

## Langstreckentest\_420, 460 und 650 PS für den Volvo FH

Besonders oder gewöhnlich: Der Volvo-Kunde hat die Wahl zwischen Flotten- und Premium-Spezifikation, wenn es um Leistung und Komfortausstattung geht.



# Mehr oder weniger PS

Wie viel Leistung braucht ein 40-Tonner? Wir haben bei Volvo nachgefragt und begaben uns mit drei vergleichbaren FH-Sattelzügen auf den Weg. Nicht mehr und nicht weniger als 1.000 Kilometer standen auf der Agenda, die uns Ergebnisse und Argumente lieferten.

**E**in ewig junges Thema: Steht eine Fahrzeug-Beschaffung an, ringen die Fuhrparkmanager mit den Controllern um das „richtige“ Maß an Motorleistung. Soll es ein Sparmodell werden, das mit jedem Liter Kraftstoff geizt? Natürlich – wenn es nur nicht je-

den Berg fürchten muss. Oder auf der anderen Seite die souveräne Leistungsentfaltung einer echten Kraftmaschine – wenn sie ihre üppigen Reserven nicht zu verschwenderisch auslebt. Und wie wäre es mit der goldenen Mitte? Ein Motor mit Kraft nach Augenmaß und dem nötigen

Geiz, wenn es um die Betriebsstoffe geht, der wär's doch.

Vom Start weg hat also der FH460 die besten Karten, wenigstens auf den ersten Blick. Aber der neue FH16 mit maßvollen 650 PS sticht natürlich ins Auge. Ein Modell der Performance Edition mit



Keine Spazierfahrt:  
gleiche Transportaufgabe mit  
einheitlichen Aero-Aufliegern, die  
31.500 kg wiegen.



# für die Piste

Single-Ausstattung, auffällig in polarblau lackiert, der wäre doch eine Sünde wert. Auf der anderen Seite der Effizienz-Jünger FH12 mit nur 420 PS, der mit den versammelten konzerneigenen Spritspar-Lösungen antritt – da lohnt es sich schon, genauer hinzusehen.

Für Aufmerksamkeit im Verkehrsgeschehen ist jedenfalls gesorgt, die drei Sattelzüge rollen „gestreamlined“ auf die Straße. Und da bleibt es nicht aus, dass den schwedischen Aero-Lastzügen Dutzende Passantenblicke folgen. Eng

gekuppelte Auflieger mit gerundeter Vollverkleidung, der 420er und der 650er ducken sich augenscheinlich tief auf die Straße. Ob das auch auf den Landstraßen gutgeht? Schließlich führt unsere Route im Süden über die Queralpenstraße, die teils mit engen Kurven und unebenen Fahrbahnen aufwartet.

## Neue Leistungsstufe: 650 PS für den FH16

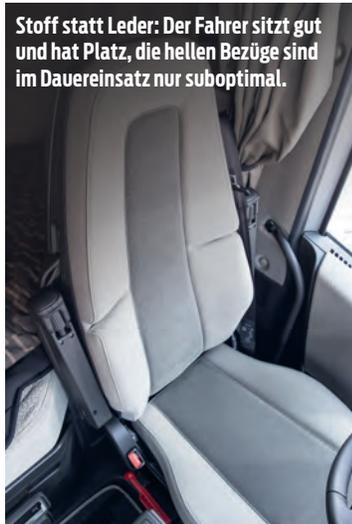
Nach der obligatorischen Fahrerbesprechung und einer Abfahrtskontrolle dür-

fen die Motoren gestartet werden. Das Los entscheidet: Top down für den Tester, zuerst also der brandneue FH16 mit 650 PS als Einstieg, der schon auf den ersten Metern Sympathiepunkte sammelt. Enorm die Anfahrleistung, mehr als 1.200 Touren verlangt das Getriebe dem gewaltigen 16-Liter-Sechszylinder nicht ab. Praktisch warten immer mehr als 3.000 Nm auf ihren Einsatz und die schon ab 900 Kurbelwellenumdrehungen, die Maximalkraft ist über ein breites Tafelgebirge bis 1.450 Touren abrufbar.

## Langstreckentest\_420, 460 und 650 PS für den Volvo FH



**Komfort für Flotten-LKW:** Die Globetrotter-Kabinen der beiden FH12-Fahrzeuge sind auch nicht ohne.



**Stoff statt Leder:** Der Fahrer sitzt gut und hat Platz, die hellen Bezüge sind im Dauereinsatz nur suboptimal.



**Schickes Interieur mit blau abgesteppten Nähten an Armaturenräger, Sitzen und Lederlenkrad**

Da schießt sofort der Gedanke durch den Kopf: Ist der Sattelzug überhaupt beladen? Sicher doch, riesige Betonquader sind im Auflieger sicher verzurrt, das Protokoll der Waage weist 40.110 Kilo aus. Verblüffend, wie flüsterleise der Powertruck trotz der fulminanten Beschleunigung in Fahrt kommt, selbst unter Volllast dringt nur ein dezentes Schiffsdiesel-Wummern ans Fahrerohr. Da macht es auf der Landstraße auch viel mehr Spaß, mit den Pedalen zu fahren – der GPS-Tempomat I-See hat vorerst Pause.

So souverän wie der Antrieb arbeitet auch die Lenkung. Verblüffend leichtgängig und doch enorm präzise, die elektrohydraulische VDS-Lenkung (Volvo Dynamic Steering) kommt dem Fahrer sehr entgegen. Ganz egal, ob er in engen Verhältnissen rangiert oder entspannt über die Autobahn cruist. An superengen Autobahn-Baustellen spürt der blaue FH16 besonders genau. Seine IFS-Vorderachse (Independent Front Suspension) macht hier den Unterschied. Die mühsam geflickten Frostaufbrüche der oberbayerischen Landstraßen nimmt er deutlich gelassener als seine Markenkollegen. Eigentlich schade, dass diese Vorderachse nicht mehr lange zu haben ist. Wegen der geringen Marktresonanz wird sie wohl



**Bequem und speziell: Belüftete und beheizte Ledersitze im Edition-Design**



**Für Unterhaltung ist gesorgt: Fernsehen unterwegs mit TFT-Flachbildschirm**

eingestellt, sagen unsere Begleiter. Es muss halt auch der Mehrpreis stimmen.

Entscheidend absetzen kann sich der bärenstärke FH16 vorerst nicht, seine schwächeren FH12-Kollegen erreichen das Ziel der ersten Etappe nur wenig später. Sein Kraftstoffverbrauch von 37,9 l/100 km bei einem Schnitt von 84,1 km/h (inklusive einiger Landstraßen-Kilometer) setzt die erste Duftmarke. Hier zum Vergleich die Werte des 460 PS starken FH12: 34,8 l/100 km bei 82,3 km/h. Aber noch ist nicht aller Tage Abend. Jetzt steht ohnehin der erste Wechsel an, raus aus

Transporter  
**TOP DEAL**

Angebote nur für Gewerbetreibende



Abbildung enthält Sonderausstattungen.

**All-in Leasing**

ohne Anzahlung

Der Citan Kastenwagen<sup>1</sup> mtl. ab

**149 €<sup>2</sup>**

Der Vito Kastenwagen<sup>1</sup> mtl. ab

**189 €<sup>2</sup>**

Der Sprinter Kastenwagen<sup>1</sup> mtl. ab

**209 €<sup>2</sup>**

Monatliche Gesamtrate ohne Anzahlung inkl. Vorteilspaket mit Komplettservice zzgl. der gesetzlichen USt., Laufzeit 48 Monate, Gesamtleistung 40.000 km

Inklusive  
4 Jahre  
Rundum-  
Sorglos-Paket!

Nur bis 31.03.2019

# Lease auf den ersten Blick.

**Der Mercedes-Benz Citan, Vito und Sprinter jetzt mit All-in Leasing und ohne Anzahlung.**

Ganz schön anziehend: unsere attraktiven Transporter mit attraktiven Leasingraten und – noch attraktiver – ohne Anzahlung. Mit 4 Jahren ServiceCare Komplettservice inklusive. [www.transporter-topdeal.de](http://www.transporter-topdeal.de)

<sup>1</sup> Citan 108 CDI Kastenwagen/Vito 109 CDI Kastenwagen/Sprinter 211 CDI Kastenwagen:  
Kraftstoffverbrauch innerorts; außerorts; kombiniert (l/100 km): 4,7; 4,2; 4,3/7,8-7,7; 5,4-5,3; 6,3-6,2/  
9,4-9,1; 7,3-7,0; 7,9-7,7. CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert (g/km): 112/164-162/208-201.

<sup>2</sup> ServiceCareLeasing ist ein Angebot der Mercedes-Benz Leasing GmbH, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart.  
Unser Leasingbeispiel: Kaufpreis ab Werk zzgl. lokaler Überführungskosten 12.990 €/18.490 €/19.990 €,  
Leasing-Sonderzahlung 0,00 €, Laufzeit 48 Monate, Gesamtleistung 40.000 km, mtl. Gesamtleasingrate  
inkl. Komplettservice gemäß unseren Bedingungen 149 €/189 €/209 €. Gilt nur für gewerbliche Einzelkunden  
und bis 31.03.2019. Alle Preise zzgl. der gesetzlich geltenden Umsatzsteuer.

**Mercedes-Benz**

Vans. Born to run.

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart



## Langstreckentest\_420, 460 und 650 PS für den Volvo FH

den blauen Ledersitzen der Performance Edition und rein in den 460-PS-Normalo – jetzt heißt es also Selters statt Sekt.

### Typen für die Flotte

Doch so schlicht, wie das FH-Modell von der Stange daherkommt, fühlt es sich nicht an. Klar, auf die optischen und haptischen Leckerbissen des blauen FH16 muss man hier verzichten. Und so fein

wie das Flaggschiff rollt dieser FH12 auch nicht ab, schließlich führen und federn hier an der Vorderachse gewichtsoptimierte Einblattfedern. Auch die Hinterachse spart Gewicht, der 460er offenbart sich insgesamt als der Nutzlastriese des Trios. Und etwas leichtfüßiger auf der Vorderachse – der 16-Liter-Diesel bringt schließlich 350 kg mehr auf die Waage – auch wenn sich der Hersteller hier die

famose VDS-Lenkung spart. Spartanisch fährt sich der FH 12 mit geräumiger Globetrotter-Kabine dennoch nicht. Das mag am gewohnt kräftigen D13-Sechszylinder liegen, der mit 2.300 Nm Drehmoment nachdrücklich zieht. Und am flinken I-Shift-Getriebe, das die Gänge ziemlich virtuos und fehlerfrei sortiert. Auch wenn der Antrieb mit einer ellenlangen 2,47er-Hinterachse domestiziert wird, fällt die



#### TECHNISCHE DATEN Volvo FH12 420

##### Motor

Volvo-Reihensechszylinder D13K420, einteiliger Zylinderkopf mit obenliegender Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum:	12.800 cm <sup>3</sup>
Nennlstd.: 420 PS (309 kW) bei 1.400–1.800/min	
Max. Drehmoment: 2.100 Nm bei 860–1.400/min	
Motorbremsleistung:	375 kW

##### Kraftübertragung

Automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung; automatisches 12-Gang-Directdrive-Getriebe I-Shift AT2612F. Achsübersetzung  $i = 2,31$ .

##### Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

Vorn: Gekröpfte Faustachse mit 2-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator, 7,1 t zul. Achslast; hinten: einfach übersetzte Antriebsachse RSS1356V, 4-Balg-Luftfederung, Stabilisator, 11,7 t zul. Achslast; Bereifung: 315/70 R22.5 EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte Massiv-Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ASR, ESP, Dauerbremse mit Motorbremse plus Voith-Retarder (3.250 Nm Bremsmoment) Elektrohydraulische VDS-Einkreislenkung.

##### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	5.890 x 2.500 x 3.775 mm
Radstand:	3.700 mm
Tankinhalt:	810 l
Adbluebehälter	64 l
Leergewicht:	7.320 kg mit Fahrer + 405 l Kraftstoff + 64 l Adblue
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger	38.900 kg



#### TECHNISCHE DATEN Volvo FH12 460

##### Motor

Volvo-Reihensechszylinder D13K460, einteiliger Zylinderkopf mit obenliegender Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum:	12.800 cm <sup>3</sup>
Nennlstd.: 460 PS (338 kW) bei 1.400–1.800/min	
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1.000–1.400/min	
Motorbremsleistung:	375 kW

##### Kraftübertragung

Automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung; automatisches 12-Gang-Directdrive-Getriebe I-Shift AT2612F. Achsübersetzung  $i = 2,47$ .

##### Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

Vorn: Gekröpfte Faustachse mit 1-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator, 7,1 t zul. Achslast; hinten: einfach übersetzte Antriebsachse RSS1356V, 4-Balg-Luftfederung, Stabilisator, 11,7 t zul. Achslast; Bereifung: 315/70 R22.5 EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte Massiv-Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ASR, ESP, Motorbremse; Elektrohydraulische VDS-Einkreislenkung.

##### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	5.890 x 2.500 x 3.775 mm
Radstand:	3.700 mm
Tankinhalt:	810 l
Adbluebehälter	64 l
Leergewicht:	6.890 kg mit Fahrer + 405 l Kraftstoff + 64 l Adblue
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger	38.470 kg



#### TECHNISCHE DATEN Volvo FH16 650

##### Motor

Volvo-Reihensechszylinder D16K650, einteiliger Zylinderkopf mit obenliegender Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum:	16.000 cm <sup>3</sup>
Nennlstd.: 650 PS (479 kW) bei 1.450–1.900/min	
Max. Drehmoment: 3.150 Nm bei 950–1.450/min	
Motorbremsleistung:	470 kW

##### Kraftübertragung

Automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung; automatisches 12-Gang-Overdrivegetriebe I-Shift ATO3512F. Achsübersetzung  $i = 3,08$ .

##### Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

Vorn: Einzelradgeführte IFS-Vorderachse mit 2-Balg-Luftfederung, Stabilisator, 7,5 t zul. Achslast; hinten: einfach übersetzte Antriebsachse RSS1360A, 4-Balg-Luftfederung, Stabilisator, max. 11,7 t Achslast; Bereifung: VA 385/55 R 22.5, HA 315/70 R22.5 EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte Massiv-Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ASR, ESP, Dauerbremse mit Motorbremse plus Voith-Retarder (3.250 Nm Bremsmoment). Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer VDS-Servounterstützung.

##### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	6.080 x 2.500 x 3.917 mm
Radstand:	3.700 mm
Tankinhalt:	1.275 l
Adbluebehälter	100 l
Leergewicht:	8.520 kg mit Fahrer + 600 l Kraftstoff + 100 l Adblue
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger	40.100 kg



Einer fürs Alltagsgeschäft: Mit 460 PS ist der Volvo FH12 kein Spitzen-Performer. Wir raten eher zur 500-PS-Maschine.

Durchschnittsgeschwindigkeit in der Relation zur Motorleistung hoch aus. Verbrauchsseitig positioniert sich der Zug erwartungsgemäß durchwegs sparsamer als der Powertruck.

Und schon deshalb verspricht der nächste Fahrzeugtausch Spannung. Stellt sich die Frage: Wie weit kann man gehen? Nur 420 PS und 2.100 Nm geben die Volvo-Techniker ihrem FH12-420 „Reloaded“ mit auf den Weg, der sich dazu mit der längsten Gesamtübersetzung ( $i = 2,31$ ) plagen muss. „Ein Typ für die Flotte“, erklärt der Instruktor, „wenn die volle Nutzlast nicht ständig beansprucht wird.“ Aber hier muss der schlank motorisierte FH12 richtig ran, schließlich soll er mit voll ausgelastetem Auflieger den beiden stärkeren FH-Kollegen folgen. In der Ebene, na klar, hat er damit keine Probleme. Wenngleich sich die Beschleunigung etwas schaumgebremst vollzieht, bleibt er dem 460er noch an den Fersen. Auch die Schaltstrategie ist eindeutig der Effizienz verpflichtet, der D13-Sechszylinder

muss im Drehzahlkeller wuchten und drücken. Auf hügeligem Kurs und auf anspruchsvollem Geläuf braucht der Fahrer etwas Gleichmut, um I-See schalten und walten zu lassen. Da und dort et-

ANZEIGE

was Nachhilfe mit Kickdown, damit man den Reiseschnitt halten kann. Man kann sich an das nicht eben stürmische Temperament gewöhnen, es begünstigt nachweislich die Effizienz. Kraftstoff gespart wird an allen Ecken und Enden, auch beim Fahrwerk.



Der Eilfrachter: Für anspruchsvolle Transportaufgaben und Topografien stimmt das Leistungsangebot.

Der Eco-Spezialist rollt vollluftgefördert und senkt ab Tempo 65 sein Fahrniveau um 35 mm ab, das kennt man so nur bei teuren Limousinen und Reiseomnibussen. Weniger Höhe und Querschnitt gegen den Wind, das klingt plausibel. Und nebenbei federt der FH12 ziemlich kommod. Die Vermutung, dass hier die einzelradgeführte IFS-Vorder-

## Langstreckentest\_420, 460 und 650 PS für den Volvo FH



**Akribischer Vergleich:** Bei jedem Fahrzeugtausch werden Auffälligkeiten notiert.

achse zum Einsatz kommt, klärt sich auch gleich auf den ersten Metern. Die messerscharfe Präzision, die wir im FH16 erleben, lässt der Eco-FH vermischen. An die indifferente Mittellage der elektrohydraulischen Lenkung muss man sich erst gewöhnen, vielleicht tragen auch die Breitreifen der Vorderachse dazu bei.

### Showdown am Berg

Nahezu zwei Drittel der Testrunde liegen hinter uns. Und bislang konnte sich der bärenstarke FH16 noch nicht richtig in Szene setzen. Fest steht auch, dass der große Motor stets ein Quäntchen mehr am Dieseltank nippt als seine Kollegen. Ist so viel Leistung nur Luxus oder gar ein Sündenfall? Das könnte sich an den langen Steigungen und Autobahnziehern im Frankenland ändern. Vorausgesetzt, kein LKW-Überholverbot bremst den bä-

renstarken Schwedentruck aus, zieht der FH16 jetzt unwiderstehlich an den meisten Straßenfrachtern vorbei. Wo andere Trucks längst kleinere Gänge bemühen, schieben hier 3.000 und mehr Nm im großen Gang nach oben.

Die Volvo-Experten haben den Powertruck nicht mehr als nötig domestiziert, eine angemessene 3,08er-Achse gewährt der signalblauen (RAL 5015) Performance-Edition genügend Auslauf. An der langen Rampe des Kindinger Bergs dann die Bergwertung: 4,5 Kilometer geht es mit voller Leistung bergauf. Der Powertruck macht Ernst und durchquert die Distanz mit beinahe 80 km/h. Spätestens hier müssen die beiden schwächeren FH12 ihren starken Kollegen ziehen lassen. Der 460er mit 72 km/h, der 420er mit nur 68 km/h, wenngleich mit geringerem Kraftstoffaufwand. Was natürlich heißt: Wenn es unter Volllast über schwere To-

pografien geht, kann sich der FH16 als Eilfrachter mit hoher Transportleistung profilieren.

### Am Ende der Testfahrt

Weil nur der stete Wechsel die Unterschiede offenbart, summieren sich am Ende Erfahrungen und Ergebnisse. Die Kennziffern haben wir aus den Dynafleet-Protokollen ermittelt. Unglaublich, was der Fuhrparkleiter da erfährt: Wie oft die Fahrer unaufmerksam waren und wie oft das ESP-System aushelfen musste. Und wie viel mit Tempomat gefahren wird – hier gäbe es noch tiefere Einblicke.

ANZEIGE

Als Favorit der Fahrer, das ist sicher kein Geheimnis, spielt sich der FH16 mit sattem 650 PS nach vorn. Mit dieser neuen Leistungsstufe zielt Volvo auf die deutschen Flaggschiffe von MAN und Mercedes. Wobei der Schwede hier sicher noch etwas besser geht, aber nicht übermäßig Kraftstoff zu sich nimmt. Zudem glänzt er mit gekonnten Ausstattungsdetails, die man nicht überall findet. In Sachen Komfort und Wirtschaftlichkeit verdient sich der Sparkünstler mit 420 PS unsere Empfehlung. Ein Fahrzeug mit hoher Effizienz, wie unsere Ergebnisse beweisen. Erst recht, wenn man bedenkt, wie selten der Sattelzug mit 40 Tonnen fährt, darf es gern auch weniger Leistung sein. Last, not least verdient sich der 460er sein Dasein als leichter Allrounder, mit guten Fahrleistungen, anständigem Spritverbrauch und gutem Komfort. Also die goldene Mitte als Empfehlung? Nein, hier würden wir eher zum FH12-500 PS tendieren. Der meistverkaufte Motor von Volvo ist sicher die bes-

1.000 Kilometer: Fahrleistungen und Verbräuche			
	Volvo FH12 420	Volvo FH12 460	Volvo FH16 650
Gesamtkilometer	1.002 km	998 km	1.011
Durchschn. Kraftstoffverbrauch	24,44 l/100 km	28,91 l/100 km	31,9 l/100 km
Durchschn. Transportgeschwindigkeit	70,95 km/h	71,14 km/h	73,66 km/h
Bergwertung	75,56 l/100 km bei 68,59 km/h	77,78 l/100 km bei 72,12 km/h	102,22 l/100 km bei 79,79 km/h

Krone Fair Care:  
Läuft für Sie.

Sebastian Dust,  
Leiter Full Service

Alles möglich machen, damit Ihr Logistik-Alltag perfekt läuft: das ist die Handschrift von Krone. Darum haben wir ein unvergleichlich starkes und innovatives Komplett-Paket für Sie zusammengeschraubt, das Ihnen einmalige Service-Sicherheit bietet: Krone Fair Care. Das geht ohne Umweg, direkt mit Krone. Denn so sind höchste Kompetenz und schnellste Rundum-Wartung garantiert. Für Ihren Profi Liner, Mega Liner oder Cool Liner. Sie wünschen Garantieverlängerung? Auch kein Problem, wir geben Ihnen drei Jahre dazu. Wir sind schließlich Krone.



[www.krone-trailer.com](http://www.krone-trailer.com)

  
*Wir transportieren Zukunft*