



Volvo FH 460 Euro 6 Globetrotter

Licht und Schatten

Die Verbrauchswerte für Diesel und AdBlue liegen am oberen Ende und der Blick auf die Gesamtkostenrechnung spricht ebenfalls nicht für den FH 460 Euro 6. Gute Argumente kann er allerdings beim Fahrkomfort für sich verbuchen.

Es hat lange gedauert. Mehr als ein Jahr ist seit dem ersten Fahrindruck des **güterverkehrs** mit einem neuen Volvo FH vergangen. Doch kurz vor Jahresfrist stand ein FH mit 460 PS und Euro-6-Abgastechnik für Messfahrten auf der **güterverkehr**-Teststrecke bereit. Das 2300 Nm starke Triebwerk absolvierte sowohl die Volllast- als auch die Teillastmessungen bei leicht durchwachsenden Witterungsbedingungen. So lagen die Lufttemperaturen zwischen 10 und 16°C und der Wind blies bis Stärke 3 aus überwiegend südlichen Richtungen. 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 2300-Nm-Liga ein achtbares Resultat. Dasselbe

gilt für den Teillastwert. Andererseits gibt es seit gut einem Jahr die ersten Euro-6-Lastwagen von Mercedes-Benz.

Seit dem 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. Der Daimler hat als Actros 1843 im **güterverkehr**-Test mit 32,3 l/100 km vorgelegt. MAN hat mit einem TGX 18.480 nachgezogen (31,9 l/100 km) und auch Iveco ist mit dem

Viel Fahrvergnügen bietet der FH, allerdings ist dieses vergleichsweise teuer

460er-Stralis auf dem neuen Sparkurs (33,0 l/100 km) unterwegs. Da sieht das Volvo-Resultat jedenfalls bei weitem 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

Beim Spritverbrauch kann der Volvo nicht punkten



Alles in greifbarer Nähe: Die Ablagensituation ist gut

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% von Dieseldurst kommt die Testauswertung nach Abschluss 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 Vorzeigetruck der AGR-Absstänzer, begnügte sich unter Volllast im **güterverkehr**-Test mit 1,8 l Katalyse-Flüssigkeit auf 100 km. Das ist eine Quote von 5,5% 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. Denn auch das als Verbrauchskiller

**Kostenrechnung
Volvo FH 460 Euro 6 Globetrotter**

	Teilbeladung	Klassenmittelwert *)	Vollausladung	Klassenmittelwert *)
Nennleistung (PS)	460	453	460	453
Nenn Drehmoment (Nm)	2 300	2 240	2 300	2 240
Verkehrsort	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	26,3	25,8	39	39,2
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	12,4	12,4	25	25
Basisdaten				
Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000	125 000	125 000	125 000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000	100 000	100 000	100 000
Service-Leasing ¹⁾ (€/Monat)	1 848	1 826,20	1 848	1 826,20
Reifen ²⁾ (€/Monat)	56,3	56,3	56,3	56,3
Verbrauch Diesel (DV) (l/100 km)	26,8	26,4	34	33,4
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	2,1	0,7	2,7	0,9
Autobahnmaut (ct/km)	15,5			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,60			
Auswertung				
Feste Kosten je Einsatztag ³⁾ (€/Tag)	125,43	124,34	125,43	124,34
Feste Kosten je km (ct/km)	24,1	23,9	24,1	23,9
Variable Kosten je km (ct/km)	48	46,7	57,4	55,6
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	72	70,6	81,5	79,4
Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm)	5,8	5,7	3,3	3,2

Der Kostenberechnung zugrunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „Michelin X-Line Energy“
Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zugrunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (10 Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen
1) Quelle Full-Service-Leasing: Volvo verweigert die Angaben. Genannter Wert stammt aus eigener Marktrecherche
2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeugnutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeugnutzungsdauer
3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7.926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten
*) Mittelwerte aus den fünf letzten Testberichten von Euro-6-Sattelzugmaschinen

gepriesene, GPS-gestützte Tempomat-System I-See kann in der Fahrpraxis noch längst nicht vollends überzeugen. An sehr vielen Stellen der **güterverkehr**-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

Seine Stärke ist der Fahrkomfort

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 81,5 Ct je km weit oberhalb der Euro-6-Vergleichsklasse. Für diesen Preis kann man sich sogar einen Mercedes Actros mit der 510-PS-Maschine und der maximalen Gigaspace-Kabine gönnen.



Der FH muss häufiger als seine Mitbewerber an die Tankstelle

Fotos/Tabellen: Wilchage

Kommentar Kein gelungener Einstand

Premiere misslungen – selten war der erste Einzeltest eines neuen Lastwagenmodells 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/100 km 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 es 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 oder 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.



Der Fahrerarbeitsplatz läßt keine Wünsche offen

Das somit stark verbesserte Kostenresultat im ersten FH-Test des **güterverkehr** überdeckt die Stärken des neuen Lastwagenmodells. Es bietet einen Fahrkomfort, der seines

Gleichen 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 einstellbare 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 Fernverkehr-Volvo alles richtig. Selbst die Bedienung geht jetzt leichter von der Hand, weil einige Schrulligkeiten zugunsten neuer Lösungen ad acta gelegt wurden.

Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung Volvo FH 460 Euro 6 Globetrotter

		Volvo FH 460 Euro 6	Euro-6-Mittelwert *)	Δ	Volvo FH 460 Euro 6	Euro-6-Mittelwert *)	Δ
Zug-GG im Test	(t)	26,3	25,8	(%)	39,0	39,2	(%)
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km)	21,6	21,4	+ 0,9	25,8	25,0	+ 3,3
	(km/h)	82,0	81,9	+ 0,1	82,0	81,9	+ 0,1
Autobahn mittel-schwer: 60 km	(l/100 km)	26,0	26,2	- 0,9	33,2	33,2	- 0,1
	(km/h)	81,6	81,9	- 0,3	81,1	81,3	- 0,3
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km)	34,8	33,3	+ 4,6	46,3	44,8	+ 3,2
	(km/h)	77,4	77,8	- 0,5	73,0	72,7	+ 0,5
Autobahn gesamt: 154 km	(l/100 km)	26,0	25,7	+ 1,2	32,9	32,3	+ 1,9
	(km/h)	80,8	81,0	- 0,2	79,6	79,5	+ 0,1
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km)	30,1	29,6	+ 1,6	38,8	38,3	+ 1,2
	(km/h)	53,4	53,5	- 0,3	52,0	52,7	- 1,3
Test gesamt: 188,5 km	(l/100 km)	26,8	26,4	+ 1,2	34,0	33,4	+ 1,8
	(km/h)	73,9	74,0	- 0,2	72,5	72,7	- 0,3
Bergmessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	83,0	77,2	+ 7,5	112,9	106,6	+ 5,9
	(km/h)	79,1	76,2	+ 3,7	65,5	62,7	+ 4,5
Gefällemessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	1,7	0,4		0,5	0,4	+ 42,9
	(km/h)	68,7	73,2	- 6,1	70,1	73,2	- 4,2
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km)	19,3	20,3	- 5,1	23,5	22,7	+ 3,5
	(km/h)	80,0	80,0	+ 0,0	80,0	80,0	+ 0,0
CO ₂ -Emission	(g/tkm)	57,0	56,3	+ 1,2	35,9	35,3	+ 1,8
Reichweite bei 8 Stunden Lenkzeit	(km)	591,0	592,3	+ 1,3	580,4	581,9	+ 1,5
Zeitbedarf für 520 km Wegstrecke	(h:mm:ss)	07:02:20	07:01:26	00:00:54	07:10:04	07:08:56	00:01:08

*) Mittelwerte aus den fünf letzten Testberichten von Euro-6-Sattelzugmaschinen

Hans-Jürgen Wildhage ■