

# DIE KNICKGELENKTEN VOLVO-DUMPER

A20C, A25C 4X4, A25C, A25C CONTAINER,  
A25C LEICHTGUT, A30C



**VOLVO**

# Sie arbeiten Tag für Tag

Energie, Ausdauer, Flexibilität. Rund um die Uhr, rund um den Globus sorgen die Knicklenker-Dumper von Volvo dafür, daß Dinge in Bewegung kommen. Ihre Aufgaben werden vielfältiger, und nicht selten sind sie deshalb im Einsatz, weil andere Mittel versagen. Verfügbarkeit? Verhalten in schwerem Gelände? In extremem Klima? Wer danach fragt, findet die Antwort meist in einem Volvo-Dumper.

Bau neuer Bahntrassen in Europa. Untertage-Einsatz in Südamerika. Erztransport in einem afrikanischen Tagebau. – Drei Tagebuchseiten aus dem Dumper-Alltag:

## Freie Fahrt in Europa

Europa wächst zusammen. An die neue Mobilität der Menschen und Güter müssen sich auch die alten Infrastrukturen anpassen. Das gilt ganz besonders für die Netze der europäischen Eisenbahnen. Immer mehr Ballungsräume werden durch Hochgeschwindigkeitsverbindungen verknüpft. Vielfach sind neue Trassen erforderlich.

Zum Beispiel in Südbelgien. Von der Baustelle müssen 2,5 Mio m<sup>3</sup> Abraum fortgeschafft und etwa 3,5 km weit auf einer stillgelegten Zeche abgekippt werden. Ein Job für Schwerlastler, wie man anfangs dachte. Die Wirklichkeit wollte es anders. Schmierige Lehmböden, schweres Gelände, ungünstige Gegebenheiten an der Kippstelle machten den Lkw-Einsatz unmöglich.

So durften Volvos zeigen, daß sie es besser können. Jetzt rollen 65 Dumper im Mehrschichtbetrieb, damit hier bald die neue Bahn "zum Zuge" kommt. Die Bauunternehmer wissen, was sie an ihren Dumpfern haben. Monatlich an die 320 Stunden sind die Maschinen im Einsatz – mit beispielhafter Zuverlässigkeit. Und sie kommen durch. Der bei Nässe sehr rutschige Lehm hält sie nicht auf. Das Produktionsoll wird eingehalten.

## Eiskalt in Simbabwe

Hitze über 40 Grad. Steigung 12 Prozent. Täglich 20 Stunden lang. Ihre wirklich heiße Fünf-Tage-Woche in der Kupfergrube Sanyati gehen die vier Volvo A25C eiskalt an.

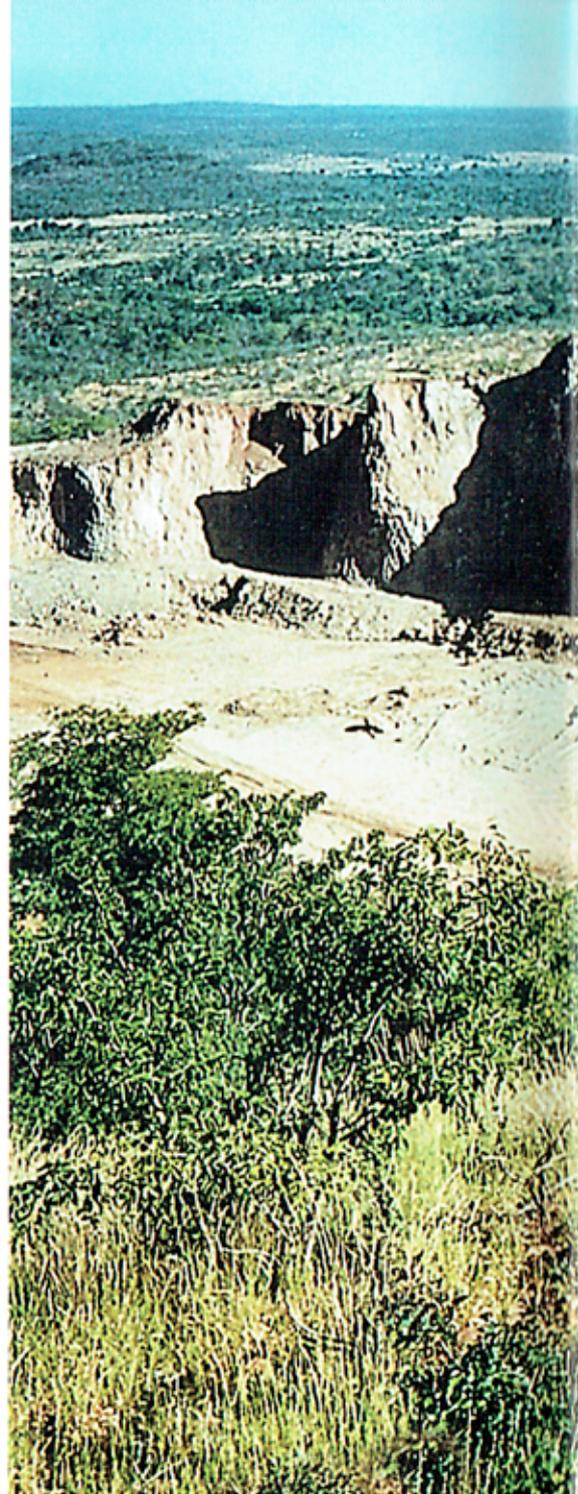
Die Dumper übernehmen das erzhaltige Haufwerk und befördern es 800 m weit zur Anreicherungsanlage. Auf der Strecke geht es bis zu 12 Prozent steil bergab. Fahrer-geschick und Technik müssen hier dafür sorgen, daß die Dumper nicht auf die "schiefe Bahn" geraten. Gut, daß sie einen Retarder haben!

Damit die Bremsen nicht vorzeitig verschleifen, sind die Fahrer gehalten, fleißig den Retarder zu betätigen. Mit Routine und Feingefühl schaffen sie das und kommen meist sogar ohne Bremse aus.

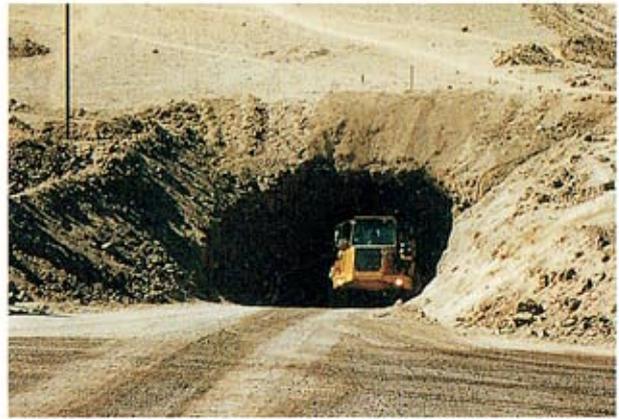
## Tief in Chiles Erde

Um Kupfergewinnung geht es auch im Andenland. Durch einen 2 km langen Stollen mit bis zu 14 Prozent Steigung schaffen drei Volvo A25C das Erz aus der Grube zur Verladestelle im Freien (wo Volvo-Radlader am Werk sind).

Förderbetrieb ist rund um die Uhr. Dank der Niederemissionsmotoren der Dumper ist die Arbeitssicherheit jedoch nie gefährdet. Auch der technischen Zuverlässigkeit hat der Dauerbetrieb nicht das geringste



anhaben können. Die ausgefeilte Planung und Durchführung der Instandhaltung machen es möglich. Dazu trägt auch bei, daß die Konzeption der Dumper der täglichen Wartung durch den Fahrer sehr entgegenkommt.



# Die effiziente Methode

Als Volvo in den 60er Jahren den knickgelenkten Dumper einführte, war dies nicht einfach eine andere Maschine. Im Markt merkte man sehr schnell, daß mit dem Dumper eine völlig neue Transportmethode ermöglicht wurde.

Als die ersten Volvo-Knicklenker anrollten, haben die Tiefbauer rasch eingesehen, daß man Baustellen und Baustellenverkehr anders organisieren mußte. Denn es war unverkennbar: Die neuartigen Schwerlaster boten ein Potential, das, sinnvoll ausgeschöpft, die Arbeiten weitaus effizienter machen konnte:

- Geländegängigkeit: Erspart Umwege; kürzeste Querfeldeinfahrt mit voller Ladung unter fast allen Bedingungen.
- Manövrierfähigkeit: Erlaubt sehr schnelle Positionierung zum Be- und Entladen.

- Präziser Kippbetrieb: Entladen auch an Geländekanten; Hilfsmittel oder -personal meist nicht erforderlich.

Heute erfüllen die drei Basismodelle A20C, A25C und A30C die in sie gesetzten Erwartungen in unzähligen Ländern und Einsätzen. Welches Modell schließlich verwendet wird, ist hauptsächlich eine wirtschaftliche Frage, die abhängt von der Größe des Ladegeräts, von der Nutzlast des Dumpers, von der Transportentfernung sowie nicht zuletzt von der Forderung nach einem flexiblen Einsatz des Knicklenkers.

## Einsatzoptimierung

Der knickgelenkte Dumper hat, in jeder Hinsicht, ein weites Betätigungsfeld. Transportstrecken bis zu mehreren Kilometern und gegebenenfalls länger bewältigt er effizient, befestigte Wege oder Gelände, ebene Flächen oder Steigungen/ Gefälle ebenso. Seine Vielseitigkeit macht ihn zur Alternative, die es fast immer lohnt, in Erwägung gezogen zu werden. Optimal zur Geltung kommt der Dumper aber erst im Zusammenspiel mit gezielt gewählten anderen Baumaschinen. Sehr wichtig ist es außerdem, nur Dumper gleicher Größe zu einer Flotte zu formieren.



## Beladen

Als Ladegeräte werden am häufigsten, und meist auch am erfolgreichsten, Hydraulikbagger eingesetzt – am besten mit einem Löffelvolumen, das den Dumper mit drei bis fünf Arbeitsspielen füllt. Bei losen Massen kann dagegen ein Radlader das günstigere Mittel sein. Radlader sind wendiger und haben ein größeres Schaufelvolumen.

Auch von Bandförderern oder Silos kann ein Dumper Ladung übernehmen. Doch welches Mittel auch immer: Dank hoher Manövrierfähigkeit bringt der Fahrer seinen Dumper stets schnellstens in Beladeposition.

## Transport

Von seiner stärksten Seite zeigt sich der Dumper beim Befördern von Ladung. Die Knicklenker von Volvo bewältigen Strecken, wo ein Durchkommen zunächst oft unmöglich erscheint. Vielfach kann auf das Anlegen von Behelfsstraßen verzichtet werden. Für solche Einsätze sind die Dumper ja ursprünglich entwickelt worden.

Das Rahmen-Knickgelenk ist das A und O der Geländegängigkeit. So verbunden, sind Zugmaschine und Ladungsträger weitgehend unabhängig voneinander beweglich. Rahmen und Boden werden weniger und ausgeglichener belastet. Insgesamt läßt sich eine solche Maschine leichter fahren.

Vollendet wird dieses Vorwärts-Prinzip durch die Volvo-Lösungen für Sechsradantrieb, Differentialsperren und Automatikgetriebe. Vorderachsaufhängung und Tandemachsen hinten garantieren, daß Fahrer und Ladung unbeschädigt ankommen.

Für freie Fahrt im Gelände ausgelegt, kann es der Dumper aber auch auf festem, ebenem Grund mit Straßenfahrzeugen aufnehmen.



## Entladen

Am Ziel muß die Ladung meist an einer ganz bestimmten Stelle abgekippt werden. Knickgelenkte Dumper von Volvo können das. Unterstützung durch andere Maschinen, wie beispielsweise Planiertrappen, ist im Prinzip nicht erforderlich.

Geländegängigkeit und die Reifen mit ihrem niedrigen Bodendruck erlauben es dem Fahrer, seinen Dumper schnell und ohne festzufahren in Stellung zu bringen.

Dann beginnt der Kippvorgang. Schnell ist die Mulde um 70° aus der Transportposition angehoben. Die doppelwirkenden Zylinder "ziehen" die Mulde zurück, falls sie sich einmal über die Senkrechte hinausbewegt. Mit Tandemachse, hoch angeordnetem Kippgelenk und speziell geneigter Entladerutsche ist es möglich, den Muldeninhalt auch über Kanten hinaus auf Hänge oder in Gruben zu kippen.

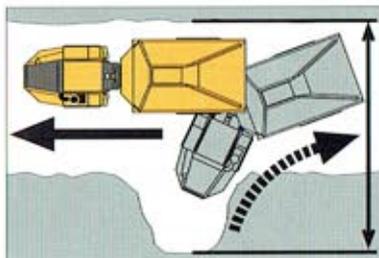
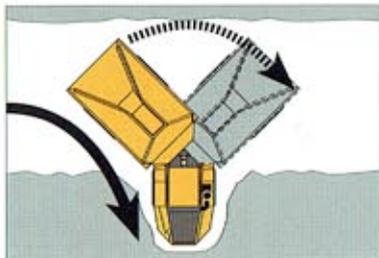
## Anpassung der Mulde

Bestimmte Ladegüter und -methoden verlangen eine Nachrüstung der Mulde. Zur Sicherung der



Ladung dienen der vorderseitige Überlaufschutz, der das Herabfallen von Material auf Kabine und Fahrer verhindert, sowie die Heckklappe zum Zurückhalten von Ladegut beim Transport. Die Heizung im Muldenboden (vorbereitet) entwickelt einen sehr guten Anti-Haft-Effekt vor allem bei Frost. Weil Abgaswärme genutzt wird, ist zusätzliche Energie nicht erforderlich.

# Standardlösung für Spezial- einsätze

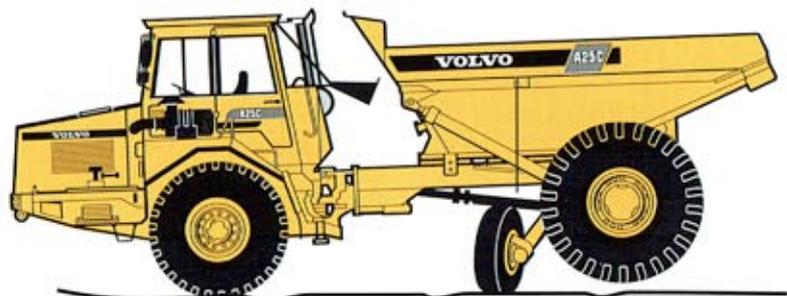


Im Grunde genommen wurde der knickgelenkte Dumper für den Abraumtransport konstruiert. Im Laufe der Jahre übertrug man den Volvo-Dumpers wegen ihrer Zuverlässigkeit, Flexibilität und Transportleistung auch andere Aufgaben. Aus dieser Erkenntnis heraus entwickelte Volvo geringfügig modifizierte Knicklenker für unterschiedliche Zwecke.

## Volvo A25C 4x4

Wer ihn fährt, wird es wissen. Von seinen besten Seiten zeigt sich dieses vierrädrige Modell im stationären Einsatz sowie im Stollen- und

Tunnelbau. In der Ausführung mit Niederemissionsmotor und Wendeeinrichtung (9,5 m Wendekreis!) ist es in schlecht bewetterten, engen Strecken die optimale Maschine.





#### **Volvo A25C Container**

Der Volvo A25C, ausgerüstet mit einem Container, hat sich schon vielfach bestens bewährt im Müllumschlag. Mit seinem niedrigen Bodendruck, seiner Geländegängigkeit und Manövrierfähigkeit überfährt er spielend den Deponiekörper und kippt den Müll genau dort ab, wo er gelagert werden soll. Diese Eigenschaften machen den Volvo A25C Container auch für andere Aufgaben interessant, wo ähnliche Anforderungen gestellt werden.

#### **Volvo A25C Leichtgut**

Wenn der Volvo A25C mit einer größeren Mulde als üblich ausgerüstet wird, kann er über eine Ladekapazität bis zu 24 m<sup>3</sup> verfügen, sofern das transportierte Material eine Dichte von maximal 0,9 t/m<sup>3</sup> besitzt.

Der Volvo A25C Leichtgut ist zum Beispiel bestens geeignet zum Transport von Kohle und anderen leichten Gütern mit großem Volumen.



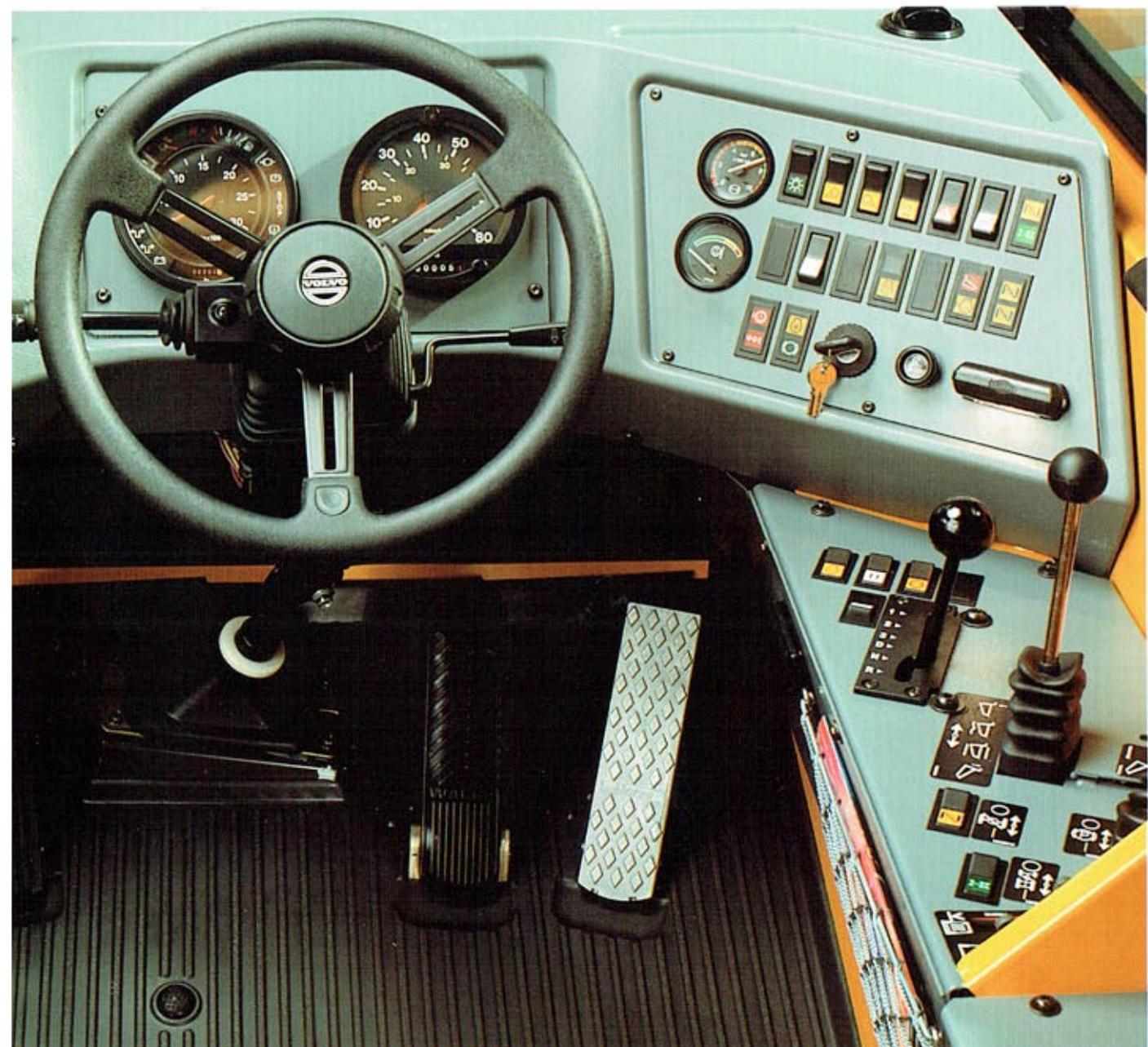
# Im Mittelpunkt der Fahrer

Wenn Volvo Mittelpunkt sagt, dann hat das auch eine wortwörtliche Bedeutung. Nicht nur, daß es der Mensch ist, der an seinem komfortablen Arbeitsplatz die Maschine zu einem hochproduktiven System macht. Volvo hat konkret und bewußt den Sitz des Fahrers genau über der Vorderachse und mitten zwischen den Rädern angeordnet. Beim Passieren unebener Boden-

verhältnisse sind die Bewegungen in Nähe des Drehpunkts am geringsten.

Komfortabel bedeutet hier außerdem: Hervorragende Rundumsicht, erfreulich präzise Lenkung und eine Schaltautomatik, die dem Fahrer gut und gern 150 Schaltspiele pro Stunde erspart. Die logische Nutzung der verschiedenen Antriebsarten und der Differentialsperren bereitet keinerlei Probleme.

Die Dumper rollen schon als Serienmodelle gut gerüstet an ihre Aufgaben heran. Doch es wären keine Volvo-Dumper, wenn nicht an die Fälle gedacht wäre, die das Übliche an Einsatzbedingungen und Anforderungen übersteigen. Hier ein paar Beispiele aus dem umfangreichen Zubehörsortiment.





### Contronic – wacht, ordnet, informiert

Dieses elektronische Kontrollsystem erfasst Maschinendaten, wertet sie aus und interpretiert sie und zeigt alles auf einem Display an. Die Contronic überwacht Motor, Fahrwerk und Bremsen. Sie verfolgt den Servicebedarf und wirkt so unerwünschtem Stillstand entgegen. Und führt Nachweis über Betriebsabläufe. All das mindert den Wartungs- und Berichtsaufwand und steigert so die Produktivität des Dumpers.

### Komfortkabine

Beim Einsteigen empfängt den Fahrer als erstes behaglich temperierte, saubere Luft. Die Klimaanlage funktioniert effizient und sicher und ist FCKW-frei. Wie bequem und körpergerecht der luftgefederte Sitz gestaltet ist, erlebt der Fahrer, sobald er in welliges Gelände kommt. Die elektrische Rückspiegelbeheizung sorgt auch bei ungünstiger Witterung für klare Sicht.

### Reinheitsgebot: Filter

Bei hoher Staubbelastung am Einsatzort ist das zusätzliche Ansaugluft-Ölbadfilter mit hoher Abscheidungskapazität zu empfehlen, am besten in Verbindung mit einem Kühlflüssigkeitsfilter. Für Kraftstoffe unzureichender Güte steht ebenfalls ein Zusatzfilter zur Verfügung.



# Wirtschaftlich dank moderner Technologie

- Volvo-Dieselmotor
- Optimales Rahmen- Knickgelenk
- Federung vorn, Tandemachse hinten
- Allradantrieb, Differential-Sperren 100 % schlüssig
- Automatikgetriebe
- Hochwirksame Bremsen, verschleißfreier Retarder
- Bereifung mit niedrigem Bodendruck
- Hydromechanische Lenkung

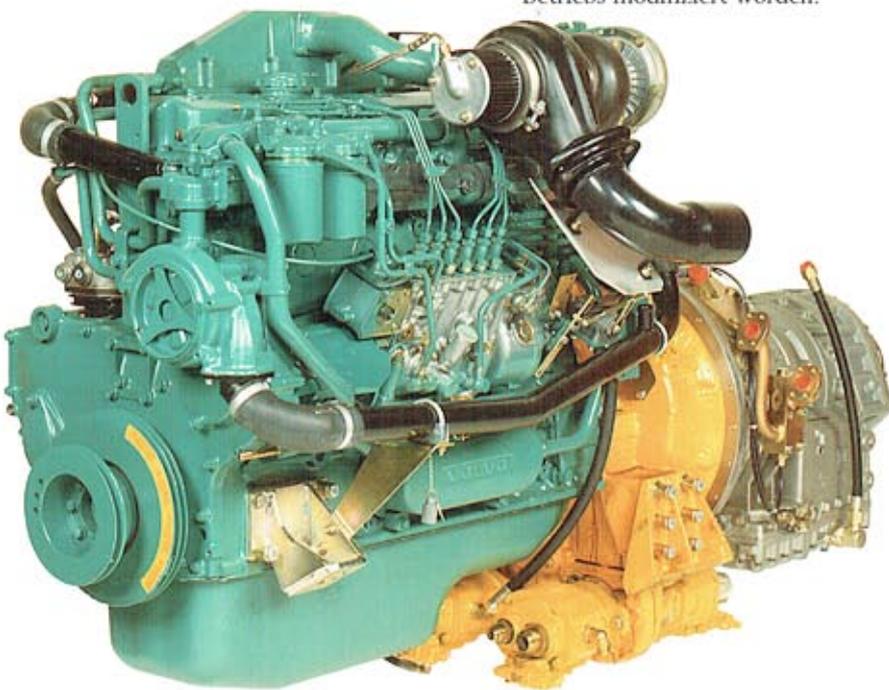
Die knickgelenkten Dumper von Volvo sind von Grund auf und in allen Komponenten für Transportaufgaben unter stark erschwerten Bedingungen ausgelegt. Seit Dumper gebaut werden, hat Volvo in der Entwicklung Maßstäbe gesetzt. An der herausragenden Zuverlässigkeit, Produktivität und Wirtschaftlichkeit (auch langfristig) erweist sich, wie gut durchdacht das Gesamtkonzept ist und warum es sich bewährt.

## Motoren – durch und durch Volvo

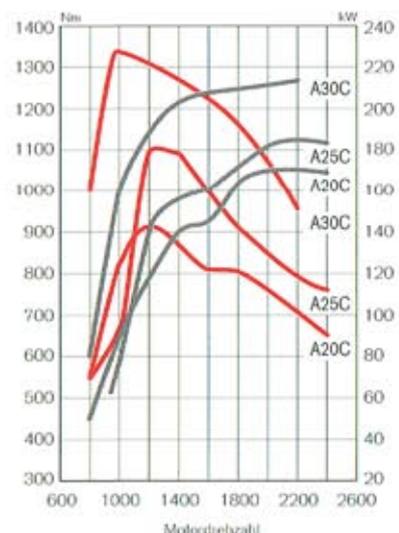
Kraftquelle aller Dumpermodelle ist ein Sechszylinder-Diesel-Reihenmotor mit Direkteinspritzung, Turbolader und Ladeluftkühler (Intercooler). Aus der bewährten Grundkonstruktion wurden hohe Leistungen und Drehmomente, niedrige Schadstoffwerte und eine lange Lebensdauer abgeleitet.

Die Motoren, mit den Hubraumklassen 7, 10 und 12 Liter, sind ganz für die Erfordernisse des Dumperbetriebs modifiziert worden.

Schon im unteren Drehzahlbereich steigt das Drehmoment stark an. Ein Kick aufs Gaspedal bringt die Maschine in Schwung – ein willkommenes Verhalten gerade in schwierigem Gelände. Im normalen Arbeitsbereich des Motors steigt das Drehmoment mit sinkender Drehzahl an. In der Praxis heißt das: Widerstand verleiht der Maschine zusätzliche Kraft, also etwa bei Bergfahrt. Die Höchstdrehzahl liegt in einem relativ niedrigen Tourenbereich. Das vermindert Verbrauch und Geräuschentwicklung und verlängert die Lebensdauer.



Drehmoment-/Leistungskurve





Turboladung dient der vollständigeren Verbrennung: Bei erhöhtem Wirkungsgrad fallen zugleich weniger Schadstoffe an. Für hochwirksame Kühlung des Motors sorgt ein Ventilator mit Hydraulikantrieb und Thermostatregelung. Die Leistungsminderung für den Diesel ist gering. Die übliche Staubbelastung an den Einsatzorten macht effektive Luftfilter unverzichtbar. In Notfällen wird ein Reservefilter wirksam. Eine Meldeleuchte zeigt die Verstopfung des Hauptfilters an.

#### **Kraftvolle Bremsen, vorbildlicher Retarder**

Knickgelenkte Dumper von Volvo nehmen so gut wie alle Steigungen und Gefälle. Praktisch geht das aber nur mit leistungsfähigen Bremsen. Ein hohes Maß an Kraft und Sicherheit bieten hier Scheibenbremsen. Der in den Antriebsstrang integrierte hydraulische Retarder hilft

als Bremsleistungsverstärker bei Talfahrt, das Tempo zu drosseln oder konstant niedrig zu halten. Die hydraulische Bauart macht den Retarder praktisch verschleißfrei. Die Bremswirkung ist stufenlos einstellbar. In Verbindung mit Retarderbetrieb erhöht sich die Lebensdauer der Bremsen erheblich.

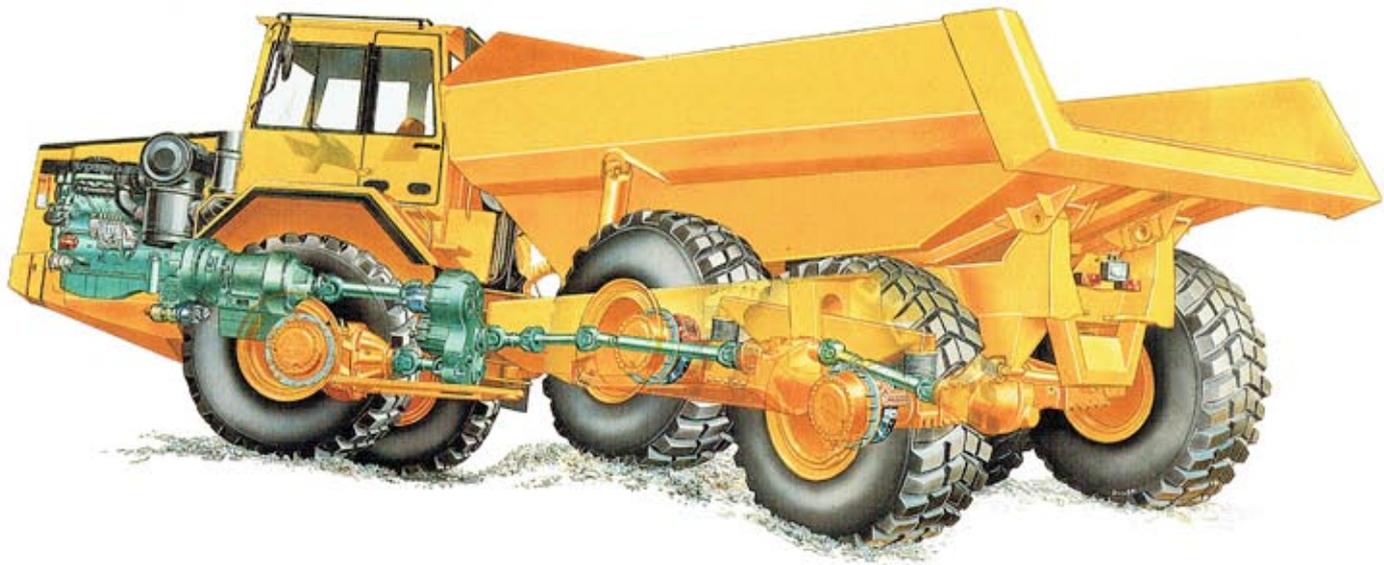
#### **Bereifung mit niedrigem Bodendruck**

Die Bereifung moderner Dumper ist für ausgesprochen niedrigen Bodendruck dimensioniert. Praktische Bedeutung hat das vor allem an den Be- und Entladestellen. Das Profil (Tiefe 80) der Normalbereifung eignet sich sowohl für Gelände- als auch für Wegeeinsatz. Natürlich gibt es auch Spezialbereifung, etwa mit niedrigstem Bodendruck (Tiefe 65) für weiches Gelände oder verschleißfeste Ausführungen für steinigen Untergrund.

#### **Mulde, Auskippen**

Größe, Form und Kippwinkel sind mitentscheidend für die Produktivität. Schnelles, punktgenaues und im übrigen müheloses Entleeren – darauf kommt es an. Die Mulde ist stabil, stark belastbar und für das Beheizen mit Abgasen vorbereitet. Ein warmer Muldenboden wirkt dem Festfrieren oder Anhaften von Material entgegen.

Das Anheben der Mulde – bis zu 70° sind möglich – und das Abkippen der Ladung dauert 15 Sekunden. Da die Entladerutsche ein Stück hinter den Rädern endet, kann der Inhalt auch über Kanten abgekippt werden. Maschinelle Nacharbeit ist nicht notwendig. Die Ladung liegt exakt dort, wo sie hin soll.



### Rahmenknickgelenk

Charakteristisches konstruktives Merkmal des Dumpers ist die Verbindung von Vorder- und Hinterwagen durch Rahmenknickgelenk. Das Rahmengelenk erlaubt eine freie, gegenseitige Verdrehung der Fahrzeugteile um 360°. So wirkt sich die Beanspruchung der Rahmen bei Geländefahrt weniger stark aus, und die Räder behalten besser Bodenkontakt. Die Rahmen können sehr verwindungssteif ausgelegt werden.

Das Knickgelenk ist die technische Voraussetzung der Lenkbewegung. Auch auf beengtem Raum behält der Dumper seine Manövrierfähigkeit. Außerdem erleichtert die Gelenkkonstruktion, durch Ausnutzen der Lenkkräfte, das Vorankommen auf weichen und rutschigen Böden: Der Dumper "schlängelt sich" vorwärts.

### Exakte Lenkung

Die hydromechanische Lenkung verleiht den Volvo-Dumpfern ein Fahrverhalten und einen Fahrkomfort, wie man sie eigentlich nur in modernen Straßen-Lkw erlebt. Lenkraddrehung und Lenkausschlag

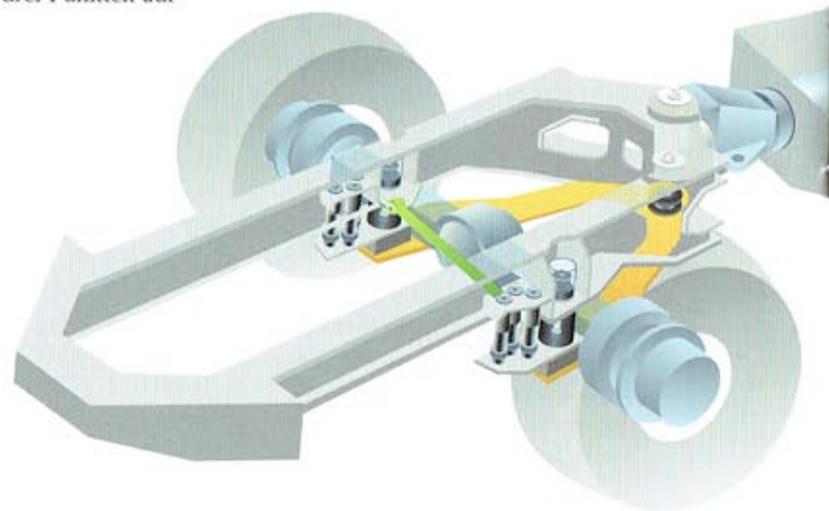
sind unveränderlich proportional zueinander. Auch wenn der Motor ausfällt, bleiben die Dumper lenkbar, solange sich die Räder drehen. Ein nicht unwesentlicher Sicherheitsaspekt.

### Federung, Tandemachse

Die Vorderachse mit Dreipunktaufhängung und die Gelände-Tandemachse sind unverwechselbare Volvo-Vorzüge. Das Zusammenwirken von Vorderachs-Gummifedern (wartungsfrei) und Stoßdämpfer erlaubt auch bei starken Unebenheiten hohe Geschwindigkeiten, ohne Nachteile für Fahrkomfort und den Dumper selbst.

Die beiden hinten in Tandemordnung vorgesehenen Pendelachsen sind jeweils an drei Punkten auf-

gehängt. Besser als andere Lösungen bietet die Dreipunktaufhängung den Pendelachsen individuelle Bewegungsfreiheit – mit doppeltem Vorteil: Die Beanspruchung des Rahmens ist gering, außerdem bleibt die Mulde selbst bei Fahrt über starke Unebenheiten praktisch in der waagerechten Ebene. Bei der hohen Bodenfreiheit sind die Achsen vor Beschädigung geschützt. Dank im Prinzip wartungsfreier Auslegung konnte auf Schmierstellen fast ganz verzichtet werden.

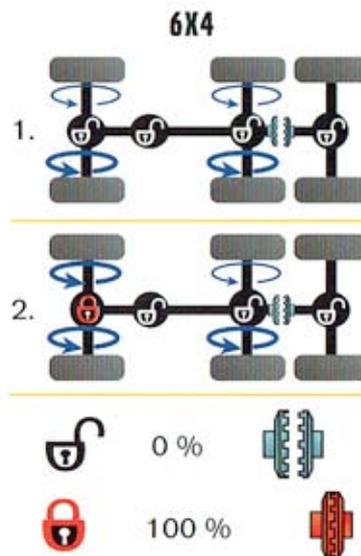


## Allradantrieb, Differentialsperren

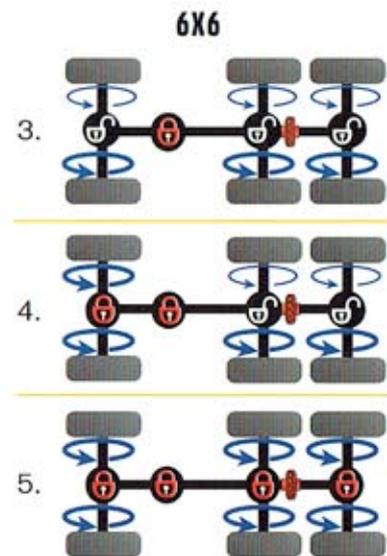
Bei allen Volvo-Dumpers besteht die Möglichkeit, auf Allradantrieb umzuschalten und sämtliche Differentiale – längs und quer – 100 Prozent schlüssig zu sperren. Damit kann der Fahrer die Einsatzleistung des Dumpers in mehreren Varianten auf die Bodenverhältnisse abstimmen. Meistens jedoch wird der Routinier, um Reifen zu schonen und Kraftstoff zu sparen, möglichst wenig Radantriebe und Differentialsperren zuschalten und erst dann davon Gebrauch machen, wenn sonst kein Weiterkommen mehr möglich wäre.

Fünf Antriebsvarianten bei Dreiachsern

1. 6 x 4, Sperren offen. Bei gutem Untergrund am wirtschaftlichsten.
2. 6 x 4, Differential Vorderachse gesperrt. Traction verbessert. Auf rutschigem Boden bleibt Lenkfähigkeit erhalten.



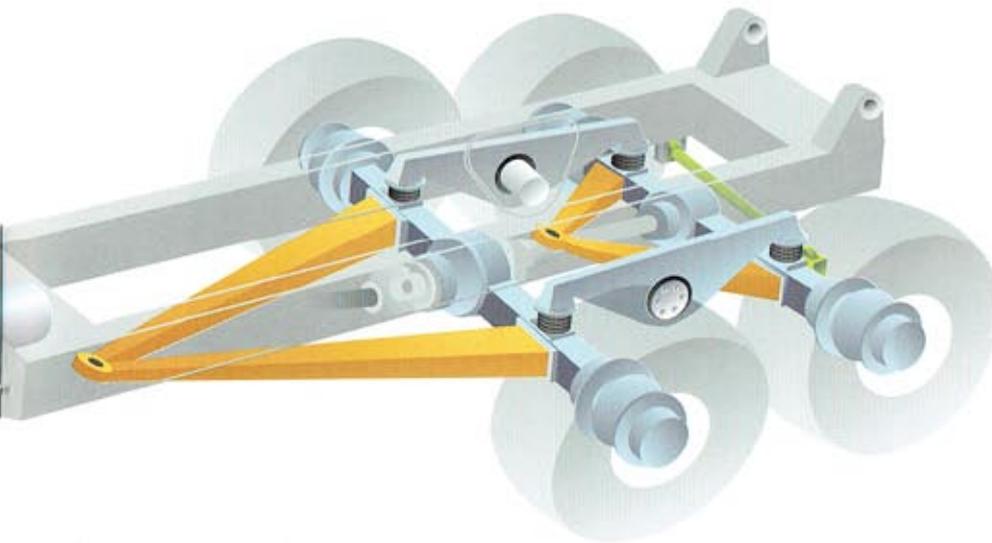
3. 6 x 6, Längsdifferential gesperrt. Geländegängigkeit verbessert. Leichtes Lenken nicht beeinträchtigt.
4. 6 x 6, Differential längs und Vorderachse gesperrt. Erleichtert das Freifahren aus tiefen Fahrspuren.



5. 6 x 6, sämtliche Differenziale gesperrt. Maximale Geländegängigkeit, Durchkommen fast überall möglich.

## Automatikgetriebe

Der Fahrer eines Dumpers mit manuellem Getriebe schaltet häufig: 150 bis 180mal in der Stunde, wie Untersuchungen zeigen. Die Vorteile einer Schaltautomatik zu nutzen, ist daher die gegebene Lösung. Zur optimalen Nutzung der Motorleistung ist bei allen Gängen Direktkupplung (Drehmomentwandler in Lock-up) möglich.



# Einfache Wartung, qualifizierter Service

Die hohe Zuverlässigkeit, die Volvo seinen knickgelenkten Dumpern mitgibt, soll natürlich erhalten bleiben. Deshalb brauchen auch diese Maschinen ein Minimum an Wartung. Servicefreundlichkeit ist bereits einbaut, und das übrige steht in ausführlichen Anleitungen. Bei der täglichen Wartung sind sechs oder acht Schmierpunkte zu beachten. Am Motorraum zählt freie Zugänglichkeit: Haube um 90° hochstellbar, Kühler ausschwenkbar, Bodenplatten lassen sich öffnen. Einfache Wartung – der gute Weg zur Betriebssicherheit.

## Immer nach Bedarf

Die vorbeugende Wartung muß sich danach richten, was der Betreiber mit seinem Dumper macht. Darum setzt sich Volvo mit ihm zusammen und arbeitet ein auf die Einsatzbedingungen zugeschnittenes Programm aus. Diese bedarfsge- rechte Wartung, in Verbindung mit Original-Volvo- Ersatz- und Austausch- teilen, ist die beste Gewähr für maximale Verfüg- barkeit des Dumpers.

## Für Fahrer: Contronic informiert

Das elektronische Überwachungs- system Contronic sieht bei den Hauptfunktionen der Maschine nach dem Rechten, ständig und unbestechlich. Was das Zentral- system an Störungen erfaßt, wird sofort auf dem Contronic-Display gemeldet. Eine Blinkleuchte macht auf die Anzeige aufmerksam.

Die Contronic wacht aber auch mitdenkend: Sie erinnert den Fahrer rechtzeitig an regulären Service und liefert bei Unregelmäßigkeiten genaue Diagnosen. Solche Früh- warnungen helfen, Stillstandzeiten zu minimieren.

Was die Contronic an Betriebsdaten abspeichert, kann das Service- personal abrufen und zur Störungs- beseitigung auswerten.

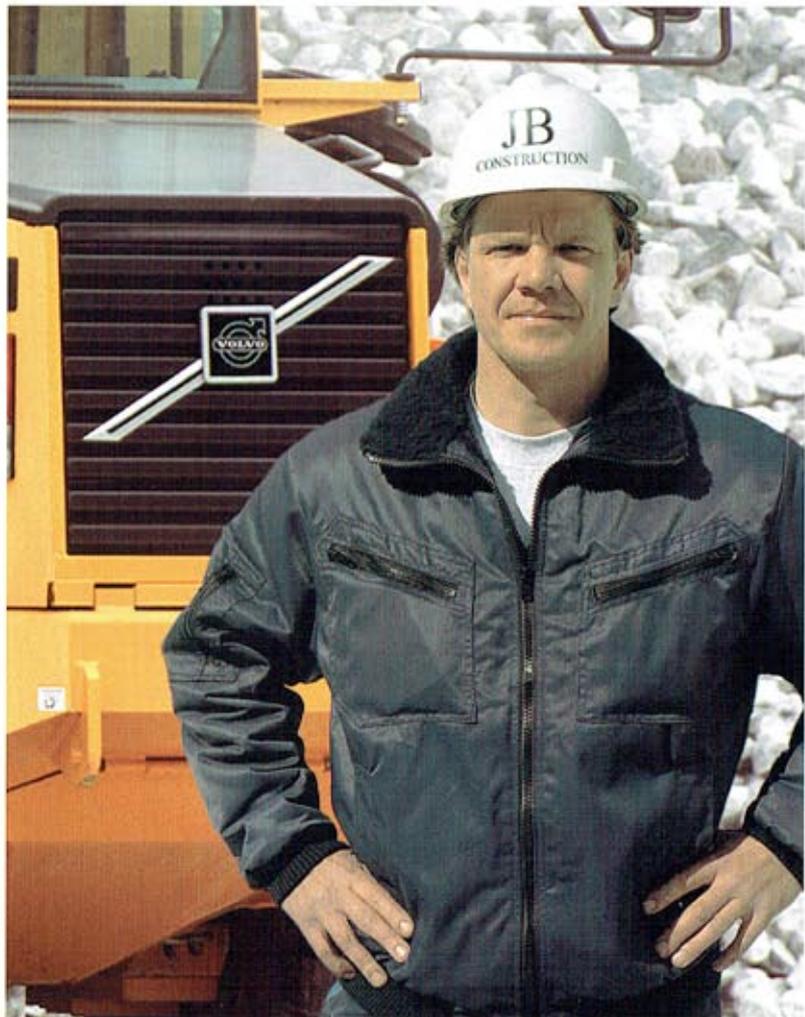
## Mechanikerausbildung

Rund 5 000 Mechaniker pro Jahr, knapp alle zwei Stunden einen, bildet Volvo weltweit an seinen Schulungszentren aus. So ist auf den Volvo-Märkten für bedarfsdeckende Servicebereitschaft gesorgt. Dank beispielhafter Materialwirtschaft gilt das entsprechend für den Nach-

schub von Originalersatzteilen. Auch darauf beruht die Produk- tivität der Volvo-Dumper.

## Für Mechaniker: PROSIS informiert

Die notwendigen Serviceunterlagen – Literatur, Ersatzteillisten und dergleichen – gibt es heute auf Datenträger. Auf nur zwei CD- ROM hat Volvo Construction Equipment untergebracht, was der Mechaniker über knickgelenkte Dumper wissen muß. Vor Ort kann er die benötigten Angaben über sei- nen tragbaren PC abrufen. Viermal im Jahr erscheint eine aktualisierte CD: Volvo-Mechaniker sind stets up to date.



# Das Volvo-Dumperprogramm

## Die C-Serie



**A20C 6x6**  
 Nutzlast 20,0 t  
 Ladekapazität, gehäuft 12 m<sup>3</sup>  
 Gesamtgewicht 26,4 t  
 Höchstgeschwindigkeit 47 km/h



**A25C 4x4**  
 Nutzlast 22,5 t  
 Ladekapazität, gehäuft 13 m<sup>3</sup>  
 Gesamtgewicht 38,3 t  
 Höchstgeschwindigkeit 52 km/h



**A25C Container**  
 Nutzlast 22,5 t  
 Gesamtgewicht 40,3 t  
 Höchstgeschwindigkeit 52 km/h



**A25C Leichtgut**  
 Nutzlast 22,5 t  
 Ladekapazität, gestrichen 24,0 m<sup>3</sup>  
 Gesamtgewicht 40,3 t  
 Höchstgeschwindigkeit 52 km/h



**A25C 6x6**  
 Nutzlast 22,5 t  
 Ladekapazität, gehäuft 13,5 m<sup>3</sup>  
 Gesamtgewicht 40,3 t  
 Höchstgeschwindigkeit 52 km/h



**A30C 6x6**  
 Nutzlast 27,0 t  
 Ladekapazität, gehäuft 16,5 m<sup>3</sup>  
 Gesamtgewicht 48,5 t  
 Höchstgeschwindigkeit 52 km/h

## Die D-Serie



**A35D 6x6**  
 Nutzlast 32,5 t  
 Ladekapazität, gehäuft 20 m<sup>3</sup>  
 Gesamtgewicht 60,8 t  
 Höchstgeschwindigkeit 56 km/h



**A40D 6x6**  
 Nutzlast 37,0 t  
 Ladekapazität, gehäuft 22,5 m<sup>3</sup>  
 Gesamtgewicht 68,2 t  
 Höchstgeschwindigkeit 55 km/h



## Technologie für den Menschen

Die Volvo Construction Equipment Group ist einer der weltweit führenden Hersteller von Baumaschinen. Das Produktprogramm umfaßt Service- und Kompaktmaschinen, Radlader, Hydraulikbagger, knickgelenkte Dumper, Grader und anderes mehr.

Trotz ihrer ganz unterschiedlichen Arbeitsaufgaben haben alle unsere Modelle doch das Wichtigste gemeinsam: die Technik, die dem Menschen zu größerer Leistung verhilft. Sicher, bequem und umweltverträglich. Wir haben deshalb den Begriff „Technologie für den Menschen“ geprägt.

Unser reichhaltiges Angebot enthält für jede Aufgabe exakt die richtige Maschine mit der passenden Ausrüstung. Jedes Produkt verkörpert zudem die Qualität, Kontinuität

und Sicherheit, die sich mit dem Namen Volvo verbinden. Das gilt selbstverständlich auch für den Kundendienst, die Ersatzteilversorgung und die Teilhabe am technischen Fortschritt. Volvo-Maschinen sind höchsten Ansprüchen gewachsen: Bei allen Einsätzen. Unter allen Bedingungen. Überall auf der Welt.

*Die Volvo Construction Equipment Group entwickelt, fertigt und vertreibt Baumaschinen der Marken Volvo und Champion. Wir sind eine 100prozentige Volvo-Tochter, produzieren auf vier Kontinenten und sind in über 100 Ländern vertreten.*

Weitere Informationen über die Konzern-Webseite:  
[www.volvo.com](http://www.volvo.com)

*Im Sinne unserer Selbstverpflichtung zur ständigen Produktverbesserung behalten wir uns das Recht vor, technische Einzelheiten ohne Vorankündigung zu ändern. Abbildungen stellen nicht notwendigerweise die Standardausführung der betreffenden Maschine dar.*

# VOLVO

**Volvo Construction  
Equipment Group**

Ref. No. 25 4 669 4096 German  
Printed in Sweden 2000.10-3 ART  
Volvo, Växjö