



964 EIC 5013  
ΛΟΙΛΟ ΕΗΕΕΘ ΙΜ ΒΑΡΗΣ

# Viel Durst, viel Fahrkomfort

Es war für unseren LKW-Tester im Falle des neuen Volvo FH460 nicht einfach, ein rundes Statement abzugeben. Zu unversöhnlich standen sich Verbrauch auf der einen und Fahrkomfort auf der anderen Seite gegenüber.

Es hat lange gedauert. Mehr als ein Jahr ist seit dem ersten Fahreindruck mit einem neuen Volvo FH vergangen. Und auch die Messfahrten für diesen Testbericht wären um ein Haar ins Wasser gefallen: Zwei Tage vor dem anberaumten Termin fiel den testverantwortlichen Managern in Göteborg auf, dass die Witterungsbedingungen im November bisweilen geeignet sind, super-schöne Dieserverbrauchswerte zu vereiteln: Testabsage. Doch zum Glück gibt es die ETC. Hinter dem Kürzel steht die European Truck Challenge. An den aktuellen Vergleichsmessfahrten mit

fünf Sattelzugmaschinen aus der 450-PS-Klasse (Veröffentlichung im KFZ-Anzeiger 22 vom 21. November 2013) nahm auch ein 460er Volvo teil. Aus der Datenflut von elf Vergleichsmessrunden wurden für diesen Einzeltest exakt jene Teilergebnisse herausgefiltert, die der Testfahrer selbst am Steuer herausgefahren hatte. Aufgesattelt waren bei diesen Fahrten wechselweise die beiden regulären Krone-Standard-Trailer des Test-Teams, ein leichter Zweiachser für den Teillastbetrieb und ein konventioneller Dreiachser für die volle Frachtmasse.



964 EIC 5013  
ΛΟΙΛΟ ΕΗΕΕΘ ΙΜ ΒΑΡΗΣ

Die unter diesen Bedingungen erzielten Kraftstoffverbrauchswerte sind mit 34,0 l/100 km bei voller Auslastung und 26,8 l/100 km mit Halblast auf der Sattelplatte durchaus von zwei Seiten zu betrachten. Einerseits waren 34,0 l/100 km zu Zeiten der alten, vor der Ablösung stehenden Euro-5-Abgasnorm für einen 40-Tonner aus der 2.300-Nm-Liga ein achtbares Resultat. Dasselbe gilt für den Teillastwert. Andererseits gibt es seit gut einem Jahr die ersten Euro-6-LKW von Mercedes-Benz. Seitdem sich diese Trucks in den Fuhrparks und auf den Teststrecken der Fachmedien tummeln, ist klar: Euro-6-Trucks brauchen nicht mehr, sondern eher weniger Diesel als die weniger sauberen Vorgängermodelle.

### Noch nicht ganz fertig?

Der Actros 1843 hat im Test mit 32,3 l/100 km vorgelegt. MAN hat inzwischen mit einem TGX 18.480 (31,9 l/100 km) nachgezogen, auch Iveco ist mit dem 460er-Stralis (33,0 l/100 km) auf dem neuen Sparkurs unterwegs. Da sieht

ANZEIGE

## Wir sind Triple A!

▼ Scannen für mehr! Oder [www.langendorf.de/AAA](http://www.langendorf.de/AAA)

### Langendorf

high tech on wheels

das Volvo-Resultat jedenfalls längst nicht mehr so schön aus, wie Werbetexter das gern hätten.

Doch ein kleiner Fortschritt ist der Schwedenmarke durchaus zu attestieren. Immerhin hat es in der Euro-5-Vergangenheit kein Volvo geschafft, mit wirklich herausragend guten Verbrauchswerten auf sich aufmerksam zu machen. So liegt der Mittelwert aller seit 2009 geprüften Schweden-Trucks aus Göteborg bei 35,0 l/100 km. Dass in diesem Rückblick die Power-Trucks mit der dicken 16-l-Maschine nicht berücksichtigt sind, folgt dem Gebot der Fairness – mit den Großkalibern läge das Mittel noch einen ganzen Liter höher. Vor diesem Hintergrund sind die hier ermittelten 34,0 l/100 km für den neuen Volvo FH 460 Euro 6 an sich ein ordentliches Resultat.

Was weniger schön ist, deutet sich beim festgestellten Adblue-Konsum an. Auf 2,7 l/100 km oder 8,2 Prozent vom Dieseldurst kommt die Testauswertung nach Ab-



Coming soon: Volvo FH16 Euro 6. Bild unten: der neue Motor

## Im Frühjahr ist es so weit

Im Frühjahr 2014 wird das Flaggschiff von Volvo Trucks, der Volvo FH16, in Euro-6-Konfiguration eingeführt. „Wir sind stolz darauf, dass wir erfolgreich die Anforderungen der Abgasnorm Euro 6 erfüllt haben und gleichzeitig die beste Fahrbarkeit und Leistung auf dem Markt erhalten konnten. Auch der Kraftstoffverbrauch bleibt wettbewerbsfähig“, so Kristin Sigmert, Managerin für den Fernverkehrssektor bei Volvo Trucks.



Die neue Euro-6-Motorenbaureihe ist in drei Leistungsstufen erhältlich: 750 PS (3.550 Nm), 650 PS (3.150 Nm) und 550 PS (2.900 Nm). Alle drei Motoren sind auf das automatisierte I-Shift-Getriebe von Volvo abgestimmt. Die Motorversion mit 550 PS ist auch in einer Variante mit 2.800 Nm Drehmoment für den Einsatz in Verbindung mit einem manuellen Schaltgetriebe erhältlich.

Der FH16 ist laut Volvo eines der leistungsfähigsten und markantesten Fahrzeuge der Branche und werde von Speditionen und Fahrern mit höchsten Ansprüchen, die das gebotene Mehr an Leistung, Produktivität und Komfort schätzen, hoch gelobt. Er wird beispielsweise als Zugmaschine für Schwertransporte, für den Holztransport und im zeitkritischen Fernverkehr eingesetzt, etwa bei Lebensmitteltransporten. Die aktuelle Version des Fahrzeugs wurde im Herbst 2012 vorgestellt. Der Verkauf des Volvo FH16 mit Euro-6-Motor wird im März 2014 beginnen. Der Produktionsstart ist für Anfang Juni geplant.

schluss der Messfahrten. Für ein Fahrzeug, dass neben der SCR-Komponente auch noch die aufwändige und nicht zuletzt schwere Abgasrückführung (AGR) um ihren Beitrag zur Schadstoffminderung bemüht, ist das nach dem heute bekannten Stand der Technik klar zu viel. Zum Vergleich: Der Iveco Stralis, bekanntermaßen der Vorzeige-Truck der AGR-Abstinenzler, begnügte sich unter Vollast im Test mit 1,8 Liter Katalyse-Flüssigkeit auf 100 Kilometer. Das ist eine Quote von 5,5 Prozent

**Der Schwede fährt mit einem Kostensatz von 81,56 Cent je Kilometer weit oberhalb der Euro-6-Vergleichsklasse.**

Kostenrechnung Volvo FH 460 Globetrotter Euro 6; Vollastbetrieb		
Sattel-Kfz; gewerblicher Güter-Fernverkehr		
Motor: Hubraum / Leistung	[l / PS]	12,8 / 460
Zulässiges Gesamtgewicht	[kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test	[kg]	25.000
Rahmenbedingungen		
Full-Service-Leasing (1)	[€/Monat]	1.848,00
Einsatztage	[Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer	[Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug	[km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig	[km/Jahr]	100.000
Reifen (2)	[€/Monat]	56,25
Testverbrauch Diesel (3)	[l/100 km]	34,00
Testverbrauch "Ad-Blue" (3)	[l/100 km]	2,70
Testverbrauch Diesel und "Ad-Blue", preisgewichtet	[l/100 km]	35,40
Autobahnmaut	[ct/km]	15,50
Preis Diesel	[€/l]	1,26
Preis "Ad-Blue"	[€/l]	0,63
Variable Kosten		
Kosten Diesel	[ct/km]	42,84
Kosten "Ad-Blue"	[ct/km]	1,70
Autobahnmaut (4)	[ct/km]	12,40
<b>Variable Kosten je km</b>	<b>[ct/km]</b>	<b>56,94</b>
Feste Kosten		
Full-Service-Leasing (1)	[€/Jahr]	22.176,00
Reifen	[€/Jahr]	675,00
Steuer + Versicherung	[€/Jahr]	7.926,00
<b>Feste Kosten je Jahr</b>	<b>[€/Jahr]</b>	<b>30.777,00</b>
<b>Feste Kosten je Tag</b>	<b>[€/Tag]</b>	<b>128,24</b>
Auswertung 1: Kosten / Jahr		
Full-Service-Leasing (1)	[€/Jahr]	22.176,00
Reifen	[€/Jahr]	675,00
Betriebsstoffe (Diesel und Adblue)	[€/Jahr]	55.676,25
Maut [€/Jahr]	[€/Jahr]	15.500,00
Steuer + Versicherung	[€/Jahr]	7.926,00
<b>Feste und variable Kosten je Jahr</b>	<b>[€/Jahr]</b>	<b>101.953,25</b>
Auswertung 2: Kosten / km		
Feste Kosten	[ct/km]	24,62
Variable Kosten	[ct/km]	56,94
<b>Feste und variable Kosten je km</b>	<b>[ct/km]</b>	<b>81,56</b>
Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach "Globetrotter", automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5		
(1) Quelle Full-Service-Leasing: Volvo verweigert die Angaben. Genannter Wert stammt aus eigener Marktrecherche		
(2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate		
(3) Verbrauch ermittelt auf der ETC-Teststrecke in Südniedersachsen		
(4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung		
Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen.		
Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage		



gepriesene, GPS-gestützte Tempomat-System I-See kann in der Fahrpraxis noch längst nicht vollends überzeugen. An sehr vielen Stellen der ETC-Messstrecke bleibt weiter der streckenkundige Fahrer gefordert, weil das System immer einmal wieder Einsparpotenzial liegen lässt. Auf die Ergebnisse hier im Test hat die I-See-Schwäche jedoch keinen Einfluss, weil der Tester den Lastwagen nicht im Stich lässt und korrigierend eingreift, wenn die gepriesene Technik es nicht bringt.

Wenig Chance auf Hilfestellung hat der Volvo FH 460 allerdings bei der Kostenbetrachtung. Besonders die vom Importeur regelmäßig verweigte Angabe einer Service-Leasing-Rate ist nicht erst bei diesem Test ein Stolperstein, der sich mit dem selbst beschafften Ersatzwert nicht aus der Welt schaffen lässt. So fährt der Schwede mit einem Kostensatz von 81,56 Eurocent je Kilometer weit oberhalb der Euro-6-Vergleichsklasse. Für diesen Preis kann man sich sogar einen Actros mit der dicken 510-PS-Maschine und der maximalen Gigaspace-Kabine gönnen.

### Fahrkomfort vom Feinsten

Das somit stark verbesserungswürdige Kostenresultat im ersten FH-Test überdeckt die Stärken des neuen LKW-Modells. Es bietet einen Fahrkomfort, der seinesgleichen sucht. Besonders das subjektiv empfundene Geräuschniveau definiert eine eigene Klasse. Oder der sehr zugkraftstarke Motor, der im Schulterschluss mit der famosen I-Shift-Getriebebeschaltung auch in der FH-Neuauflage die Note eins verdient. Hätte der Testwagen einen hydrodynamischen Retarder an Bord gehabt, könnte man glatt von bestmöglicher Fahrharmonie sprechen. Die stufenlos ein-

und liegt damit am unteren Ende der erwarteten Bandbreite.

Es hat den Anschein, dass Volvos FH 460 mit der Euro-6-Maschine noch nicht ganz fertig ist. Erst in diesem Frühjahr sollen die neuen Maschinen kommen, die dann wirklich sparsam und sauber zugleich laufen (siehe Kasten). Und auch das als Verbrauchskiller

**Das neue Volvo-Modell bietet einen Fahrkomfort, der seinesgleichen sucht.**

Kraftstoffverbrauch und Fahrleistung <small>Quelle: Hans-Jürgen Wildhage</small>		Volvo FH 460 Euro 6	Euro-6- Mittelwert	Volvo FH 460 Euro 6	Euro-6- Mittelwert
Testgewicht		26,3	25,8	39,0	39,2
Autobahn leicht	[l/100 km]	21,6	21,4	25,8	25,0
	[km/h]	82,0	81,9	82,0	81,9
Autobahn mittelschwer	[l/100 km]	26,0	26,2	33,2	33,2
	[km/h]	81,6	81,9	81,1	81,3
Autobahn schwer	[l/100 km]	34,8	33,3	46,3	44,8
	[km/h]	77,4	77,8	73,0	72,7
<b>Autobahn gesamt</b>	[l/100 km]	<b>26,0</b>	<b>25,7</b>	<b>32,9</b>	<b>32,3</b>
	[km/h]	80,8	81,0	79,6	79,5
Landstraße	[l/100 km]	30,1	29,6	38,8	38,3
	[km/h]	53,4	53,5	52,0	52,7
<b>Test gesamt</b>	[l/100 km]	<b>26,8</b>	<b>26,4</b>	<b>34,0</b>	<b>33,4</b>
	[km/h]	73,9	74,0	72,5	72,7
Bergmessung	[l/100 km]	83,0	77,2	112,9	106,6
	[km/h]	79,1	76,2	65,5	62,7
Gefällemessung	[l/100 km]	1,7	0,4	0,5	0,4
	[km/h]	68,7	73,2	70,1	73,2
Minimalverbrauch	[l/100 km]	19,3	20,3	23,5	22,7
	[km/h]	80,0	80,0	80,0	80,0
Adblue (rel.)	%	8,0	2,7	8,0	2,7
Adblue (abs.)	l/100 km	2,1	0,7	2,7	0,9



Testdetail Aufstieg, ETC 2013

#### ANZEIGE



stellbare Dauerbremse aber mag Volvo nicht und hat deshalb auch seinen Verkäufer beigebracht, vom Kauf abzuraten.

Nichts Neues aus Göteborg also in diesem Punkt. Dafür aber überzeugen Fahrwerk und Bremsen, auch die Lenkung gefällt. In einer zweiachsigen Sattelzugmaschine, dem europäischen Standardfahrzeug für den Fernverkehr, ist die ebenfalls angebotene Einzelradaufhängung zweifelsfrei überflüssig. Und mit seiner neuen Kabine, die hell und wohnlich eingerichtet ist, macht der neue Fernverkehrs-Volvo alles richtig. Selbst die Bedienung geht jetzt leichter von der Hand, weil einige Schrulligkeiten zu Gunsten neuer Lösungen ad acta gelegt wurden.

Hans-Jürgen Wildhage

## Voll daneben

Premiere misslungen – selten war der erste Einzeltest eines neuen LKW-Modells so zwiespältig zu bewerten. Der Dieserverbrauch des neuen Volvo FH in der zukunftsfesten Euro-6-Ausführung setzt keinen neuen Maßstab. Aber gegenüber seinem Vorgängermodell ist der Neue klar besser. Mit dem gemessenen Adblue-Durst von beinahe 3 l je 100 Kilometer gewinnt dieses bislang wenig kostenrelevante Betriebsmittel plötzlich eine Größenordnung, die es zu beachten gilt. Denn die Theorie sagt, dass ein Euro-6-Motor mit einer niedrig-dosierten Abgasrückführung – oder ganz ohne diese – zwar mehr Adblue benötigt, dafür aber viel weniger Dieseltreibstoff verlangt. Der bessere Wirkungsgrad soll's möglich machen – beim neuen Volvo FH geht das voll in die Hose: Adblue-Verbrauch hoch, Dieseldurst bestenfalls mittelmäßig.

Auch beim Fahren bleiben Anmerkungen. So soll der schlaue Geschwindigkeitsregler „I-See“ einen großen Anteil zum angekündigten Einsparpotenzial des neuen FH gegenüber dem Vorgängermodell beisteuern. In der Testpraxis

bleibt der Lastwagen den Beweis schuldig. Zum Erzielen wirklicher Bestverbrauchswerte ist es ratsam, klassisch-professionell, sprich: manuell, zu fahren. Dafür macht die neue Kabine einen wirklich guten Eindruck. Die helle Inneneinrichtung schafft ein sympathisches Ambiente. Beim Fahren fällt die gute Rundumsicht sofort positiv auf; vergessen sind die unsäglichen Spiegelgehäuse aus der ersten FH-Serie. Die Instrumentierung folgt zwar nicht dem althergebrachten Anordnungsmuster für Tacho und Drehzahlmesser, doch das neue Layout kann gefallen.

Die neuen Extras wie dynamische Lichtverteilung aus Xenon-Leuchten, die zahlreichen Sicherheitsextras wie den Spurhalteassistenten oder die autonome Notbremse sollten Volvo-Kunden durchaus auf die Einkaufs-Optionsliste nehmen. Zwar kann der Chronist keine Kosten-Nutzen-Rechnung aufmachen. Aber wenigstens ist der Nutzen solcher Sicherheits-Assistenzsysteme seit geraumer Zeit erwiesen und muss nicht mehr diskutiert werden: Der Gesetzgeber schreibt wichtige Notfallhelfer demnächst für Neuwagen ohnehin verbindlich vor.

hjh