

Volvo FMX 460 8 x 4 Kipper

Schneller Bauarbeiter

Mit dem vor eineinhalb Jahren vorgestellten FMX hat Volvo ein ganz auf den Baustellenverkehr zugeschnittenes Fahrzeug im Angebot. **güterverkehr** hat einen FMX 460 8 x 4 mit einem Kipperaufbau von Carnehl gefahren.

Der Test-Lkw Volvo FMX erinnert mit seinem bulligen Auftreten an den FH. Die um 16,5 mm verlängerte Front um den massiven Stoßfänger verstärkt diesen Eindruck noch. Doch bleibt der FMX mit seiner geringeren Gesamthöhe und entsprechend gutem Ein- und Ausstieg dem Ausgangsfahrzeug, dem Verteiler-Lkw FM treu. Baustellenfahrer oder -fahrerinnen wissen das zu schätzen. Die für Geländeeinsätze nötige Bodenfreiheit relativiert allerdings zwangsläufig die Sache mit dem Einstieg. Doch führt die bewegliche untere Trittstufe noch komfortabel ins Fahrerhaus, für ein

robustes Baufahrzeug sogar sehr sicher und bequem. Beim Blick auf die Front fällt das vier Millimeter starke Schutzblech für die Ölwanne gegen Aufsetzen oder Hindernisse wie große Steine auf. Die Vorderachse hat nur etwa 300 mm Abstand zur Fahrbahn. Da sitzt der Kipper schnell auf. Hoch gesetzte Stahl tanks tragen zur großen Bodenfreiheit bei. Ein dreiteiliger, leicht reparierbarer Stahlstoßfänger und Schutzbügel bieten weiteren Schutz. Der hohe Aufstieg zur Frontscheibe wird für den

deutschen Markt durch eine klappbare Trittstufe unter dem Stoßfänger erleichtert. Im Stoßfänger ist eine massive Abschleppvorrichtung für 25 t Zuglast eingelassen. In den Stoßfängern sitzt auch geschützt die Schein-

Der Fahrerplatz ist funktional und ansprechend

werferinheit, vom Einstieg her für Birnenwechsel oder Reparaturen gut erreichbar und als eigenes Bauteil leicht austauschbar. Auf Wunsch gibt es dafür ein Schutzgitter und zusätzlich darunter Zusatzscheinwerfer. An der Kabinenrückwand bietet Volvo eine Leiter mit Haltegriff für die

Ladungskontrolle an. Der Chauffeur muss dorthin allerdings je nach Fahrerhauslänge eine mehr oder weniger große Grätsche vollführen. Bei unserem Test-Lkw mit kurzem Fahrerhaus geht das sehr gut und sicher, denn die lange Haltestange auf dem Dach bietet besten Halt. Volvo musste auf diese Weise nicht das Außenstaufach opfern. Der Aufstieg für den Blick in die Kippermulde führt dann über eine vorbildlich breite Leiter. Den Einstieg erleichtern gut geführte Haltegriffe. Innen ragt der 420 mm hohe Motortunnel heraus, doch kann der Chauffeur damit gut leben. Auf seiner Seite ist Platz für einen guten Durchstieg zum Beifahrersitz ausgespart. Die Innenhöhe ist vor dem Beifahrersitz mit 1570 mm nicht enorm, aber ähnlich wie bei der Konkurrenz. Auf dem Tunnel sitzt eine tiefe Ablageschale mit Aussparungen für Getränkebecher oder -dosen, zum Beifahrersitz hin eine weitere mit länglichen Ablagen und Flaschenhalterung.



Im Test fahren wir die kurze Variante des Volvo FMX 460



Die bewegliche untere Trittstufe sorgt für einen bequemen Einstieg

Hinter den Sitzen herrscht eher Platzmangel, doch lassen sich Jacken und Stiefel noch gut verstauen, eine größere Tasche dagegen weniger. Kleinere Ablagen gibt es noch auf dem Armaturenräger und über der Frontscheibe. Wer mehr Platz beansprucht, kann die lange Kabine, ja sogar das Globetrotter-Haus ordern. Für übliche Baueinsätze dürfte Letzteres den Lkw aber gefährlich hoch machen. Der Fahrerplatz gefällt uns gut. Genügend Beinfreiheit auch zur Seite. In das weit verstellbare Lenkrad sind mehrere Funktionstasten wie beispielsweise für Tempomat, Audiosysteme und Telefon eingelassen. Die Sitzverstellung des in unserem Fall aufwendigen Ledersitzes genügt auch für große Fahrer. Die Instrumente und Hebel sind größtenteils in Griffnähe um den Arbeitsplatz gruppiert,

aber das kennen wir ja schon vom FH und FM. Einige liegen in der Ausbuchtung zur Armaturenrägermitte. So auch der mit einer Sperre versehene Kippschalter für die Differentialsperre, der gelegentlich überraschend und schnell bedient werden muss. Auf dem Armaturenräger ist der Bildschirm für das Fuhrparkmanagementsystem Dynafleet und die bei uns montierte Rückfahrkamera eingelassen. Die Sicht in die Spiegel ist vorbildlich. Volvo hat dem FMX stabile, aber

relativ schmale Spiegelhaltungen verpasst und damit im Gegensatz zu FM und FH einen großen Abstand zur A-Säule gegeben. Wie zunehmend auch im Alltag gefragt, hat Volvo den Testkipper mit der Baustellenausführung der automatisierten Schaltung I-Shift ausgestattet. Der gedrungene Bedienhebel dafür ragt neben dem Fahrersitz aus einer Konsole, in die der Schalter Power+ eingelassen ist. Damit wären wir beim Antriebsstrang des FMX 460. Volvo setzt bei Euro 5 die SCR-Technik ein, also mit Einsatz von AdBlue. Der Lkw-Bauer bietet sie-

ben Motorisierungen mit elf Litern, vier in Euro 5 (330, 370, 410 u. 450 PS) und drei in EEV (330, 370 u. 410 PS). Für schwere Einsätze gibt es vier 13-l-Aggregate (380, 420, 460 u. 500 PS) sowie drei in EEV (420, 460 u. 500 PS). Die Auswahl an Getrieben ist groß. Es gibt Handschaltgetriebe, das automatisierte I-Shift und das in den Baumaschinen von Volvo CE (Construction Equipment) eingebaute, vollautomatische Lastschaltgetriebe Powertronic. Die Hinterachsvarianten offeriert Volvo von einfach übersetzten Hypoid- bis zur Tandem-Außenplanetenachse. Das Angebot reicht vom Zweiachskipper in der Auslegung 4x2 über Vierachser in 8x6 bis zu Sattelzugmaschinen in 4x4 und 6x4. In der Schweiz bieten die Schweden auch die dort erlaubte

Variante 10x4 mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht an. Die FMX-Fahrgestelle sind bereits serienmäßig für den Kippaufbau vorbereitet, was Fehlerquellen vermeidet und die Standzeit beim Aufbauer verkürzt. Unser FMX 460 8x4 hat den Radstand 4350 mm. Das war für Schweden 500 mm zu kurz (28 t) für 32 t Gesamtgewicht. Also hat Volvo den kurzen, wendigen Test-Lkw in Deutschland zugelassen. Wir haben durchgehend Parabelfederung und Scheibenbremsen. Der Motor D13C-460 leistet 460 PS bei 1400 bis 1900 min⁻¹ und entwickelt sein maximales Drehmoment

von 2300 Nm zwischen 1000 und 1500 min⁻¹. Das ist normalerweise eine ausgezeichnete Voraussetzung für beste Leistungen beim Beschleunigen, am Berg oder im Gelände. Hier haben wir eine mit $i = 3,76$ übersetzte Hinterachse, jedoch ein Schnellanggetriebe mit der Übersetzung $i = 2,78$ im Zwölften Gang. Das ergibt eine Gesamtübersetzung von 2,93, die sich eher für Straßeneinsätze eignet. Tatsächlich zeigt der Drehzahlmesser bei Landstraßentempo 65 km/h gerade noch 950 min⁻¹ im großen Gang. Da springt die Automatik beim kleinsten Rucken mit dem Gaspedal in den direkt übersetzten Elften. Immerhin ist I-Shift so geduldig programmiert, dass wir auf ebener Strecke im Zwölften verharren können. Sobald

Die Übersetzung war für Baustellen eher ungeeignet

Testergebnisse

Volvo FMX 460 8 x 4 (Kipper)*

Strecke	Verbrauch in l	Zeit in Min.	Entfernung in km	l/100 km	km/h
Goldscheuer-Hausach	12,8	34,09	41,4	31,0	71,2
Hausach-Goldscheuer	10,66	37,38	41,4	25,8	66
Gesamt	23,4	71,47	82,8	28,3	68,5

* beladen: 31460 kg

Technische Daten

Volvo FMX 460 8 x 4 (EEV) Kipper

Motor	Sechszylinder-Reihendieselmotor, SCR (Euro 5), Hubraum 12,8 l, max. Leistung 338 kW/460 PS bei 1 400–1 900 min ⁻¹ , max. Drehmoment 2 300 Nm bei 1 000–1 400 min ⁻¹
Elektrische Anlage	24 Volt, 2 Batterien zu 170 Ah, Lichtmaschine 120 A
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Getriebe	12-Getriebe I-Shift, automatisiert, 12 Vorwärts- (1. Gg. 11,73–12. Gg. 0,78), 4 Rückwärtsgänge, Typ ATO261D
Vorderachse	2 Faustachsen
Hinterachsaggregat	2 Außenplanetenachsen, 3 Differentialsperren, Übersetzung 1:3,76, Gesamtübersetzung 1:2,93
Federung	Parabelfedern, vorne/hinten
Reifengröße	Felgen 9,00 x 22,5, Reifen VA 315/80 R 22,5, HA 315/80 R 22,5
Bremsen	Zweikreis-Druckluftanlage, Scheibenbremsen, Lufttrockner beheizt, verstärkte Motorbremse VEB+
Rahmen	Kaltgepresster Stahlrahmen, durchlaufend gleiche Traghöhe 8 mm stark
Fahrerhaus	Kurzes, niedriges Frontlenker-Fahrerhaus (Day Cab L1EH1), Ganzstahl-Konstruktion
Füllmengen	Kraftstofftank 350 l, AdBlue-Tank 35 l, Motoröl 33 l, Kühlsystem 38 l, Getriebe 13 l
Maße und Gewichte	
Außen (L x B x H)	83 850 x 2 500 x 3 120 mm,
Radstand	4 350 mm
Zul. Achslasten	Tandem vorne 16 000 kg/ Tandem hinten 21 000 kg
zul. GG.	32 000 kg
Leergewicht	14 010 kg (fahrfertig, vollgetankt mit Ersatzrad, ohne Fahrer)
zul. Zug-GG	40 000 kg
Testgewicht	31 460 kg

wir aber in Steigungen kommen, wird es eng. Wir schalten in Manuell, um häufige, unnötige Gangwechsel in der kurvenreichen Steigung zu vermeiden. Sobald es auf weichen Untergrund geht, müssen wir weit hinunter schalten, um die notwendigen Drehzahlen zu haben. Wenn der Untergrund dann überraschend nachgibt, dürfte die Übersetzung

einfach zu lang sein und unser FMX verhungern. An echten Steilstücken, wie sie auf Baustellen häufig sind, kommt die Antriebsstrangauslegung an ihre Grenzen. Auf der Straße allerdings zeigt er sich von der besten Seite. Beladen zeigt er sich dank der guten Parabelfederung als höchst komfortabel, in Kurven oder Kreisverkehren sehr stabil. Auch die



Der Arbeitsplatz gefällt: Genug seitliche Beifreiheit, Multifunktionslenkrad, bequemer Sitz, Instrumente und Hebel in Greifnähe



Auf der Baustelle ist der FMX zu Hause

Bremsen sprechen angenehm geschmeidig an. Bergab gefällt zusätzlich die kräftige Motorbremse VEB+, die je nach Einsatz einen Retarder erübrigt. Die Verbindung von I-Shift und Motorbremse arbeitet bei der Bergabfahrt auf der Kurvenstrecke ausgezeichnet. Es wird automatisch und der erforderlichen Drehzahl entsprechend hinuntergeschaltet, oder bei leichtem Druck auf das Gaspedal wieder in höhere Gänge. Volvo hat für den FMX eine spezielle Baufahrzeugausführung von I-Shift entwickelt. Neben Automatik- (mit Economy- u. Leistungsprogramm) und Manuellprogramm wird bei

Leerlaufstellung der Betrieb des Nebenantriebs gesteuert, es gibt ein Freischaukeln, einen Wartemodus für Langsamfahrten bei Leerlaufdrehzahl, das Off-Road Zusatzprogramm P+ mit mehr Leistung und höheren Drehzahlen, schnellerem Einkuppeln oder für

Auf der Straße zeigt er sich von der besten Seite

Gangsprünge beim Zurückschalten. Für Geländefahrten wie etwa auf aufgeweichten Forststraßen oder welliger Fahrbahn gibt es eine eigene Tempomatfunktion, die die Motordrehzahl konstant hält. Die Beherrschung all dieser und weiterer Funktionen erfordert allerdings eine gründliche Einweisung sowie Übung. Gerlach Fronemann ■