1	5,1	11,1	15,0	

*1: Scania New R 730

*2: zařazen 11. stupně

MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

Měření v dB(A)	Motor zap Volnoběh	85 km/h Střecha zavř.	85 km/h Střecha otevř.	Motor vyp řidič/lůžko
FH16 750	52	65	70	57/56
Nejlepší vůz v testu *3	50	61	65	56/57
	Z kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
FH16 750	66	66	67	
Nejlepší vůz v testu *3	62	62	60	

*3: Scania R 480

HODNOCENÍ

MOTOR

Rozjezdová charakteristika	9
Průběh výkonu	9
Využ. rozsah otáček	8
Výkon motorové brzdy	10
AGB/tempomat	8
Elektrická integrace	8
Hluk	9
dosažené body:	61
(max. počet bodů)	(70)

- + vynikající náběh, hospodárny v hlavních provozních podmínkách, decentní hluková kulisa
- (brzdový) tempomat překmitává

JÍZDNÍ VLASTNOSTI

Řízení	9
Výkon brzd	9
Citlivost brzd	9
Průjezd zatáček	8
Pérování	8
dosažené body:	43
(max. počet bodů)	(50)

- + obecně v dálničím provozu a při jízdě po rovné silnici optimalizované a komfortní
- vibrující řízení; těžký motor přetěžující přední nápravu a způsobující lenivé řízení

PŘEVODOVKA

Obsluha	8
Automatizace	10
Odstupňování	9
Celkový převod	9
dosažené body:	36
(max. počet bodů)	(40)

- + rychlé řazení a přesto komfortní změna rychlostních stupňů; pro každou situaci odpovídající zpětná rychlost
- volící páka umístěná nevhodně na sedadle; nedostatečný záběr; díky dlouhému celkovému převodu zůstává I-Shift při jízdě po silnici na 11. rychlostním stupni; neharmonický I-Roll

KABINA ŘIDIČE

Prostor pro řidiče	9
Nastavení volantů	9
Přístrojová deska	9
Obsluha/ergonomie	9
Větrání / topení	9
Poličky/schránky	9
Výhled / zrcátka	8
Prostor/obytný komfort	8
Místo pro spaní	8
Sériová výbava	8
Pérování	8
dosažené body:	94
(max. počet bodů)	(110)

- + velmi dobré nastavení volantů; vynikající dílenské zpracování
- navzdory budce XL je v kabině poměrně málo místa; nevhodné odpružení přední nápravy a budky

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM (max. 270) 234

INDEX HOSPODÁRNOSTI 90

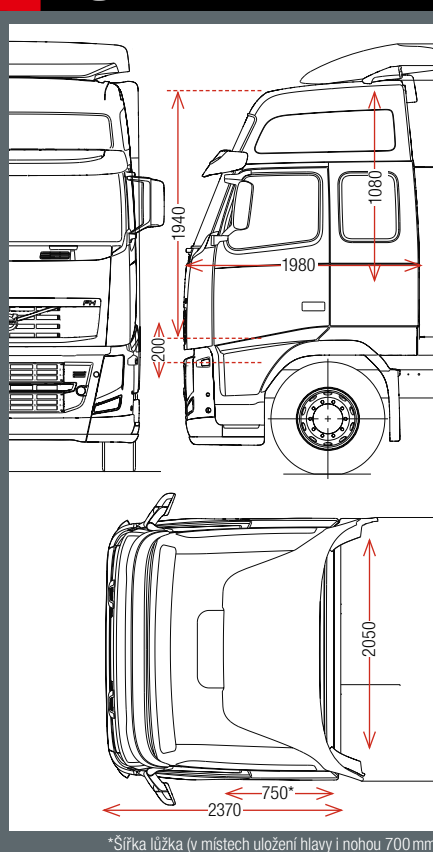
Průměrná rychlost

(2 x spotřeba) + 0,25 x poh. hmotnost (kg/100)

Body 324

Hodnocení **dobrý**

ROZMĚRY KABINY



*Šířka lůžka (v místech uložení hlavy i nohou 700mm)

KONKURENTI



MAN TGX 18.540

Motor	64
Převodovka	36
Jízdni vlastnosti	45
Kabina	98
Hospodárnost	90*
Bodů celkem	333
Známka	velmi dobrý

MERCEDES ACTROS 1855

Motor	64
Převodovka	36
Jízdni vlastnosti	46
Kabina	95
Hospodárnost	89*
Bodů celkem	330
Známka	velmi dobrý



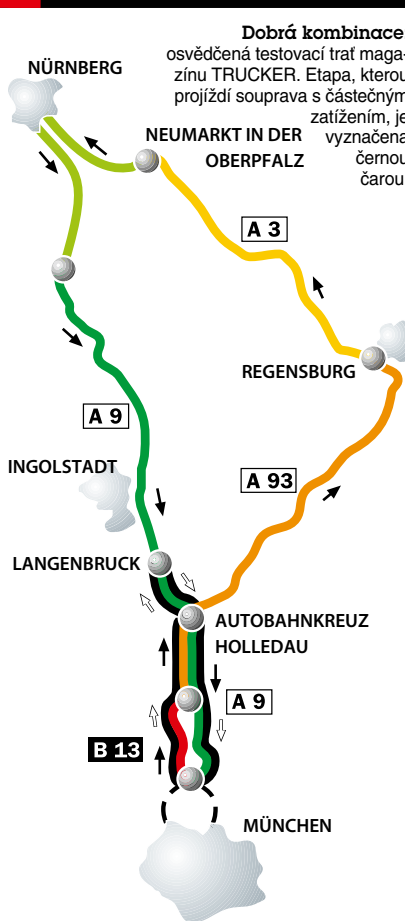
SCANIA R 730

Motor	65
Převodovka	38
Jízdni vlastnosti	48
Kabina	97
Hospodárnost	90*
Bodů celkem	338
Známka	vynikající

VOLVO FH16-700

Motor	61
Převodovka	36
Jízdni vlastnosti	43
Kabina	94
Hospodárnost	88*
Bodů celkem	322
Známka	dobrý

SPOTŘEBA & RYCHLOST



ETAPY

1. ETAPA

Silnice 1. třídy střední	38,7 km
B13 Fahrzenhausen – Langenbruck	
I/100km:	41,5
km/h:	61,2

2. ETAPA

Středně těžká dálnice	76,6 km
A9 Langenbruck – A93 Riezno	
I/100km:	34,1
km/h:	84,6

3. ETAPA

Dálnice střední +	81,7 km
A3 Riezno – A6 Altdorf	
I/100km:	33,1
km/h:	84,4

4. ETAPA

Lehká dálnice	103,7 km
A6 Altdorf – A9 Langenbruck	
I/100km:	30,5
km/h:	86,8

5. ETAPA

Těžká okresní silnice	40,4 km
B300 Langenbruck – B13 Fahrzenhausen	
I/100km:	40,5
km/h:	60,7

ČÁST. NÁKLAD (8T)

B13 Lohhof – A9 Allers. – A9 Pfaffenh.	
A9 Neutahm – A92 Lohhof	56,3 km
I/100km:	24,9
km/h:	75,4

CELKOVÁ DÉLKA TESTOVACÍ TRATĚ 399,4 km

33,0 I/100 km 77,6 km/h

HODNOCENÍ JÍZDY VE STOUPÁNÍ

Stoupání / délka	Čas	Řazení při min ⁻¹	V _{min} /V _{Start}	V _{max} /V _{Start}
1 max. 6%, 1,5 km	1,13 min	11 při 1300 min ⁻¹	80 km/h	85* km/h
2 Stoupání Holledau A9	1,50 min	11 při 1380 min ⁻¹	85 km/h	85* km/h
3 max. 8%, 0,8 km	0,83 min	10 při 1450 min ⁻¹	10* km/h	65 km/h
4 Kindinger Berg A9	3,22 min	12 při 1200 min ⁻¹	84 km/h	90 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech