



# Praxistest sichert Fuhrparkwerte ab

## Praxis-Doppeltest Mercedes-Benz Actros 1844 / Volvo FH 440

**Lastwagentests haben ihre Eigenheiten. Eine davon: Von November bis April mag kein Nutzfahrzeughersteller ein Testfahrzeug für einen Verbrauchs- und Wirtschaftlichkeitstest herausrücken. Wer trotzdem prüfen will, muss in die Praxis gehen. Im Test: ein Mercedes Actros 1844 und ein Volvo FH 440 der Spedition Laabs.**

**Text und Bilder: Hans-Jürgen Wildhage**

Im Winterhalbjahr gibt es keine Lkw-Tests – zumindest werden keine gefahren. Der Grund dafür ist schnell gefunden: der Kraftstoffverbrauch. In der kalten Jahreszeit muss regelmäßig mehr Treibstoff aufgewendet werden, um die gleichen Fahrleistungen wie im Sommer zu erzielen.

Das ist schon von den Absolutwerten her wenig erbaulich, führt aber überdies zu Verzerrungen, wenn man Vergleiche zwischen Fahrzeugen anstellen will. Führt beispielsweise ein beliebiger 40 t-Prüfling sommertags bei Windstille und lauschigen 25 Grad Außen-

temperatur ein vergleichsweise mittelmäßiges Verbrauchsergebnis von 37 l je 100 km ein, dann bekäme er für diesen Wert im Winter ein Lob.

Fuhrparkprofis kennen die jahreszeitbedingten Schwankungen beim dominanten

---

### *Praxisgerechte Ganzjahreswerte gefragt*

---

Kostenfaktor Dieserverbrauch natürlich. Nicht ohne Grund stehen sie extern ermittelten Verbrauchswerten diverser Fachzeitschriften bisweilen distanziert gegenüber. Praxis-

gerechte Ganzjahreswerte sind eigentlich gefragt, wohl wissend, dass diese auf Basis von Einzeltests – zudem mit Werksfahrzeugen gefahren – nur schwer beizubringen sind.

Allerdings: Man kann es ja mal versuchen. Gern mit einem Fahrzeugtyp, den der Tester schon eine ganze Weile auf der Wunschliste hat, seitens des Fahrzeugherstellers aber bisher nicht bedient werden konnte oder wollte. Vom Volvo FH in der flottentypischen Leistungseinstellung mit 440 PS ist die Rede.

Da trifft es sich gut, dass der in Hildesheim ansässige

Und als genau lesender Nutzer von Lkw-Tests nur zu gern bereit war, dem Volvo einen gleich alten Actros 1844 aus der eigenen Flotte zur Seite zu stellen, um beide auf der normierten Verbrauchs- und Fahrleistungsmessstrecke des Testers prüfen zu lassen. Natürlich mit einem Standard-Trailer im Schlepp, gern auch bei widrigen Witterungsverhältnissen – und zudem ohne Dachspoiler, denn der ist auf Sattelzugmaschinen vor Tankaufliegern bestenfalls optisches Beiwerk, jedoch keine aerodynamische Hilfe.

Die beiden Probanden traten nach einer intensiven Inspektion in den jeweiligen Vertragswerkstätten blitzsauber vorbereitet, technisch und optisch auf Neuwagenniveau, zum Test an. Der Volvo mit seiner neuen 12,8 l-Maschine, 440 PS und 2.200 Nm stark sowie Euro 5-konform abgasgereinigt, der Mercedes mit 435 PS und 2.100 Nm nicht

minder kräftig und genau so sauber.

Beide Trucks hatten Schalthilfen an Bord, der Volvo die viel gelobte Vollautomatik I-Shift, während sich die

Mercedes im Laabs-Fuhrpark mit der serienmäßigen Schalthilfe EPS begnügen müssen.

Mit Hochdachfahrerhaus bieten sowohl der FH, besonders aber der Actros ihren Fah-

rem im wirklichen Transportleben den nötigen Bewegungsraum. Dass die hohen, Spoilerlosen Kabinen den Überstand des Standardauflegers da wie dort in etwa gleichem Maße milderten, war ein schöner Nebeneffekt.

Den Rest besorgte das Wetter. Bei Temperaturen um fünf Grad, kräftigem Wind und einigen ergiebigen Regenfällen waren beide Testfahrzeuge eher bei herbstlichen als unter wirklich winterlichen Bedingungen unterwegs. Auf 38,5 l/100 km kam der Mercedes unter diesen Bedingungen, mit 40,3 l/100 km beendete der Volvo die 610,7 km lange Testrunde. Zum Vergleich: Im Werks-

**Anmerkungen zum Praxistest**

Lastwagen testen im Winterhalbjahr – ein gewagtes Unterfangen. Wegen Witterungswidrigkeiten ohnehin, besonders aber hinsichtlich der Vergleichbarkeit der am Ende erzielten Verbrauchswerte. Deshalb sind Pressetestfahrzeuge vom späten Herbst bis in den tiefen Frühling hinein kaum zu bekommen, sieht man einmal von handverlesenen Ausnahmen ab.

Wenn dann aber doch getestet werden soll, dann geht das folglich nur mit Fahrzeugen aus der Praxis. Die bergen, für sich betrachtet, schon ein Verbrauchsrisiko: Ist der Motor optimal eingestellt? Stimmt der Luftdruck in den Reifen, ist die Profiltiefe auch nicht zu hoch? Irgendwo muss es ja herkommen, dass Fuhrparkpraktiker hin und wieder Schwierigkeiten haben, ihre eigenen Flottenverbrauchswerte mit Testergebnissen aus Fachzeitschriften in Einklang zu bekommen. Hier hat der Praxistest erste wertvolle Erfahrungswerte zur Ermittlung von vielfach gewünschten „Ganzjahreswerten“ für den Kraftstoffverbrauch gebracht.



Die harten Mercedes-Daten: 435 PS, 2.100 Nm, Euro 5-konform.

# BOHNET

Großraum- und Schwertransporte  
Internationale Projektabwicklung

**BOHNET GmbH • Erolzheimer Strasse 1 • D-88457 Kirchdorf / Iller**  
 Tel: +49 7354 9310-0 • Fax: +49 7354 9310-50 • Mail: [Kontakt@Spedition-Bohnet.de](mailto:Kontakt@Spedition-Bohnet.de) • [www.Spedition-Bohnet.de](http://www.Spedition-Bohnet.de)



trimm und mit vollständigem Spoilersatz konsumierte eine Actros 1844 Zugmaschine auf trockener Fahrbahn bei Temperaturen um 20 Grad rund 3 l je 100 km weniger. Die ent-

sprechende Vergleichszahl für den Volvo fehlt zwar, dafür aber stimmt die Relation zum Mercedes. Plus 4,7 Prozent zu Ungunsten des Volvo weist das Testergebnis aus und liegt damit bis auf wenige Zehntel Prozentpunkte Unterschied auf jenem Differenzniveau, wie es auch der Halbjahresvergleich im Laabs-Fuhrpark dokumentiert.

Bei den absoluten Werten fahren Actros und FH im Transportalltag der Spedition Laabs um einiges billiger als bei der Schlechtwetter-Momentaufnahme des aktuellen Tests. Das liegt nicht zuletzt an

der Leerfahrtquote, die sich beim sach- und fachgerechten Umgang mit der Ladung sowohl im Lebensmittelgeschäft als auch beim Chemikalienverkehr über Vergleichswerten aus dem General-Cargo-Sektor bewegt.

### *Fahrleistungen auf identischem Niveau*

Hinsichtlich der Fahrleistung schenken sich Actros und FH nichts. So dokumentieren die Bergmessungen mit jeweils exakt 58,0 km/h das katalogmäßig versprochene, identische Leistungsniveau der beiden Motoren – wofür es beim Actros vor dem Test allerdings zunächst eines Satzes neuer Einspritzdüsen bedurfte.

Auch das Gesamtgeschwindigkeitsmittel von 71,7 beziehungsweise 71,5 km/h bestätigt die Gleichwertigkeit der beiden Transportmaschinen. Wobei aus Testersicht anzumerken ist,

dass sich der Volvo dank seines – aufpreispflichtigen – I-Shift Getriebes für den Fahrer als der diesbezüglich deutlich komfortablere Arbeitsplatz empfiehlt. Will man dieses Niveau auch im Actros erreichen, muss die Option „Powershift“ geordert werden – in der standardisierten Normausstattung für die Kostenbetrachtung wird dieses Extra grundsätzlich als obligatorisch angesetzt.

Ebenso verbindlich ist bei der Standardausrüstung eine leistungsfähige Dauerbremse. In der Regel ist das ein Sekundärretarder, über den beide Praxistestfahrzeuge allerdings nicht verfügten. Im Hause Laabs steht man der hydrodynamischen, verschleißfreien Dauerbremse nach zwei eklatant teuren Schadensfällen nicht mehr wohlwollend gegenüber. Vernünftige Fahrer plus Scheibenbremsen am ganzen Zug müssen seither genügen, um die Sicherheitsbedürfnisse an langen Gefällepassagen zu gewährleisten.



Der Volvo trat mit seiner neuen 12,8 l-Maschine, 440 PS und 2.200 Nm stark sowie Euro 5-konform abgasgereinigt an.



Die beiden Probanden traten nach einer intensiven Inspektion in den jeweiligen Vertragswerkstätten blitzsauber vorbereitet, technisch und optisch auf Neuwagenniveau, zum Test an.

Die Kostenseite wird dabei von Wartungs- und Reparaturverträgen abgesichert, die sowohl zugmaschinen- als auch anhängerseitig sämtliche Verschleißaufwendungen an der Bremsanlage auffangen. Mit dieser Sicht der Dauerbremsdinge liegt Laabs auf einer Linie mit Volvo, wo der Retarder vertriebsseitig klar hinter der verstärkten Motorbremse angesiedelt wird.

### Der Volvo ist teurer

Aus Testersicht ist das bedauerlich, denn sowohl der Volvo FH, besonders aber der Mercedes Actros, stehen – mit 40 t Gesamtmasse rein motorbremsend talwärts unterwegs – dem allgemeinen Verkehrsfluss regelmäßig hinderlich im Wege.

Für die Gesamtkostenanalyse legt der Mercedes-Benz Actros mit seinem deutlichen Verbrauchsvorteil (-1,8 l/100 km)

gegenüber dem Volvo eine solide Basis. Mit 64,7 Cent je km läuft er um 2,4% billiger als der Volvo, der auf 66,3 ct/km kommt.

Mit den Positionen Leasingrate und Wartung/Reparatur holt der Schwedenlaster im aktuellen Vergleich wieder auf. Dabei geht die Kalkulation bewusst nicht von den real im Laabs-Fuhrpark erzielten Konditionen aus („Betriebsgeheimnis“), sondern setzt für den Mercedes auf eine Mixtur aus Werksangabe und eigenen Recherchen.

Die Werte des Volvo basieren auf Laabs-Erfahrungen, was die Relationen zu Mercedes angeht. Danach kommt der Volvo beim Einstandspreis billiger (-5%), liegt beim Service aber in der Laabs-basierten Kalkulation um 15,2 % über den Daimler-Konditionen.

Mit diesem Gesamtergebnis ist die Geschäftsleitung des Hildesheimer Speditionsunternehmens unter dem Strich sehr zufrieden. Es stützt ihre

Entscheidungstendenz, trotz des im Fuhrpark beobachteten und von den Testfahrten bestätigten Mehrverbrauchs des Volvo, die schwedische Marke bei den im laufenden Jahr anstehenden Neubeschaffungen wieder mit zu berücksichtigen.

Mehr jedenfalls als in der jüngsten Vergangenheit. Da war das ehemals stark bei Laabs vertretene Produkt vor allem wegen der Nichtverfügbarkeit von Euro 5-Motoren gegenüber Mercedes-Benz-Produkten zurückgefallen. Weil man bei Laabs einem – betriebswirtschaftlich ohnehin nicht optimalen – Ein-Marken-Fuhrpark kritisch gegenübersteht, ist der moderate Wiedereinstieg der Marke Volvo in das Hildesheimer Traditionsunternehmen jetzt wieder in greifbare Nähe gerückt. Trotz Mehrverbrauch im Wintertest.

# kraft der bewegung.



Straße, Schiene und Wasser - diese drei Verkehrsträger haben Felbermayr zu einem der bedeutendsten Transport- und Hebeteknikunternehmen in Europa gemacht. Ergänzend zu einer Kranflotte mit rund 250 Mobilkranen stehen auch Raupenkranen mit einer maximalen Traglast von 1.000 Tonnen im Sonderlastfall für Einsätze bereit. Arbeitsbühnen und Hubgerüste ergänzen das Angebot. Jahrzehntelange Erfahrung und Know-how garantieren den Erfolg.



DEUTSCHLAND • ITALIEN • LIECHTENSTEIN • ÖSTERREICH • POLEN • RUMÄNIEN • RUSSLAND • SCHWEIZ • SLOWAKEI • TSchechien • UNGARN