

VOLVO BM

GELÄNDEFahrZEUG 860 TC



VOLVO BM 860 TC – die Lösung Ihrer Geländetransporte

VOLVO BM 860 TC — ein unübertroffenes Geländefahrwerk als Träger von schweren Aufbauten und für Transporte in unwegsamem Gelände. 860 TC bietet durch seine einfache, starke Konstruktion und Geländegängigkeit großartige Möglichkeiten von leistungsstarken Maschinenkombinationen und neuen Arbeitsmethoden.

Hohe Qualität und sorgfältigste Herestellung kennzeichnen jedes Bestandteil des 860 TC. Große Nutzlast und Zugkraft schaffen die Voraussetzungen von wirtschaftlichen Einsätzen.

Kraftpaket mit Leistungsreserve

Der Antrieb des 860 TC hält schwere Beanspruchungen aus. Er setzt sich aus erprobten, serienmäßigen VOLVO-Bestandteilen zusammen. Diese sind sorgfältig durchdacht und für ihre Funktionen ausgelegt.

Power-Shift-Lastschaltgetriebe und Drehmomentwandler mit Lock-up

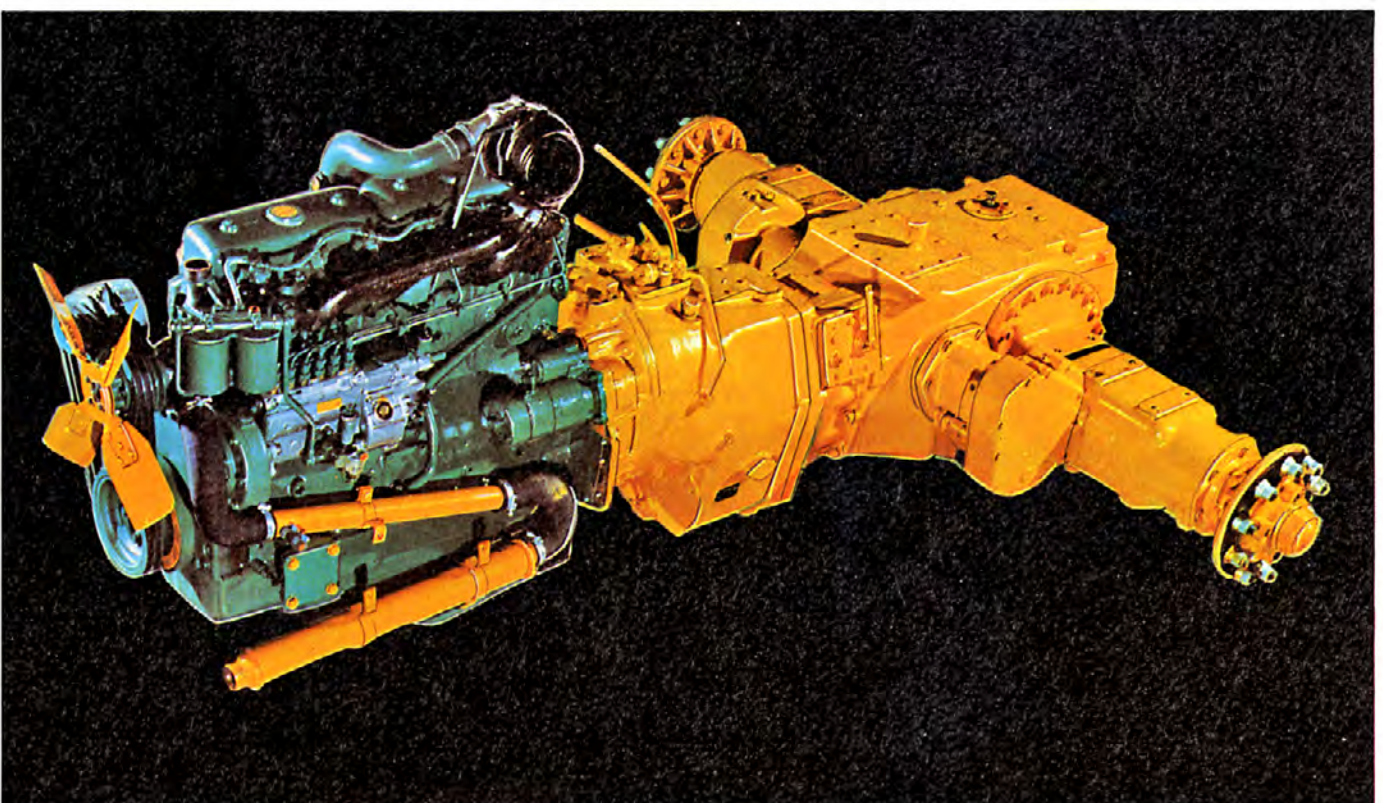
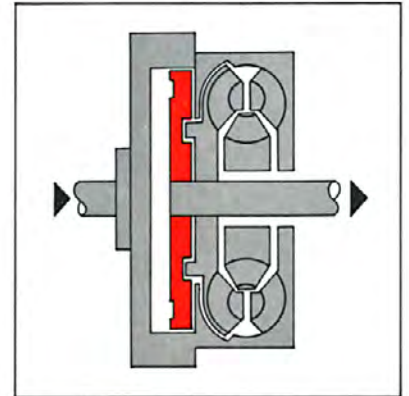
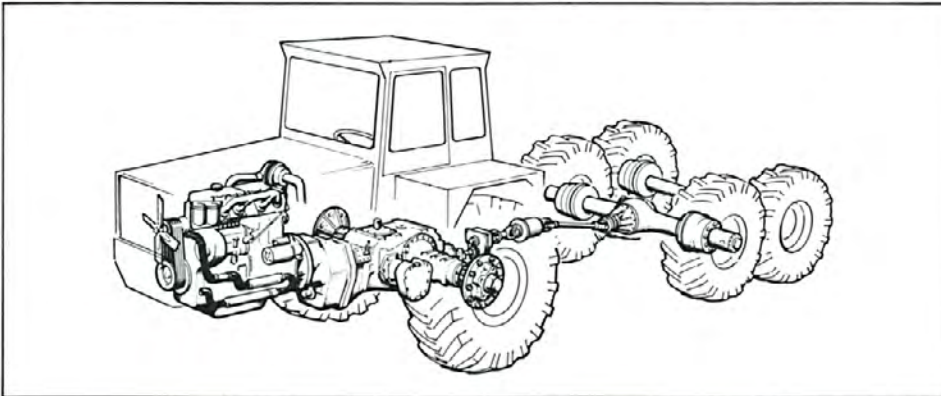
Mit dem Power-Shift-Lastschaltgetriebe kann der Fahrer leicht das ganze Geschwindigkeitsregister durchfahren — schneller oder langsamer, vorwärts und rückwärts. Der Drehmomentwandler liefert kontinuierlich das beste Drehmoment bei variierendem Widerstand im Gelände und ermöglicht es, die Maschine zügig zu fahren.

In leichterem Gelände und auf Straßen hätte der Drehmomentwandler keine Funktion zu erfüllen. Um die Motorleistung maximal auszunützen und die Beschleunigung sowie die Marschfahrt steigern zu können, wurde der Drehmomentwandler mit einer sogenannten Lock-up-Kupplung konstruiert, die direkten Antrieb des Wechselgetriebes durch den Motor ermöglicht. Die Lock-up-Kupplung arbeitet im 2. Gang und wird automatisch beim besten Drehmoment eingerückt. Sie kann nach Wunsch mit einem Kippschalter am Armaturenbrett völlig ausgeschaltet werden.

Exklusiver langbewährter Dieselmotor mit Turboaufladung

Der VOLVO-Dieselmotor TD 50 B verkörpert den neuesten Stand der Technik. Er wird in großer Anzahl für LKW, Forstmaschinen, Baumaschinen, Erdbewegungsmaschinen und andere schwere Einsätze hergestellt. Mit 5,1 l Zylindervolumen und

Turboaufladung liefert er höhere Leistung als ein Motor der gleichen Größe mit herkömmlicher Ansaugung. Außerdem vermindert er den Kraftstoffverbrauch und den Schadstoffgehalt der Auspuffgase. Die Turbine des Turboaggregates wird von den Auspuffgasen angetrieben und gibt dem Motor einen hohen Füllungsgrad und dadurch eine wirksamere Verbrennung des Kraftstoffes. Turboaufladung stellt hohe Anforderungen hinsichtlich Abdichtung, Verschleiß und Kühlung. Deshalb hat der Motor zwei Zylinderköpfe mit Stahlpackungen, einen besonders kräftigen Motorblock, siebenfach gelagerte Kurbel- und Nockenwellen mit großen Lagerflächen und eine sehr wirksame Kühlanlage. Im Interesse einer einfachen Wartung und sicheren Betriebes werden sowohl Kraftstoff als auch Öl und Luft durch Papierfilter mit großen Berührungsflächen gereinigt, was fast 100% ige Fremdstoffabscheidung bei allen Betriebsverhältnissen gewährleistet.



Zugfähigkeit

Die Verbindung der Motor- mit der Lastaufnahmeeinheit besteht aus einem drehbaren, kräftigen Zugzylinder. Durch die Drehung um den Zugzylinder sind die Treibachsen voneinander unabhängig. Die großen Räder passen sich deshalb den Unebenheiten des Geländes mit einwandfreiem Bodengriff an. Beide Treibachsen sind mit Differentialsperren für unbehinderten Fahrbetrieb auf rutschiger Fahrbahn ausgestattet. Die Sperren werden mit einem Pedal pneumatisch betätigt.

Starke Rahmenkonstruktion

Da die Lastaufnahmeeinheit drehbar mit der Motoreinheit verbunden ist, wird der Rahmen keinen Torsionsbeanspruchungen ausgesetzt. Er konnte deshalb sehr kräftig und torsionssteif ausgeführt werden und kann schwere und komplizierte Aufbauten tragen. Das Geländefahrwerk 860 TC ist auch mit besonders niedrigem Chassis erhältlich.

Leicht zu fahren — große Lenkkräfte

Die hydraulische Knicklenkung ergibt eine große Abwinkelung (45° nach beiden Sei-

ten) und dadurch einen kleinen Wendradius — nur 7,5 m, somit große Manövrierfähigkeit an engen Stellen. Die doppeltwirkenden Lenkzylinder liefern große Lenkkräfte, die beim Fahren auf lockerem Boden einen "Spurwechsel" zur Verbesserung der Geländegängigkeit ermöglichen.

Die Bilder zeigen das Gelände-chassis 860 TC mit Sonderausrüstung, bestehend aus einem Schutz für das Hinterwandfenster und das Knickgelenk, und mit Bereifung 20.5×25.





Neue Technik für hohe Anforderungen

6 Großräder mit individueller Bewegungsmöglichkeit und außerordentlicher Tragfähigkeit machen das Chassis 860 TC zu einem einzigartigen Geländefahrzeug. Mit Allradantrieb, Knicklenkung und exklusiver Doppelachskonstruktion kann VOLVO BM 860 TC einwandfrei Gelände durchfahren, vor dem herkömmliche Fahrzeuge halt machen müssen.

Doppelpendelachse und kräftiges Knickgelenk

Die Hauptmerkmale der Konstruktion sind das Doppelachsaggregat und das Knickgelenk des 860 TC. Das Knickgelenk ist reichlich bemessen und so angeordnet, daß sich eine große Bodenfreiheit ergibt. Es ermöglicht auch große Abwinkelung für wendige Lenkung. Das Doppelachs-

aggregat ist so konstruiert, daß jedes Rad große individuelle Bewegungsfreiheit erhält. Dadurch schwebt die Lastaufnahmeinheit sozusagen über holpriger Fahrbahn. Da die Ladung auf der Doppelachse ruht, entsteht eine Gewichtsverteilung, die wirksam zur großen Zugkraft und Steigfähigkeit des 860 TC beiträgt.

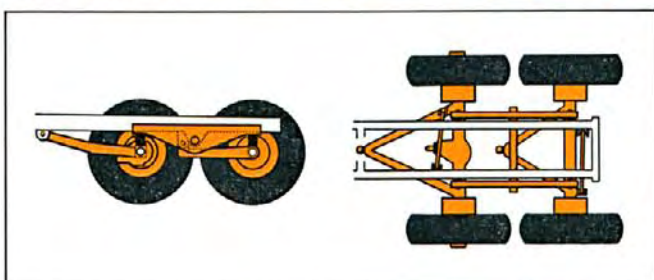
Drei Bremsanlagen

Um höchste Sicherheit zu erhalten, sind drei unabhängige Bremsanlagen vorgesehen.

Die Betriebsbremse ist eine Luftbremse für sämtliche Räder mit einer Bremsfläche von insgesamt 6485 cm².

Die Abstellbremse wirkt auf die Vorderachse und die Treibachse des Doppelachsaggregats.

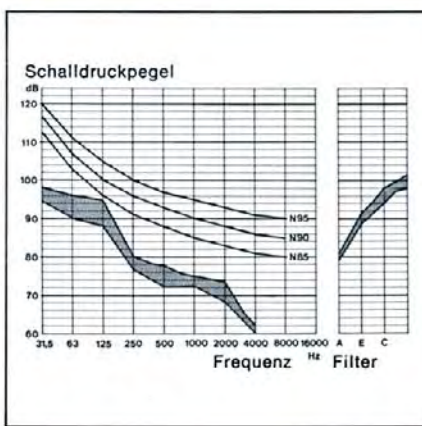
Die Auspuffbremse verstärkt die Gesamtbremsleistung.



Das Geländechassis 860 TC besitzt durch den starken Motor, den Drehmomentwandler, den Allradantrieb und eine gute Gewichtsverteilung eine hervorragende Steigfähigkeit. Mit 30 t Gesamtgewicht bewältigt der 860 TC Steigungen bis 30° bei einem Reibungskoeffizienten von 0,6 oder mehr.



Komfort und leichte Bedienung



Geräumig und bequem

860 TC ist leicht und bequem zu fahren. Das Fahrerhaus ist geräumig und wirksam isoliert. Im Fahrerhaus liegt der Schallpegel einwandfrei unter der Kurve N 85 dB. Die Klimaanlage liefert Frischluft, und der Ventilator hat verschiedene Drehzahlen für beliebige Einstellung des Fahrerhausklimas.

Leichte und sichere Bedienung

Beim Lenken, Schalten, Bremsen, Ein- und Ausrücken des Allradantriebes und der Differentialsperren ist die Servobetätigung lückenlos durchgeführt.

Mit einem Hebel wird das ganze Getriebe gesteuert.

Hoher oder niedriger Geschwindigkeitsbereich und Allradantrieb werden mit einem Kippschalter geschaltet. Die Gangschaltung erfolgt mit kurzen, sanften Bewegungen. Alle Organe sind in einem Hebel zusammengefaßt.

Richtige und bequeme Körperhaltung

Der Komfortsitz ist in der Fahrtrichtung verstellbar, und die Neigung der Rückenstütze kann auf verschiedene Winkel eingestellt werden. Die Federcharakteristik des Sitzes ist verstellbar, wobei die richtige Anpassung an das Gewicht des Fahrers an einem Zeiger zu erkennen ist.



Wartungs- freundlich

VOLVO BM 860 TC ist durch seinen einfachen Aufbau sowohl bei der täglichen Wartung als auch bei Werkstättenarbeiten leicht zu handhaben.

Die Anordnung der Servicepunkte wurde sorgfältig durchdacht, um Schmierung und Kontrollen mühelos ausführen zu können. Abdeckbleche am Motor und Unterboden sind leicht zu öffnen und so groß, daß für Überholungsarbeiten reichlich Platz geschaffen wird. Zu den vielen praktischen Details des 860 TC gehören Druckluftanschlüsse mit Ausrüstung zum Ausblasen des Motors, der Filter usw. sowie eine Reifenfüllausrüstung.



Unablässige Forschung, detaillierte Messungen und Langzeitversuche gehen der Entstehung eines VOLVO BM-Produkts voraus, um systematisch Sicherheit, Qualität und Wirtschaftlichkeit in die Konzeption einzuschließen.

VOLVO BM

VOLVO BM AB ESKILSTUNA SCHWEDEN

No 2310 T

6. 5 74 KURIR-tryck Katrineholm 49629