

Heavy Metal für besondere Aufgaben

Großvolumige Erdbewegungen oder Abraumarbeit sind sein Revier, dort wo sich auch gern sündteure Dumper tummeln. Der Volvo-Fünfachser darf auch auf der Straße fahren – natürlich nur leer.



Heavy Metal: Großer Meiller-Kipper für bis zu 60 Tonnen Zuladung.



48 Tonnen Zuladung: Der fünfsichtige FMX-Extremkipper geht dabei nicht in die Knie.

Rund 48 Tonnen Rollsplit sollen in die schwarze Kippmulde des riesigen Fünfachsers, der erfahrene Radladerfahrer fragt angesichts dieser Zahl lieber nochmal nach. Der Riesenkipper steht uns für ein paar Teststunden zur Verfügung, so eine Gelegenheit darf man sich nicht entgehen lassen. Der Volvo FMX 540 10x4, so heißt das Fahrzeug, verträgt bis zu 70 Tonnen Ge-

samtgewicht, bei der Nutzlast wird also nicht gespart. Zuerst noch auf die Waage, geht alles mit rechten Dingen zu? Punktlandung mit knapp 22 Tonnen Eigengewicht, so steht es auch in den Papieren. Schließlich ist ein solch komplexes Fahrzeug ja kein simpler LKW mehr, hier haben mehr Parteien ihre Finger im Spiel. Das Fahrgestell baut Volvo am Band als Vierachser, beim Spezialisten Terberg

wird eine weitere antriebslose Achse mit hydraulischer Lenkung und hydropneumatischer Federung dazu installiert. Diese Achse lässt sich auch liften. Und dann muss noch ein hochbelastbarer Kipper drauf, der hier von Meiller kommt.

Schon auf dem Weg zum Kieswerk hat der überschwere Volvo FMX sein Publikum. Passanten drehen die Hälse und staunen über das riesige Gefährt.

Und wenn die Baustelle umzieht, fährt der schwere Kipper auf eigenen Rädern – ganz ohne Schwer- oder Sondertransport.

Darf der auf der Straße fahren? Eindeutig, er ist nicht ja breiter als 2,55 m und ragt nicht weiter als 4 m in die Höhe. Mit vier Achsen auf der Straße und leer weniger als 32 Tonnen ist der Volvo-Kipper straßentauglich, genau das macht ihn so wertvoll. Ein neuer Trend zeichnet sich ab, den die Experten schon seit Jahren diskutieren. Darüber, ob man auf Großbaustellen Dumper oder doch besser überschwere Kipper einsetzen sollte. LKW mit übergroßen Mulden erzielen die gleichen Umlaufkapazitäten, wie Dumper es können. Darunter versteht man knickgelenkte Spezialfahrzeuge, die vor allem dort unterwegs ist, wo große Erdbewegungen anstehen. Wenn die Fahrstrecken



Ein kräftiger Teleskopzylinder stemmt die riesige Brücke nach oben, gleich nach dem Abkippen wird die Nachlaufachse geliftet.

länger werden, so viel steht fest, haben Kipper die Nase vorn. Denn ihre Umlaufgeschwindigkeit ist höher, sie sind auch komfortabler. Und wenn die Baustelle umzieht, fährt der schwere Kipper auf eigenen Rädern – ganz ohne Schwer- oder Sondertransport.

Meiller: bauchiger und niedriger

Aber was macht den Schwer-LKW so besonders? Grundsätzlich gehört er zur Gattung Volvo FMX, seine knapp geschnittene Kabine duckt sich tief unter das riesige Schutzdach der Meiller-Kippmulde. Der Blick unter Kabine und Mulde zeigt einen

seaco

DER RICHTIGE WAB ZUR RICHTIGEN ZEIT AM RICHTIGEN STANDORT

Als eines der führenden Container-Leasing-Unternehmen der Welt, bietet Seaco eine moderne Flotte von 10.500 Wechselbrücken (WAB).

Unsere Produkte und Dienstleistungen umfassen:

- Flexible Mietdauer und Finanzierungs-lösungen
- Stahlkoffer mit Rolltor, neu und gebraucht
- Mobile Wartungen und Reparaturen
- Alle ausgelieferten Einheiten mit gültiger UVV

Besuchen Sie uns auf der transport logistic in München bei der Logistics Alliance Germany e.V., Halle B5, Stand Nr.312



Member of
Logistics Alliance Germany

ASCHAFFENBURG • BAMBERG • BERLIN • BREMEN • DORTMUND • FRÖNDENBERG • HALDENLEBEN • HAMBURG • HOHENKIRCHEN • KAUFBEUREN • KREMS • LINZ • MAGDEBURG • OBERTRAUBLING • PHILIPPSTHAL • SITTENSEN • SOLTAU • STOCKSTADT • UNTERFÖHRING

an **HNA** company SEACOGLOBAL.DE | german.domestic@seacoglobal.com | **Jetzt anrufen**  (040) 80 80 31-0 oder scannen





Trotz Länge und Gewicht leichtfüßig und wendig: Der 70-Tonner beschleunigt gut und lenkt mit 3 Achsen.



massiven Rahmen, das Außenprofil von 8 mm wird gezielt mit einem 5 mm starken Innenrahmen verstärkt. Fünf statt vier Achsen vertragen 70 Tonnen Last, an beiden gelenkten Vorderachsen finden noch

handelsübliche Dreiblattparabelfedern Verwendung. Schwer überlastfähig präsentieren sich die Trapezfederbündel an den beiden Antriebsachsen, hier trägt das Fahrzeug mit zulässigen 32 Tonnen den



Von links: Hydropneumatisch gefederte Terberg-Nachlaufachse. Trapezfedern erlauben großzügige Verschränkung und übernehmen mit Reibung zwischen den Federblättern die Arbeit von Stoßdämpfern. Kompakte Abgasanlage mit stehendem Schalldämpfer und Endrohr.

Technische Daten: Volvo FMX 540 10 x4

Motor:

Volvo-Reihensechszylinder D13K540, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit ungekühlter AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum: 12.800 cm³

Leistung: 540 PS (397 kW) bei 1.450–1.800/min

max. Drehm.: 2.600 Nm bei 900 bis 1.400/min

Kraftübertragung:

automatisches 6-Gang-Automatik-Getriebe PT2606 Powertronic mit Drehmomentwandler und Wandlerüberbrückung in allen Gängen, 6 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge.

Fahrgestell, Bremsen:

2 Vorderachsen an 3-Blatt-Parabelfedern, 2 x 9,0 t Traglast; hinten: 2 Außenplaneten-Antriebsachsen an Trapezfedern, 2 x 16 t Traglast;

Hydraulisch gelenkte und gefederte Nachlaufachse (System Terberg), 20 t Traglast. Bereifung: 13 R 22,5

EBS-Bremssystem, Volvo Z-Nocken-Trommelbremsen, ABS, ASR, ESP, Motorbremse, Retarder;

Fahrerhaus:

Volvo FMX Day Cab, niedriges Normaldach, dreigeteilter Stahlstoßfänger.

Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe ca. 9.800 x 2.550 x 4.000 mm

Radstand: 4.350/1.600 mm

Wendekreis: 19.700 mm

Tankvolumen: 405 l

Adbluebehälter: 64 l

Leergewicht: 21.940 kg

Zul. Gesamtgewicht (techn.) 70.000 kg

Schwerpunkt der Last. Den Rest trägt die zwillingsbereifte Nachlaufachse, die lenkt aktiv hydraulisch mit.

Das Schüttgut wird von einem großvolumigen Stahl-Hinterkippaufbau aufgenommen, der für einen Nennlast von 60 Tonnen ausgelegt ist. Näheres Hinsehen lohnt sich auch hier: Das neueste Produkt des Kipperspezialisten Meiller, gefertigt aus hochbelastbarem Stahl, fällt etwas bauchiger und deutlich niedriger als früher aus. Damit reduziert sich die Fallhöhe der Ladung, so lassen sich Prallschäden an der Mulde verringern. Der neue Stabilisator mit Trapezquerschnitt im Heck soll dem Kipper 30 Prozent mehr Torsionssteifigkeit bringen. Und nicht zuletzt die massive Rückwand mit Hydraulikantrieb, die lastdruckunabhängig öffnet – sie erhält einen Ramm Balken integriert. Im groben Geschäft schiebt schon mal ein



Umstieg aus der Kabine: Aufstieg zum Ausguck mit einer stabilen Leiter.

Bagger an, wenn die Fuhre steckt. Natürlich kommt es auf die Driveline an. Hier kombinieren die bauerfahrenen Volvo-Techniker einen mit 540 PS recht kräftigen 13-l-Sechszylinder mit einem haus-eigenen Powertronic-Wandlergetriebe, in dem durchaus auch Dumpererfahrung steckt. Maximal 2.600 Nm werden vom Wandler verstärkt und mit sechs Gängen artgerecht übersetzt, jeder Gang wird aus Effizienzgründen mit einer Wandlerüberbrückung bestückt. Ins Getriebe integriert ist ein hydraulischer Primärretarder, der einen Großteil der Bremsarbeit übernimmt – je kleiner im Gefälle die Getriebeübersetzung wird, desto mehr Bremsleistung wird generiert. Gemeinsam mit der Motorbremse, die der Diesel bereitstellt, ist der schwere Volvo-Fünffacher für steile Abfahrten wohl gerüstet.

Die Steigung schafft er mit links

Mit stolzen 22 Tonnen Leergewicht ist der 11 m lange Volvo kein Bruder Leichtfuß. Aber immerhin bemerkenswert, wie ein-

fach er (leer) über die Straße rollt. Einfach Gas geben, lenken, bremsen, man sitzt auf nicht zu hohem Ross, was den Überblick verbessert. Mit der Länge hat man in engen Radien kein Problem, drei Achsen lenken aktiv mit. Trotz massiver Federbündel an beiden Antriebsachsen schlägt er nicht arg ins Fahrerkreuz, die straffe Kabinenfederung fängt durchkommene Schwingungen wirksam ab. Mit voller Ladung, jetzt reden wir von 70 Tonnen, wiegt der fünfachsig Volvo FMX schwer in den Federn. Für die Antriebsleistung kein Problem: Der FMX kommt

flink in Schwung, jetzt darf der Diesel auch höher drehen. Die Steigung aus der Grube schafft er mit links, nur allzu weiches Geläuf würden wir jetzt meiden. In der Grube laden, auffahren, abladen – das funktioniert mit wenigen Handgriffen, auch der Teleskopzylinder stemmt die schwere Kippmulde umgehend nach oben. Wenn es nur darum geht: das kann ein Dumper schneller und besser. Aber leiser und komfortabler fährt der Volvo FMX, und wenn die Fahrstrecken länger werden, auch schneller.

Wolfgang Tschakert

Der Kögel Euro Trailer – Das Original –

Der Kögel Euro Trailer
+ 1,3 m = 4 Paletten mehr

ORIGINAL
KÖGEL
DER VERLÄNGERTE AUFLIEGER

Leidenschaft für
Nutzfahrzeuge seit 1934

NEU Kögel Euro Trailer Mega Rail
+ einzigartig – kodifiziert für T3000 –

Ihr Plus – Kosteneinsparung ✓ Reduktion von Fahrzeug-, Zeit- und Personalkosten aufgrund der Einsparung eines jeden 10. LKWs

Ihr Plus – pro Umwelt ✓ Bis zu 10 % weniger Kraftstoffverbrauch und CO₂ Ausstoß* durch weniger Fahrten

Ihr Plus – Ingenieurskunst ✓ Seit über 10 Jahren bewährt sich der von Kögel erfundene Euro Trailer bereits auf der Straße

Für alle, die mehr drauf haben!

KÖGEL

30. JUNI – 02. JULI 2017
INTERNATIONALER MOOC
★ TRUCK ★
GRAND-PRIX
NÜRNBERG

Besuchen Sie uns auf dem
Truck Grand-Prix am Kögel Stand R27!
Alle Aktionen vorab schon unter www.koegel.com/TGP2017.

* im Vergleich zum Standard Kögel Mega