

Fein gemacht fürs Gelände

TEST VOLVO FMX 450 6X4

Mit spezieller Optik und Feintuning mutieren die Volvo-Kipper zu Spezialisten fürs Grobe. Kann der klassische 6x4-Dreiachsler der Konkurrenz von MAN + Co. Paroli bieten?

Der erste Eindruck verläuft markengerecht. Die Türen öffnen leicht und schließen satt, der Weg ins Fahrerhaus ist nicht zu hoch und die Stufung moderat. Aber man steigt schräg nach hinten, weil sich die A-Säule nach hinten neigt. Die Kabine ist vollformatig breit, dennoch suggeriert das Platzangebot knappe Verhältnisse. Das mag freilich auch an der weit in den Innenraum ragenden Mittelkonsole liegen, die dem Fahrer mit ihren Bedienelementen weit entgegen kommt. Der FMX-Fahrer fühlt sich gleich auf Anhieb wohl, er ist mit dem Schweden schnell vertraut. Wohl geordnet präsentieren sich die Schalter, Lenkrad und Pedalerie gehen prima zu Hand und Fuß – mit der Einschränkung freilich, dass der Fahrer nicht zu groß sein sollte, die Sitzschienen für den Fahrersitz sind eindeutig zu kurz. Aber immer begleitet den Fahrer das Wohlgefühl von

Reife und Qualität, mit einwandfreien Sitzen, gut gemachten Oberflächen und soliden Bedienelementen. Alles passt für kräftige Hände, die man aber nicht

braucht – mit dem FMX kommen auch Frauen prima zurecht. Für den Ausguck auf die Ladefläche braucht es einen gewaltigen Ausfallschritt. Vom Türausschnitt auf die Leiter, das geht zu weit, eine Standfläche in Höhe der Außenstauklappe wäre ideal. Wenn dann noch das Kippventil am Fahrersitz durch die neue Meiller-Fernbedienung ersetzt würde, könnte man auch mit geschlossener Fahrertür kippen.

Stolz spricht Volvo von 5.000 verkauften FMX-Fahrzeugen, doch hierzulande pflegen die Ostschweden noch ihre Außenseiterrolle.

Seit Bauma und IAA 2010 heißen dieschweren Kipper und Mischer der Marke FMX, die Schweden bringen ihre schweren Kipper und Mischer mit einem speziellen Baupaket in Stellung. Das gelbe X im Namenszug soll an die klassische Farbgebung der Volvo-Bau-

maschinen erinnern, man setzt im Konzern verstärkt auf die Zusammenarbeit der beiden Sparten. Auf das gelbe X auf der Tür wird so mancher verzichten, weniger auf die kräftige



Keine Spur von Understanding – seine Talente korrespondieren mit der Optik

Prallplatte, die Kühler und Ölwanne schützt. Oder auf die Dachreling und die Leiter hinter dem Fahrerhaus. Man identifiziert den FMX auch an den maschenrahtbewehrten Scheinwerfern, dem hochgezogenen Luftfilterschnorchel und der flexiblen ersten Einstiegsstufe. Konzeptionell mutiert der FMX, ähnlich wie der Bau-Actros, vom Alleskönner zum Bauspezialisten. Seinen Interessenten signalisiert er: „... meine Qualität entspricht dem groben Einsatz, die Dimensionierung aller Komponenten reicht für den Baualltag“.

Die erste Fahrt führt zur Waage, die mit vollem Tank, aber ohne Reserverad ein Leergewicht von gut 12 t signalisiert. Der solide Volvo, neuerdings mit dem leichten 10,8-l-Diesel erhältlich, ist insgesamt kein Leichtgewicht, zählt aber auch nicht zu „heavy metal“. Das Straßenmodell FM überragt der FMX um rund 150 mm, die Bodenfreiheit und der Bö-

Anzeige

3600

Ihr Geschäfts.Erfolg.

Cargobull Telematics
Neue Trailer-Telematik
„TrailerConnect“.

SCHMITZ
CARGOBULL
 The Trailer Company.



schungswinkel profitieren von einer geraden Vorderachse. Passend dazu treiben hoch belastbare Außenplanetenachsen an, die von Parabelfedern geführt oder wahlweise luftgefedert werden. Schon die Stahlfederung zeigt sich ziemlich umgänglich, bereits bei Leerfahrt genießt der

In Sachen Traktion braucht sich der Testkandidat nicht hinter dem Wettbewerb verstecken.

Fahrer mehr als klassenüblichen Komfort. Und beladen wiegt der Volvo satt in den Federn, ohne sich in puncto Straßensituation Schwächen zu erlauben. Der Dreiaxser spurt sauber geradeaus, umrundet enge Kurven mit Präzision, aber ohne große Seitenauslage. Auf der Höhe der Zeit sind auch die Bremsen, die der Fahrer mit perfekter Pedalerie bedient. Die EBS-Anlage mit Scheibenbremsen

HS-BOX® basic

www.hs-schoch.de®

Die schlaue Entscheidung: **HS-BOX basic**

Die **HS-BOX basic** ist auf der Transporterpritsche die clevere Alternative zur selbst gezimmerten Holzkiste. Sie besteht aus einem Bausatz von sechs passgenauen Bauteilen, die sich kinderleicht zusammenbauen lassen. Alles was Sie dazu benötigen, ist eine handelsübliche Nietzange.

- Aus 1/1,25 mm verzinktem Blech
- Abschließbare Schnappverschlüsse
- Deckelfeststeller für bequemes Be- und Entladen
- 184 x 73 x 71,5/63 cm (B x T x H)
- Gewicht 57 kg

Vergleichen Sie selbst, wie lange Ihre Mitarbeiter zum Bau einer Holzkiste brauchen und wie hoch der Materialeinsatz zum Bau einer »billigen« Holzkiste ist.

Für nur **399,- Euro** zzgl. MwSt., ab Werk



+49(0)7363/9609-76
+49(0)34923/700-0



Besuchen Sie unseren Stand im Fahrerlager.

Vertrieb Süd
Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

Vertrieb Nord
Postfach 1206
23764 Fehmarn

HS Schoch®

LKW-Zubehör/Truckstyling



Hochwertig: das Cockpit. Das Volumen des Aufbaus korrespondiert mit der Nutzlast des Dreiachсers. Unten: Ausstieg zum Aufstieg – nur mit Riesenschritten. Knapper Zuschnitt – erst recht mit Staubox

TECHNISCHE DATEN

Volvo FMX 450 6 x 4

Motor:

Volvo-Reihensechszylinder D11C, vier Ventile pro Zylinder, elektronische Pumpe-Düse-Einspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Abgastechologie.

Hubraum: 10.800 cm³

Leistung: 450 PS (332 kW) bei 1.600 – 1.900/min

max. Drehmoment:

2.150 Nm bei 950 bis 1.400/min

Kraftübertragung:

Automatische Einscheiben-Trockenkupplung; automatische 12-Ganggetriebe I-Shift ATO2612D für bis zu 60 t Zuggesamtgewicht. Achsübersetzung $i = 3,97$.

Fahrgestell

Vorn: Starre Faustachse mit 2-Blatt-Parabelfederung, 8,0 t Traglast, mittelsteifer Stabilisator; hinten: 2 angetriebene Außenplaneten-Tandemachsen RT2610, 3-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator; EBS-Bremssystem, pneumatisch betätigte innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Achsen, ABS, ASR, Motorbremse; Bereifung: 315/80 R22.5;

Meiller-Aufbau Typ D316:

Länge x Breite x Höhe

4.000 x 2.380 x 800 mm

Brückenboden 5 mm Stahlblech VS100, M-Jet-Bordwände in 4 mm Stahlblech VS100, pendelnd und abklappbar, Rückwand pendelnd mit automatischem Klauenverschluss und abklappbar.

Maße und Gewichte:

Radstand: 3.400 mm

Tankinhalt: 315 l

Adbluebehälter: 40 l

Leergewicht: 12.080 kg

Gewicht Testfahrzeug 26.120 kg

zul. Gesamtgewicht 26.000 kg

rundum verzögert vorzüglich und lässt keine Wünsche offen. Und die vierstufige VEB-Motorbremse hält den Volvo mit 408 PS Bremsleistung noch im steilsten Gefälle, obwohl der fummelige kleine Hebel hinter der Wischerbetätigung eine Zumutung ist.

Leichtathlet mit Rechnergetriebe.

Selbst Skeptiker fassen hier erstes Zutrauen zur kleineren Volvo-Maschine. „Nichts geht über Hubraum“, heißt es bei den Kipperfahrern, die Volvo gerne mit dem hubraumstarken 13-l-Sechszylinder bedient. Die Schweden können jetzt auch anders und packen den 11-l-Konzernmotor aus Frankreich unter die Kabine. Der moderne Reihensechszylinder läuft im Leerlauf völlig vibrationsfrei und hängt schon bei niedrigen Touren gut am Gas. 1.400 Nm schon bei 800 Umdrehungen, der langhubige Sechszylinder stemmt sich willig gegen die Fahrwiderstände, schon bei 950 Umdrehungen läuft er mit maximal 2.150 Nm Drehmoment zu großer Form auf. Auf hohe Drehzahlen kann der Fahrer verzichten, schon bei 1.500 Umdrehungen kurbelt der Leichtathlet aus Frankreich mit 440 PS oder 98 Prozent der Maximalleistung. Beste Voraussetzungen also für den Verbrauch, den der Fahrer im reichhaltigen Menü des Bordrechners mit verfolgen kann – wenn er will, sogar akribisch.

Um gefahrene Drehzahl oder nutzbare Leistung braucht sich der Fahrer nur

wenig zu kümmern. Rechenspiele wie diese übernimmt der I-Shift-Getriebe-rechner, der zusammen mit den pneumatischen Schaltzylindern des 12-Gang-Getriebes stets die jeweils passenden Gänge einlegt. Die Präzision erstaunt, die Schaltgeschwindigkeit verblüfft – ganz beson-





Deponie, sind ohnehin die Differenzialsperren gefragt. Die schaltet der Fahrer mit einem zweistufigen Kippschalter zu – erst längs, dann quer, ohne die Gefahr der Fehlbedienung. Bleibt der Volvo stecken, hilft ohnehin nur der Laderfahrer. Der nimmt den FMX ohne Rücksicht auf Verluste am robusten neuen Abschlepphaken. Aber die Sorge ist unbegründet, er hält artgerechten Zugkräften bis 25 t stand.

Gang, nur an Steigungen braucht er den 11. Gang. Aber die Schaltarbeit übernimmt ohnehin das vorzügliche I-Shift-Getriebe – kein Wunder, dass mehr als 50 Prozent der Volvo-Kunden auf das automatisierte Getriebe setzen.

W.TSCHAKERT

ders aber im Power-Modus P+, den man abseits befestigter Straßen sicherheitshalber aktiviert. Damit wird auch die Anzahl der Gangwechsel auf ein Minimum beschränkt, der Getrieberechner erhöht die Schaltdrehzahlen. Mit der Hold-Funktion, man belässt den Daumen auf der Minus-Taste der Schaltwippe, verhindert man in unbefestigten Steigungen unerwünschtes Hochschalten, das sonst unverzüglich zum Stillstand führen würde. Wenn es ganz dick kommt, kann der Fahrer nach eigenem Gutdünken immer noch manuell schalten.

In Sachen Traktion bleibt der Volvo FMX nicht hinter den Kollegen des Wettbewerbs zurück. Beladen kommt er auch ohne den Einsatz der Sperren weit. Die Achsverschränkung dank langer Parabelfedern ist beachtlich, wenn gleich sich der stabile Volvo-Rahmen weniger verwindungsfreudig zeigt. Muss der Dreiachser leer von der

Auf der Straße fährt der Volvo beinahe wie von selbst. Schaltarbeit von Hand ist entbehrlich, man kann es nicht besser. Da rollt der Volvo im Economy-Modus gleichmütig dahin, mit Marschdrehzahlen von 1.300 Touren bei Tempo 85 dringen nur 67 dB(A) ans Fahrerohr, wie in einem noblen Fernverkehrstruck. Allerdings nur mit geschlossener Dachklappe – der Deckel auf dem (hochgezogenen) Auspuff nervt mit impertinentem Klappern. Auf der Landstraße bei 65 km/h cruist der Fahrer bestens mit 1.000 Umdrehungen im 12.

Mit der X-LIGHT Baureihe weniger Eigengewicht - mehr Zuladung



Ihr Gewichts.Vorteil.

Mehr Zuladung pro Fahrt für Ihren Erfolg.

www.cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL

The TrailerCompany.

S.K.I X-LIGHT: die wirtschaftlichen Kipper. Für die Baustelle mit Stahl-Rundmulde und nur 4.920 kg Eigengewicht. Für die Langstrecke mit Alu-Kastenmulde und nur 4.460 kg – **just more.**

Mehr Infos: +49 (0) 2558 81-7001