



Vom Acker auf die Straße: Hersteller wie Fliegl bedienen beide Branchen

Wo nur Zeit zählt!

In den letzten Jahren wuchs die Zahl der Trailer für landwirtschaftliche Mischnutzung. Zeit, sich diese Sondersparte zwischen On- und Offroad-einsatz einmal genauer anzusehen.

Der Schlepper wuchs in den letzten Jahren in einigen Sparten zum Konkurrenten für den Lkw heran: Er braucht keine Fahrerkarte, wurde erheblich schneller und kann mittlerweile genauso schwere Dreiachser wegziehen wie ein Lastwagen. Vor allem auf unwegsamen Großbaustellen gruben die hochgeländegängigen Traktoren so manchem Unternehmer die Aufträge ab oder manche Fuhrunternehmen ergänzten ihre Fuhrparks um Traktoren mit Kippanhängern.

Nicht betroffen davon ist der Silobereich aufgrund der unveränderten Logistikkette: Hier bleibt es bei Straßenfahrwerken, ebenso wie das Hauptthema das Gewicht bleibt, wie Tabea Röhrle, Marketingleiterin von Spitzer Silo, angibt. Bei den kippbaren Silosatteln reicht das Programm von rund 53 bis 60 Kubikmeter (SK 2753 CAL bis SK 2760 CAL), bei Gliederzügen, Aufbauten und Anhängern von rund 30 bis 33 Kubikmeter (API 31/4 M und SAPI 1833/3 M), während die liegenden Siloaufleger von etwa 55 bis 63 Kubikmeter reichen (SF



VR/Gregor Sallner

„Die Regularien und Kontrollen werden auch in der Landwirtschaft strenger werden“

PAUL STADLER
Verkaufsleiter Reisch Nutzfahrzeuge



VR/Gregor Sallner



Reisch-Schubboden für Schlepper und Lkw: Agrifloor (links) mit fernbedienbarer Heckklappe

Marketing-Managerin von Krampe, erklärt dazu, dass bei den Krampe-Kippern 80 Prozent in der Landwirtschaft verkauft werden, die wiederum nur noch zu zwanzig Prozent direkt um den Kirchturm fahren, während 80 Prozent auf mittleren Entfernungen laufen. Gern geordert wird die hydraulische Heckklappe mit Getreideschieber, dazu kommen Lenkungssysteme und elektrische Verdecke. Dieses Zubehör ordern die Kunden laut von der Buss auch gern bei den Bandit-Rollbandwagen, die meist zwischen 55 und 70 Kubikmeter Volumen geordert werden.

Die Vorteile der Abschiebetechnik

Fliegl hält mit seinem in der Landwirtschaft bestens bekannten Abschiebewagen ASW dagegen, der auch auf Fernverkehrsfahrgestelle gesetzt werden kann. Im Fernverkehr nicht durchsetzen konnte sich der Pushing-Floor, der prinzipbedingt teurer und schwerer als der Standardschubboden ist, dem er weichen musste. Trotzdem ist die Abschiebetechnik in Sachen Geschwindigkeit unschlagbar. Die kurze Entladezeit ist auch der Hauptgrund für die Rollband- respektive Abschiebetechnik,

die in der Landwirtschaft den Schubbodenanhänger zum „Umladebehälter“ für den anschließenden Straßentransport degradiert.

Nichtsdestotrotz setzt Reisch einen schnellen Cargofloor-Schubboden aus dem Fernverkehrssegment auf ein landwirtschaftliches Chassis und schuf so den

In der Landwirtschaft geht es um Zeit – doch die ist unkalkulierbar, da vom Wetter vorgegeben

Agrifloor, der mit rund 80 bis 90 Sekunden zwar eine Idee langsamer entlädt als die Abschieber, dafür aber mit günstigem Leergewicht punkten kann. Da man wegen der breiten landwirtschaftlichen Räder die Längsträger von 1,3 auf einen Meter zusammenschieben muss, ist der Agrifloor prinzipbedingt deutlich wankfreudiger als die Straßenversion. Das gleicht Reisch laut dem Vertriebsleiter der Agrarfahrzeuge, Reinhard Metzger, mit Stabis an allen Achsen und höherwertigen Stählen aus. Laut Metzger sind die ersten Rückmeldungen

aus dem Markt bezüglich der Fahrstabilität „sehr positiv“.

Reisch lässt die Bretter „fliegen“

Zwischen den Längsträgern sitzt ein Lüfter, denn der Agrifloor nutzt volle 180 Liter Ölleistung in der Minute, um die Bodenbretter so schnell hin- und herfliegen zu lassen – da kann es dann schon mal warm werden unter den Stäben. Werden 75 Grad Öltemperatur überschritten, schaltet das System sicherheitshalber ab. Außerdem bietet er Palettenbreite und kann so auch anderweitig eingesetzt werden. Gesteuert wird der Agrifloor per Fernbedienung, da auch im Schlepper die Tendenz immer stärker wird, alles vom Traktor aus erledigen zu können. Die ausziehbare Bodenplane wird dann per Luftschraube gerollt. Für den schnellen Power-speed-Boden muss man rund 8500 Euro extra berappen. Die Stützlast gibt Reisch mit drei, optional vier Tonnen an. Wer eine schlagkräftige Silagekette braucht, kann die mit Abschiebern respektive dem Agrifloor durchaus beschleunigen. Neben dem Agrifloor hat Reisch einen Standard-Schubbodensattel in kurzer Ver-

Das MehrFachmagazin

Nutzen Sie alle Vorteile des Premium-Abonnements



48 Ausgaben im Jahr

wöchentlich die neuesten Brancheninformationen kompetent analysiert und prädiktionsorientiert aufbereitet



Inhalte jederzeit abrufbar

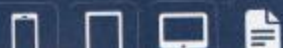
auf jedem Endgerät und zu jeder Zeit lesen, was wirklich wichtig ist – exklusive News nur für Abonnenten



Extras und Zusatzleistungen

Arbeitshilfen: direkt in der Praxis einsetzbar und zum Download: telefonische Rechtsberatung, Studien, Datenbanken, Vorlagen

Jetzt informieren unter: www.verkehrsrundschau.de/abo





Kramp

Mit Lift- und Lenkachse sowie hydraulischer Heckklappe ist Krampes Bandit auch offroad gewappnet

sion geparkt, der ebenfalls für den landwirtschaftlichen Einsatz optimiert wurde. Auch er ruht auf einem soliden Chassis. Am Heck fallen die Türbeschläge mit integrierten Gegenhaltern auf: Da Reisch diese mit ans Portal gepackt hat, bleibt das Heck laut Nutzfahrzeug-Vertriebsleiter Stadler immer sauber. Die Scharniere selbst hat Reisch modular aufgebaut und setzt, wo möglich, auf Schraublösungen. Auch bei der Plane kennt Reisch seine Pappenheimer und verbaut hier eine Schnellspanneinrichtung mit spezieller Aufrollkurbel und Zentralverriegelung. So reduziert man auch die nötigen Kräfte, um

Auch der Landwirt fährt lieber zwei Mal mit großem statt drei Mal mit kleinem Equipment

das Dach zu schließen, denn gerade in der Landwirtschaft wird laut Stadler immer gern „überhört“ geladen. Um diesen Kegel dann unter die Plane zu pressen, braucht es starke Arme. Die Planenhaken selbst sind nach vorn und hinten klappbar, was das Handling erleichtert. Außerdem hat Reisch die Pinbelegung auf einem Aufkleber an der Stirnwand aufgezeigt, was beim

Koppeln mit dem Lkw und in der Werkstatt die Arbeit erleichtert. Auf der Wunschliste stünde eventuell noch ein etwas größerer vorderer „Balkon“, den man auch anschrauben statt schweißen könnte. Generell merkt man dem sauber verarbeiteten Vorführer die hohe landwirtschaftliche Kompetenz an.

Neue „Crossover“-Varianten

Ähnlich verfuhr Reisch mit dem Agrimaxx, bei dem man einen 52-Kubik-Alukipper, ebenfalls aus dem Straßenprogramm, auf ein landwirtschaftliches Fahrgestell mit Dolly setzte. Der wiegt dann mit rund 8,5 Tonnen kaum mehr als eine 32-Kubik-Mulde. So kann man mit zwei Umläufen so viel Material fahren wie vorher mit dreien. Auch hier konnten Luftfederbälge und Stabis den schmaleren Längsträgerabstand ausgleichen.

Den Überschneidungen im landwirtschaftlichen Sektor sehen nicht nur die beiden Reisch-Verkaufsleiter für Landwirtschaft und Straße, Reinhard Metzger und Paul Stadler, jedenfalls gelassen entgegen: Denn für weitere „Crossover-Trailer“ bietet nicht nur die Reisch-Palette noch viele Möglichkeiten. ■■■

Gregor Soller

DER REISCH AGRIMAXX IM PRAXISEINSATZ



VR Gregor Soller

Landwirt Franz
Löffler Junior

Wo die Landwirtschaft andere Fragen stellt als ein Logistiker

Franz Löffler ist einer der ersten Kunden des im August 2014 präsentierten Reisch Agrimaxx. Der Vorstellung der Logistikbranche, dass ein Fahrzeug laufen muss, um Geld zu verdienen, erteilt er eine Absage: „In der Landwirtschaft haben wir Ernte- und damit Transportfenster von zehn bis maximal zwanzig Tagen. Und dann brauchen wir sofort alles verfügbare Volumen“, erklärt der Landwirt und bringt seinen Bedarf so auf den Punkt: „Was kann ein Fahrzeug zum richtigen Zeitpunkt?“ Denn Löffler ist als Verloader und Transporteur in einer Person vom Wetter abhängig und kann sich in der Erntesaison keinen Stillstand erlauben. Zumal sich die Erntezyklen erschwert haben: In kürzerer Zeit müssen mehr Fläche und Ertrag bearbeitet werden und das

Wetter wurde in den letzten Jahren extremer. Schon ein Tag Regen kann die Erntequalität stark verschlechtern. Deshalb fährt er lieber zwei Mal mit einem großen als drei Mal mit einem kleinen Anhänger. Das Fahrwerk erlaube ein „schönes Fahren auf der Straße ohne Wanktendenzen“, wengleich er beim Luftdruck Kompromisse eingehen muss: Auf der Straße wären 2,5 bar ideal, auf dem Acker wegen den Bodendrücken 0,8 bar – sodass Löffler aktuell 1,6 bar als Idealdruck eingestellt hat. Wie wichtig in der Landwirtschaft die Bodendrücke sind, beweist auch die exakte Einstellung der Sattelplatte, die im

Laufe der Zeit ein paar Zentimeter nach vorn rückte. Sollte dem Schlepper trotzdem mal die Traktion ausgehen, kann er die erste Trailerachse liften. Trotzdem: Mehr als vier, maximal fünf Tonnen Bodendruck sind nicht drin. Mit dem Agrimaxx fährt er vor allem Getreide und Silage und ist nebenher bei Bedarf noch als „Lohnunternehmer“ für Kollegen tätig. Straßentransporte zu übernehmen, kommt ihm dabei nicht in den Sinn, zumal die Bedienung der landwirtschaftlichen High-Tech-Geräte einen Profi erfordert: Ausflagen oder einen günstigen Fahrer auf den Zug setzen? Für Löffler undenkbar! gs



Einsatzbereit: Der
Agrimaxx ist startklar