



**Volvo FH 500 Globetrotter XL**

# Erstaunlich sparsam

Beim Test zeigte sich der Power-Truck Volvo FH 500 erstaunlich sparsam und bemerkenswert komfortabel.

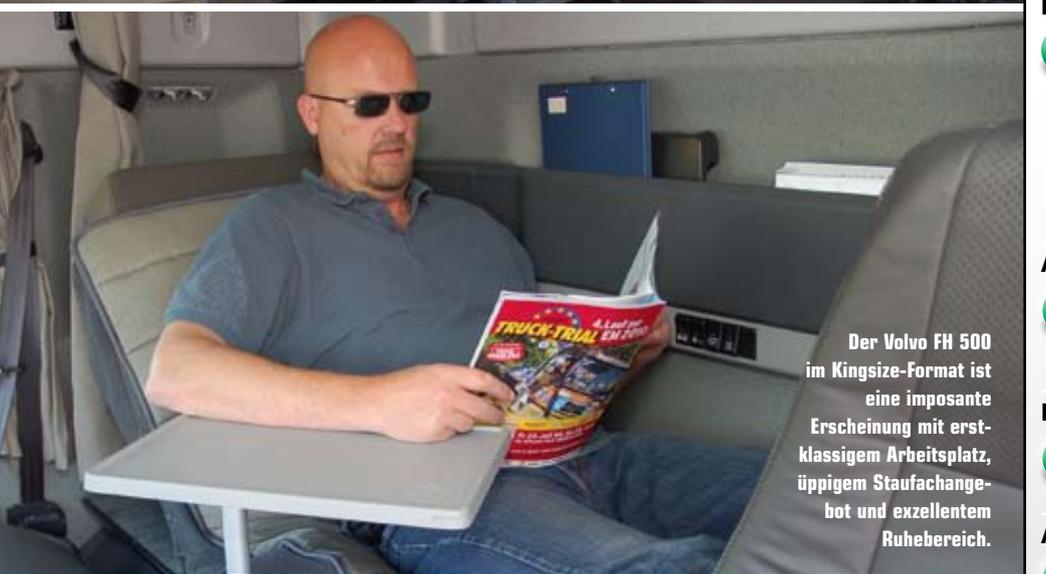
**D**ie Sattelzugmaschine Volvo FH 500 4x2 konnte jetzt beim Fernverkehrstest in der Königsklasse ab 500 PS als erstes Fahrzeug die magische Grenze von 30 l/100 km auf dem Autobahnabschnitt unterbieten. Außerdem präsentierte das Testfahrzeug mit dem Globetrotter-XL-Fahrerhaus in Allein-Fahrer-Version einen überaus bequemen Langstreckenkomfort.

Damit hat Volvo Trucks eine hohe Trumpfkarte in der Hand. Der neue Euro-

5-Antriebsstrang mit dem 12,8-l-Reihendieselmotor D13C für die FH-Baureihe wurde von Volvo Trucks erst Anfang 2009 vorgestellt. Zahlreiche technische Verbesserungen des 6-Zylinder-Diesels mit dem Fokus auf eine weiter perfektionierte Verbrennung sowie ein neuer SCR-Katalysator ermöglichen höhere Leistungen bei weniger Emissionen und einem geringeren Kraftstoffverbrauch. Im Vergleich zum Vorgänger wurde zum Beispiel das Leerlaufgeräusch des 6-Zylinder-Diesels

um 2 dB (A) reduziert. Das hört sich nicht viel an, doch eine Steigerung von 6 dB(A) wird bereits als eine Geräuschverdoppelung empfunden.

**Als Sparmeister Wort gehalten.** Bei der Vorstellung des neuen Euro-5-Antriebsstrangs mit dem D13C versprach Volvo Trucks in Verbindung mit dem weiterentwickelten I-Shift rund drei Prozent weniger Kraftstoffverbrauch. Mit Blick auf das Testergebnis sind das keine leeren Worte:



Der Volvo FH 500 im Kingsize-Format ist eine imposante Erscheinung mit erstklassigem Arbeitsplatz, üppigem Staufachangebot und exzellentem Ruhebereich.

## Was der Tester sagt



### Fahrerhaus

**+** Erstklassige Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; hervorragendes Interieur; großes Kabinenvolumen; viel Stauraum, günstig platzierte Ablagen und freier Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür; als Globetrotter XL in Alleinfahrerversion überdurchschnittlicher Komfort auf internationalen Fernstrecken.

### Antriebsstrang

**+** Bullige Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie abgestimmter Antriebsstrang; Sonderausstattung mit I-Shift, Sparwerte, starke Motorbremsleistung.

### Fahrwerk

**+** Perfekte, leichtgängige Lenkung; sehr komfortabel abgestimmte Federung; gute Fahrstabilität.

### Aktive/passive Sicherheit

**+** Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; praktisches Programm mit Ausstattungs-Paketen und Automatik-Schaltgetriebe I-Shift; attraktive Safety-Pakete wie „Active Safety plus“ mit ESP, ACC, Spurwächter LKS und DAS, das den Fahrer vor Übermüdung warnt sowie Spurwechselunterstützung LCS mit Toter-Winkel-Überwachung.

### Routine-Check/Wartung

**+** Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel. Einfacher Birnenwechsel ohne Werkzeug dank klappbarer Hauptscheinwerfer mit sicherer Klippbefestigung.

### Service

**+** Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz.

Der Volvo FH 500 konnte auf dem Autobahnabschnitt als erstes Testfahrzeug in der Königsklasse ab 500 PS die 30-l-Grenze mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 29,9 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 79,1 km/h unterbieten. Auch das Gesamtergebnis mit 33,3 l/100 km bei 71,3 km/h prädestiniert den FH 500 als Sparmeister mit hohen Transportleistungen (Einzelergebnisse siehe Kasten). Das ist nicht einmal ein Schönwetterergebnis – am Testtag blies der Wind in Stärke drei bis vier aus Norden.

Allerdings muss noch der Ad-Blue-Verbrauch von etwa 5,5 Prozent je l/100 km hinzugerechnet werden. Daraus ergibt sich kostenbereinigt (1 l Diesel für 1,20 Euro zu 1 l Ad-Blue für 0,60 Euro) ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 34,2 l/100 km,

wobei sich der Ad-Blue-Anteil in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen weitestgehend neutral verhält.

**Gelassen unterwegs.** Die 500 PS bei 1.400 bis 1.900/min des D13C reichen für den Volvo FH 500 geradeso als Eintrittskarte in die Königsklasse. Dafür hat der Motor ein bulliges maximales Drehmoment von immerhin 2.500 Nm bei schon 1.050/min bis 1.400/min zu bieten. So kann der Fahrer bei 40 t Zugesamtgewicht über ein Leistungsverhältnis von 12,5 PS/t und ein Drehmomentniveau von immerhin 62,5 Nm/t verfügen. Damit ist für Gelassenheit in allen Verkehrslagen gesorgt.

Schon beim Start beeindruckt der Motor dank elektronisch geregelter Voreinspritzung durch seinen leisen, fast vibrationsfreien Leerlauf. Vom Stand aus

geht es dann zügig-legant mit wenigen Schaltvorgängen auf die gewünschte Marschgeschwindigkeit.

Mit der Auslegung des Antriebsstrangs auf eine Motordrehzahl von

**TECHNISCHE DATEN**

**Volvo FH 500 Globetrotter XL**

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,55 m breiten und knapp 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht; aerodynamische Sonderausstattungen

**Maße und Gewichte**

Länge: 5,79 m; Breite: 2,50 m; Höhe (Kabinendach): 3,89 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 14,31 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 430-l-Tank und 60 l Ad-Blue): ca. 7,3 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/ Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

**Antriebsstrang**

**Motor:** Volvo D13C Euro 5 SCR-M: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Schadstoffnachbehandlung mit SCR-Technologie; Hochdruckdirekteinspritzung nach dem Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder mit Mehrfacheinspritzung; Hubraum: 12,8 l; Leistung: 500 PS (368 kW) bei 1.400 bis 1900/min; maximales Drehmoment: 2.500 Nm bei 1.050 bis 1.400/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Volvo I-Shift: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Übersetzungsverhältnisse von 14,94:1 bis 1:1; vier Rückwärtsgänge i = von 17,48:1 bis 3,16:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte 13-t-Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz; Übersetzung: 2,79:1; Gesamtauslegung: 1.206/min bei 80 km/h

**Fahrwerk**

**Federung:** vorne: starre 7,5-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stabilisator, Stoßdämpfer; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; Luftfederung, Stabilisator, Stoßdämpfer

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Betriebsbremsystem) und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktionen; Kompressions-Motorbremse Volvo Engine Brake + (510 PS Maximalleistung); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); LKS (Spurwächter), DAS (Fahrerwarnsystem bei Übermüdung), ACC (abstandsge-regelter Tempomat/Bremsomat), LCS (Totwinkelüberwachung beim Spurwechsel)

**Reifen:** Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin Saver Green; Typ: XF vorn und XD hinten; Aufleger: 385/65 R 22,5 Michelin



So geht's auch:  
Birnwechsel  
ohne Werkzeug

1.206/min bei Autobahntempo 80 km/h hat Volvo Trucks die Motorcharakteristik mit ihrer bürigen Durchzugskraft und Standfestigkeit in den unteren Drehzahlbereichen auf den Punkt getroffen. So konnte der Volvo FH 500 mit hoher Fahrharmonie, in allen Punkten vorbildlich gelungenem Fahrerplatz, exzellent einfachem Handling, perfektem Lenkverhalten, hervorragender Rundtsicht auf das Verkehrsgeschehen sowie einer gediegenen Kabinenatmosphäre mit niedrigem Geräuschniveau ohne Klapper- und Windgeräusche sogar den kritischen Tester ein wenig begeistern.

**Mit einem Autobahnverbrauch von 29,9 l/100 km ist der FH 500 der Sparmeister in der King-Klasse.**

Bemerkenswert ist dabei auch die intelligente Arbeitsweise der neuen I-Shift-Version. Das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung wählt bereits selbstständig den Anfahrang in Abhängigkeit von Straßenneigung und Belastung aus. Außerdem gibt es zusätzliche Softwarefunktionen um den Kraftstoffverbrauch zu senken und den Fahrkomfort nochmals zu erhöhen; zum Beispiel die erweiterte Freilauffunktion „I-Roll“ sowie ein Programm für schwere Ladung und die Software „Long Haul and Fuel Economy“ für Fernverkehrseinsätze. Optional steht noch eine neue Softwarefunktion für eine verbesserte Traktion auf rutschigem Untergrund zur Verfügung.

Mit der optionalen Motorbremse VEB+ ist auch dank der enormen Verzögerungsleistung von 510 PS für eine sichere Talfahrt mit kalter Betriebsbremse gesorgt. Dabei bilden Motorregelung, I-Shift und EBS sowie ACC ein integriertes Verzögerungssystem.

**Imposanter Auftritt.** Passend zur Motorpower des Volvo FH 500 ist auch das eindrucksvolle Erscheinungsbild der Kabine „Globetrotter XL“ geraten. Die Eleganz des zeitgemäßen Designs und die aggressionsfreie Ausstrahlung souveräner Leistungsbereitschaft lassen das

**TESTERGEBNIS**

**Autobahn**

Gefahrenre km ..... 115,6 km  
Verbrauch Ø ..... 29,9 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 79,1 km/h

Davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 36,9 l/100 km bei 78,7 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 23,5 l/100 km bei 79,5 km/h

**Mischstrecke**

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn  
Gefahrenre km ..... 65,4 km  
Verbrauch Ø ..... 39,3 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 60,7 km/h

**Bergwertung**

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. . . . . 2,0 km  
Verbrauch Ø ..... 134,2 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 56,7 km/h

**Gesamt**

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke  
gefahrenre km ..... 181,0 km  
Verbrauch Ø ..... 33,3 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 71,3 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø . . . . . 5,5 % je l/100 km

**Wetter**

Bewölkt/heiter; trocken; Wind: 3 bis 4 aus N; Temperatur + 16 bis 21° C



Die unteren Großtaufächer lassen sich auch von innen bequem erreichen.

Fahrzeug auf Antrieb sympathisch erscheinen.

Innen bietet die Globetrotter XL mit einer üppigen Stehhöhe von etwa 2,10 m beziehungsweise rund 1,94 m auf dem Motortunnel befreiende Dimensionen, einen ungehinderten Übergang zur Beifahrertür und eine ausgesprochene Wohlfühl-Atmosphäre dank einem gediegenen Interieur aus hochwertigen Materialien in dezenter Farbwahl sowie exzellenter Verarbeitung.

Vor allem die Alleinfahrerversion der Globetrotter XL präsentiert - wie beim Testfahrzeug - besonders viel Bewegungsfreiheit und reichlich Stauraum dank verschließbarer Staufächer über der



**DEN CANTER AUF DER IAA**  
 vom 23.–30.09.2010  
 in Halle 14 und 15 live erleben.

# KLEIN GENUG FÜR GROSSE AUFGABEN.

Fuso präsentiert seine Baureihe Canter bei der diesjährigen Nutzfahrzeug IAA in Hannover vom 23. bis 30.09.2010 erstmals Seite an Seite mit Mercedes-Benz. In den Hallen 14 und 15 erwartet Sie unser breites Fahrzeug- und Dienstleistungsangebot sowie

vielseitige Gesprächs- und Beratungsmöglichkeiten, bei denen wir Sie gerne ausführlich über alle Neuerungen und die Vorteile unserer Fahrzeuge informieren. Wir freuen uns auf Ihren Besuch. Ihr Fuso Team



DER NEUE UMWELTSTANDARD IM TRANSPORT



WENIGER EMISSION



3-LITER MOTOREN WENIGER CO<sub>2</sub>



EXTREM KOMPAKT UND WENDIG



MEHR LADERAUM



HÖCHSTE TRAGFÄHIGKEIT IN DER 7,5 T KLASSE



BESTE GARANTIE SEINER KLASSE



**CANTER. DER NUTZLASTER.**

[www.mitsubishifuso.de](http://www.mitsubishifuso.de)



## KOSTENRECHNUNG VOLVO FH 500 EURO 5 SCR

Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Motor: Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,8/500
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.516,56
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	409,00
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	33,30
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	2,00
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [l/Euro/100 km]	34,30
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
<b>Variable Kosten</b>	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	39,96
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,20
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
<b>Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>53,56</b>
<b>Feste Kosten</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	18.198,72
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	4.908,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Feste Kosten [Euro/Jahr]</b>	<b>31.707,72</b>
<b>Feste Kosten [Euro/Tag]</b>	<b>132,12</b>
<b>Auswertung 1: Kosten/Jahr</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	18.198,72
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.908,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Betriebsstoffe (Diesel und Ad-Blue) [Euro/Jahr]	59.270,40
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Summe [Euro/Jahr]</b>	<b>108.834,12</b>
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>	
Feste Kosten [Euro/100km = ct/km]	22,02
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	53,56
<b>Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>75,58</b>

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach „Globetrotter XXL“, automatisiertes Schaltgetriebe „I-Shift“, Sekundärretarder „Voith“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“  
 (1) Quelle eigene Recherche; (1b) Quelle Volvo-Trucks Deutschland, Ismaning  
 (2) 6 Reifen à 450 Euro nach 24 Monaten oder 288.000 km; Umlage auf 48 Monate  
 (3) 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



Außenstaufächer sind bei den Truckern besonders beliebt.

Windschutzscheibe und an der Kabinenrückwand. Hinzu kommen geschickt platzierte Ablagen im Fahrerumfeld sowie Großstaufächer unter der Liege, die sowohl von innen wie von außen einfach zugänglich sind. Weiterhin sorgt für einen idealen Langstreckenkomfort der groß dimensionierte Ruhebereich mit drehbarem Beifahrersitz, dimmbarer Beleuchtung und praktischer Klappstischablage sowie einer bequemen Liege, die über eine verstellbare Rückenlehne verfügt.

**Attraktive Sicherheitspakete.** Neben I-Shift 2, das es schon für 1.350 Euro gibt, und leistungsstarker Motorbremse „VEB+“ für 1.700 Euro sind serienmäßig Scheibenbremsen an allen Achsen und EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen an Bord. Darüber hinaus bietet Volvo neueste Hightech-Assistenzsysteme zu äußerst attraktiven Paketpreisen; zum Beispiel das Sicherheitspaket „Active Safety plus“ für 4.630 Euro mit ESP, ACC sowie dem Spurhalteassistent LKS (Lande Keeping Support), der vor unbeabsichtigten Spurwechseln warnt. Die Spurwechselunterstützung LCS (Lane Changig Support), die dagegen beim beabsichtigten Spurwechsel vor Fahrzeugen auf der Beifahrerseite im nicht erfassten toten Winkel warnt, gehört ebenso wie das Fahrerwarnsystem DAS (Driver Alert Support), das den Fahrer bei Übermüdung zur Pause auffordert mit dazu. Im sicherheitsrelevanten Paket „Driver

Vision+“ sind für 1.175 Euro Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Reinigungsanlage, Abbiegelicht und Regensensor enthalten. Das Fahrerschutzpaket mit Airbag und Gurtstraffer sowie Wert-Safe, Alarmanlage und Parksicherheitslicht kostet 1.340 Euro.

**Viel LKW fürs Geld.** Auch der Blick in die verhandelbare Nettopreisliste zeigt eine attraktive Preiskalkulation mit einem Grundpreis von 123.850 Euro für das Testfahrzeug FH 500 4x2 Globetrotter XL. Gefallen haben auch die attraktiven Ausstattungspakete ohne versteckte Aufpreisfallen. Für den Fahrerkomfort gibt es das Paket „Driver Comfort+“ für 2.825 Euro, das Ausstattungsdetails von der Klimaautomatik über Zentralverriegelung bis zu Leder-Armlehnen umfasst, und „Driver Relax 1+“ für 3.300 Euro mit Standheizung, extra breiter Liege, drehbarem Komfortsitz, Kühlbox und weiteren nützliche Details. Fehlt noch die Radio-Komplettausstattung „Audio+“ für 590 Euro mit CD-Player und Signaleingängen für I-Pod und USB-Stick. Wichtig ist auch das Aerodynamikpaket für 3.445 Euro mit Dach- und Seitenspoiler einschließlich Seitenverkleidungen. Am besten gleich alle Sicherheits- und Ausstattungspakete wie beim Testfahrzeug ordern und den Fahrer mit einem rundum komplett ausgestatteten, leistungsstarken und prestigeträchtigen Premium-LKW für 144.205 Euro (Aufpreisanteil 20.355 Euro) begeistern.

AS