

Sekt oder Selters

Kann weniger mehr sein? Oder darf's ein bisschen mehr sein? Den kleineren Motor und dazu die schlichtere Kabine bietet der Volvo FM, als Referenzgröße fährt der stattliche FH 500 vor. Mit zweimal 40 Tonnen starten wir in Göteborg Richtung München.



Gut 1.200 Kilometer liegen vor uns, aber von der Anspannung einer großen Fahrt ist vorerst nichts zu spüren. Nachdem sich das Volvo-Werkstor öffnet, sind es nur 15 Kilometer bis zum Fährhafen. Dort steht sie bereits, die Stena Germanica – das große Fährschiff soll uns über Nacht nach Kiel bringen. Bis zum Boarding ist noch Zeit genug, um sich schon mal ein wenig umzusehen.

Wie ein guter alter Bekannter begrüßt uns der FM 450. Seit 1993 wird er gebaut, er trägt noch das alte Fahrerhaus mit stark geneigter Frontscheibe auf. Mit Globetrotter-Hochdach bietet er aber genug Bewegungsfreiheit, um sich den Pullover über den Kopf zu streifen. Mit Einzellege und Schrank darüber zeigt er Fernverkehrstalente, mit Staumöglichkeiten zeigt er jedenfalls nicht. Über den Einstieg muss man erst recht nicht meckern, das tief montierte Fahrerhaus ist mit drei Stufen bequem erklommen. Da-

mit ist auch klar, dass sich der Motortunnel im Innenraum dominant breit macht. Aber bei der Bedienung gibt es kaum Abstriche. Die Volvo-Strategen haben dem Evergreen die wichtigsten FH-Goodies angedeihen lassen. Wobei der große und stattliche FH sofort zeigt, dass er der Platzhirsch der Marke ist. Gut, man muss 35 cm weiter hinauf. Aber dafür verschwindet der Motortunnel fast vollständig unter dem Boden. Was die Fahrer natürlich schätzen, die sich im Volvo FH mit der größtmöglichen Globetrotter-XL-Kabine bestens einrichten können.

10,8 l Hubraum nur im Volvo FM

Man sieht's an den Typenschildern, morgen muss sich der im Vergleich fast filigrane FM 450 gegen das FH-Dickschiff mit 500 PS behaupten. Die Schweden zeigen sich hartleibig, einen FH mit 10,8-l-Sechszylinder können sie sich Stand heute nicht vorstellen. Wer also den kleineren Hochleistungsdiesel möchte,

muss sich schon mit dem Volvo FM anfreunden. Die Controller im Betrieb reiben sich gleich bei der Anschaffung die Hände: gleich mal 10 Prozent eingespart. Und weil der Fuhrpark vielleicht selten voll ausgeladen fährt, wird sich die Kostenbilanz mit vielen Kilometern weiter schönen. Erst recht, wenn sich dazu noch etliche Leerfahrt-Kilometer dazugesellen.

Die „Downsizing“-Welle mag ja zuletzt mit der Einführung der Euro-6-Abgasnorm ein wenig abgeflaut sein. Aber jüngst haben einige LKW-Hersteller ziemlich attraktive Motoren nachgelegt, meist mit rund 11 l Hubraum und schon recht kräftigen Drehmomenten. Auch im Volvo-Konzern gibt es einen solchen, hier heißt er D11K, er deckt den Leistungsbedarf von 330 bis 450 PS. Und in seiner stärksten Variante ist er beileibe kein Schwächling. Mit 2.150 Nm schon ab 950 Touren und der vollen Nennleistung bereits bei 1.600 Umdrehungen macht der Langhuber unter der Kabine neugierig auf den Weg.



Mehr oder weniger?
Der schwächere Volvo FM verbrennt vor allem auf einfachen Strecken weniger Kraftstoff, der Volvo FH braucht etwas mehr, ist aber deutlich schneller.



Der FH 500 distanziert den schwächeren FM 450 vor allem an Steigungen. Oben: Eine Prise Nostalgie fährt mit – der FM 450 trägt das altbewährte Volvo-Fahrerhaus mit schräger Scheibe auf.



Unter dem FH-Fahrerhaus thront ein standesgemäß 12,8 l großer D13-Reihensechszylinder. 500 PS soll er leisten und maximal 2.500 Nm auf die Kurbelwelle wuchten. Nominell braucht er, wie übrigens alle großen Volvo-Motoren, eine AGR (Abgasrückführung), die aber nur in Start- und Schwachlastphasen zum Einsatz kommt. Ungekühlt wärmt sie den Motor, bei Betriebstemperatur werkt die Maschine nach dem SCR-only-Prinzip. Der D13 hat Mumm, da lässt der FH schon auf den ersten Metern keine Zweifel aufkommen, mehr Leistung braucht man in unseren Breiten selten. Deshalb ist es schon bemerkenswert, dass die 500-PS-Maschine der meistverkaufte Volvo-Motor ist. Die goldene Mitte zwischen 460 und 540 PS, das satte Drehmoment, gerade recht für 40 t, wird von einem I-Shift-Getriebe der neuesten Generation verarbeitet. Beim Getriebe herrscht Gleichstand der Mittel, auch der FM-Fahrer kann auf die Schalt-

qualität der automatisierten 12-Gang-Getriebe bauen. Schnell noch ein Blick auf die Wiegeprotokolle: Vorteil FM 450, wie erwartet, er bleibt mit 6.900 Kilo deutlich unter der magischen 7-t-Marke. Aber auch der stämmige Volvo FH 500 überrascht mit 7.300 Kilo, trotz seiner Vollausrüstung.

Tripdaten-Messung mit Dynafleet

Nach geruhsamer Überfahrt warten 900 Kilometer auf uns, der FM schlängelt sich zuerst aus dem Schiffsbauch. Der wartet jetzt auch als Erster auf den Testfahrer. Die Crew vereinbart die Vorgehensweise: Marschtempo 85, wo es geht, soll der GPS

**Linienbetrieb Göteborg–Kiel:
Die 240 m lange Frachtfähre Stena
Germanica fährt mit Ethanol.**





Mehr Raum in der FH-Kabine: nur ein marginaler Motortunnel, die Liege ist breiter und bequemer. Mit dem fahrerorientierte Armaturenräger wird Platz verschenkt. Oben: Engere Verhältnisse im FM-Fahrerhaus: Prima Ergonomie und zeitgemäße Bedienung, aber kurzer Sitzabstand zum Lenkrad.

Tempomat, er heißt bei Volvo I-See, zum Einsatz kommen. Der Stärkere fährt voran, also der Volvo FH 500 – dann läuft er nicht auf, und wir sehen, ob der schwächere FM folgen kann. Zuletzt noch ein Blick ins Dynafleet-Programm, alle Tripdaten werden genullt. Am Ende der Fahrt wollen wir wissen, wie sich die Konzernkollegen/-kontrahenten geschlagen haben.

Auf der Fahrt durch Kiel in Richtung Autobahn fällt wieder mal auf, wie schnell Passanten und Radfahrer in den toten Winkel geraten. So ein tiefes Fenster in der rechten Seitentür wäre schon eine Hilfe beim Rechtsabbiegen. Auf der flachen Autobahn nach Hamburg macht unser kleiner Zweier-Konvoi Meter, aber im FM 450 muss man schon schauen, dass man den Anschluss nicht verliert. Bei manchem Überholvorgang geht etwas Geschwindigkeit verloren, bevor man vorbeiziehen kann. Deshalb wächst

der Abstand zum vorauseilenden FH, erst der dichte Verkehr am Elbtunnel lässt uns wieder aufschließen. Tempo 85 fährt der FM mit maßvollen 1.200 Touren im 12. Gang, die Antriebsgeräusche bleiben maßvoll und schwellen nur unter Vollast an. Jetzt sitzt auch jeder Handgriff, Tempomat rein und raus, die Anpassung der gesetzten Geschwindigkeit, geht ja alles mit einem Fingertipp an den Lenkradfunktionstasten. Aber immer wieder der Griff an den Scheibenwischerhebel, wenn die Dauerbremse gebraucht wird – ein zwar kleines, aber hartnäckig nervendes Problem: Der Wischerhebel ist länger, das Bremshebelchen sitzt knapp darüber.

Aber die Dauerbremswirkung entschädigt dann wieder. Die an sich schon kräftige Motorbremse (290 kW) wird mit einem Voith-Retarder ergänzt, damit lässt sich der 40-Tonner recht schnell

und sicher bergab fahren. Grundsätzlich vermittelt der FM ein sehr direktes und sicheres Fahrgefühl, der Fahrer sitzt wegen des niedrig montierten Fahrerhauses nah am Fahrbahngeschehen. Vielleicht auch, weil die elektrohydraulische VDS-Lenkung (= Volvo Dynamic Steering) relativ direkt und hier mitteilsam arbeitet. Nur manchmal fordert sie mehr Kraftaufwand, meist lässt sich das Volant spielend leicht drehen – oder ist das nur eine Einbildung? Fest steht freilich: Der Fahrersitz bietet nur knappe Verstellmöglichkeiten, für Langbeiner wird es knapp hinterm Lenkrad. Das ist auch nicht so vielfältig einstellbar wie im FH. Und geht es über ondulierte Etappen, wird man im FM tüchtig geschüttelt, auch die Nickschwingungen sind nicht von Pappe. Schauen wir doch mal unters Blech: An der Vorderachse versehen gewichtssparende Einblatfedern den Dienst, Zweiblatfedern wie im FH sprechen einfach besser an.

Himmliche Ruhe im FH

Kurz vor Hannover dann die fällige Pause, die für den Wechsel in den FH 500 genutzt wird. Nur so lässt sich vergleichen, nur so lassen sich Unterschiede festmachen. Es geht schon hoch hinauf, fast auf 1,60 m Bodenhöhe. Aber dann wird man belohnt, wenn man sich hinterm Lenkrad klemmt. Das ist nur eine Redensart. Viel mehr Platz und Einstellmöglichkeiten hat da kaum ein LKW sonst zu bieten. Rundum Platz in Hülle und Fülle, die großzügige Globetrotter XL-Kabine bietet Bewegungsfreiheit, wenngleich etwas Raum durch den opulenten Armaturenräger verschenkt wird. Aber im Vergleich mit den kleinen Fenstern des FM wird mit großzügigen Scheiben und verglastem Schiebedach viel Tageslicht geboten. Und sobald man den D13-Sechszylinder weckt, die himmlische Ruhe einer hochpreisigen Limousine. Warum dieser Unterschied? Der Motor sitzt komplett unterflur, dank doppelverglaster Seitenscheiben dringen nur wenige Umgebungsgeräusche ins Fahrerhaus. Ablagen und Staufächer gibt es mehr als genug, hier lässt es sich leben, auch wenn die Distanzen länger werden.

Die Bedienung des FH verlangt kaum Umstellung, aber zuerst das Lenkrad einstellen. Schön steil, wie im neuen Scania. Und hier ist so gut wie kein Kraftaufwand

Wenn das Ihre Tour ist, ...



... dann ist das Ihr Truck:



Der Atego.

Schmale Gassen. Enge Kurven. Und trotzdem entspannt. Durch die tiefgezogenen Front- und Seitenscheiben und die äußerst präzise Schaltung hat der Fahrer stets die beste Sicht und kann durch engste Gassen manövrieren. Mehr Informationen auf www.mercedes-benz.com/atego

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Technische Daten: Volvo FM 450/FH 500



Volvo FM 450

Motor

Volvo-Reihensechszylinder D11K450, einteiliger Zylinderkopf mit obenliegender Nockenwelle und vier Ventilen pro Zylinder, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum	10.800 cm ³
Nennleistung	450 PS (332 kW) bei 1.600–1.900/min
Max Drehmoment	2.150 Nm bei 950 bis 1.400/min

Kraftübertragung

Automatische Einscheiben-Trockenkupplung; automatisches 12-Ganggetriebe I-Shift AT2612E. Achsübersetzung $i = 2,64$.

Fahrgestell, Bremsen, Lenkung

Vorn: Starre 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 allen Achsen, ABS, ASR, ESP, Motorbremse; Elektrohydraulische VDS-Lenkung.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	5.890 x 2.500 x 3.819 mm
Radstand	3.700 mm
Tankinhalt	350 l
Adblue	48 l
Leergewicht	6.920 kg
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger	39.850 kg

Testwerte

Distanz	897 km
Kraftstoffverbrauch lt. Dynafleet	32,9 l/100 km
Durchschnittsgeschwindigkeit	80,5 km/h
Drehzahl bei 85 km/h in Gang 12	1.220/min
Innenegeräusch bei 85 km/h	62,7 dB (A)

Volvo FH 500

Motor

Volvo-Reihensechszylinder D13K500, einteiliger Zylinderkopf mit obenliegender Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum	12.800 cm ³
Nennleistung	500 PS (375 kW) bei 1.400–1.800/min
Max Drehmoment	2.500 Nm bei 1.000 bis 1.400/min

Kraftübertragung

Automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung; automatisches 12-Ganggetriebe I-Shift AT2612F. Achsübersetzung $i = 2,64$.

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, Motorbremse; Elektrohydraulische VDS-Einkreislenkung.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	5.890 x 2.500 x 3.775 mm
Radstand	3.700 mm
Tankinhalt	810 l
Adblue	64 l
Leergewicht (mit Fahrer +405 l Kraftstoff)	7.320 kg
Gewicht Testfahrzeug inkl. Auflieger	39.760 kg

Testwerte

Distanz	899 km
Kraftstoffverbrauch lt. Dynafleet	33,6 l/100 km
Durchschnittsgeschwindigkeit	83,8 km/h
Drehzahl bei 85 km/h in Gang 12	1.220/min
Innenegeräusch bei 85 km/h	61,3 dB (A)

gefragt, selbst bei langsamsten Rangierfahrten. Die VDS-Lenkung arbeitet elektrohydraulisch und unterstützt aktiv den Geradeauslauf, künftig soll sie den Spurassistenten mit einem Lenkeingriff unterstützen. Aber etwas gewöhnungsbedürftig ist sie doch, weil sie die Mitteilungen des Fahrwerks über den Fahrbahnzustand fast vollständig unterschlägt. Und auf die recht starken Rückstellmomente muss man achten, die ersten Kreisverkehre umrundet man mit leicht eckiger Fahrweise.

I-Shift-Schaltungen mit hoher Intelligenz

Mit dem Anstieg in die Kasseler Berge verschwindet der FM 450 bei freier Fahrt aus dem Rückspiegel. Der 500 PS starke FH zieht stoisch bergauf, sein Antrieb schaltet bei gleichen Übersetzungsverhältnissen weit weniger – ist ja auch kein Wunder bei 2 l Hubraum und 350 Nm mehr. Von Hand schalten? Nach wenigen Versuchen eingestellt, das I-Shift-Getriebe setzt jede Schaltung mit hoher Treffsicherheit und hoher Intelligenz. Denn wir haben ja I-See an Bord, der hauseigene GPS-Tempomat arbeitet mittlerweile mit traumwandlerischer Sicherheit. Jede Steigung, jedes Gefälle wird erkannt, an Kuppen nutzt das Antriebssystem die vorhandene kinetische Energie und lässt den 40-Tonner segeln – aber nur dann, wenn es etwas zu holen gibt. Im dichteren Verkehr, mit zahlreichen Bremsungen und Beschleunigungen, fahren wir ohnehin mit dem Pedal. Vorausschauend, aber doch leistungsbetont, und beim Überholen bergauf zeigt der FH 500 immer wieder seine Zähne. Viel Kraft schon bei niedrigsten Drehzahlen, der FM muss hier schon 200 Kurbelwellen-Umdrehungen mehr bemühen. Auch sein Getriebe schaltet einfach schneller als das vieler Wettbewerber, auch wenn es diesmal kein Doppelkupplungsgetriebe sein darf. Charakterbildend für den FH ist der gebotene Komfort: Die Fahrerhausfederung, vorn mit Schraubenfedern und hinten Luftbälgen eliminiert, was das Fahrwerk weiterreicht. Nicht schaukelig, eher straff, das Fahrverhalten ist „untadelig“, so steht's im Testprotokoll. Der FH 500 fährt unbeirrt geradeaus und zieht präzise durch enge oder schnelle Kurven. Aber immer vorbildlich leise und gelassen, selten mehr als 62 Dezibel, so leise wie ein guter Omnibus.



Leichte Kavallerie: Der stärkste D11K-Sechszylinder mobilisiert aus 10.8 Liter Hubraum 450 PS und bis zu 2.150 Newtonmeter.

Fast sportliche Fahreigenschaften

Natürlich ist der FH der Favorit der Fahrer, wenn es um die Übernachtung geht. Im gediegenen Globetrotter-Haus, diesmal im XL-Format, lässt es sich prima nächtigen. Schnell ist das Bett bezogen, die Kühlbox hält noch einen kühlen Schluck bereit. Jetzt nur noch den Bordwecker gestellt, wer mag, kann durch das Glasdach die Sterne zählen. Nicht so toll: Auf der Liege (unten) fällt die Schulterbreite für kräftige Chauffeure etwas schmal aus. Sehr gut die Temperaturregelung per Standheizung, tiefe Temperaturen brauchen den Fahrer nicht zu schrecken. Auch nicht im deutlich schlankeren FM, der aber vergleichsweise mit dem Innenraum geizt. Man merkt, dass er in die Jahre kommt, an vielen Ecken und Enden.

Zuletzt dürfen wir nochmal an den FM Hand anlegen. Die fränkisch-niederbayerischen Berge werden mit Kick-down erklommen, volle Leistung, um den FH 500 nicht zu weit entfleuchen zu lassen. Die Getriebebediening, jetzt mit den Knöpfen am Armaturenräger anstelle des Schalthebels am Sitz, ist ja nicht sehr handsam. Schöner wäre ein Lenkstockhebel wie bei anderen, aber wann muss man schon hingreifen? Genau, vorm Losfahren, und dann nicht mehr. Ganz große Klasse: Die elektrische



Viel Dampf aus dem Drehzahlkeller: Der D13K-Sechszylinder liefert schon ab 800 Touren verwertbare Leistung.

Handbremse wie im FH, ein Hillholder wird praktisch überflüssig. Und wenn der FM 450 wie jetzt zu Finale noch ein paar Meter über eine kurvenreiche Landstraße schlängeln darf, freut sich der Fahrer über das fast sportliche Fahrverhalten. Auf dem letzten Abschnitt steht bereits fest, dass der schwächere FM etwas weniger Kraftstoff verfeuert hat. Deutlich schneller auf dem Trip durch Deutschland fuhr der bärenstarke FH 500, immerhin um satte 3 km/h. Und kommt rein rechnerisch 26 Minuten früher ans Ziel.

Unser Fazit

Zugegeben, hier vergleichen wir Äpfel mit Birnen. Das Volvo-Einstiegsmodell im Vergleich mit dem Fernverkehrsflaggschiff, und doch zeigt dieser Vergleich auf, wo noch Potenziale stecken. Ziemlich gut schlägt sich der schwächere FM auf einfacher Topografie und wohl noch besser mit geringerem Zuggesamtwicht. Ein Fall für die große Verteilerrunde mit gelegentlichen Übernachtungen – wir würden uns hier einen FH mit kleiner D11-Maschine wünschen. Für den schweren Fernverkehr gibt es nur eine Wahl: Gegen den komfortablen Volvo FH 500 hat der Konzernkollege FM nicht den Hauch einer Chance.

Wolfgang Tschakert