

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 82 (2020)

Heft: 11

Rubrik: Impression

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Mit dem «F-Con Multi» lassen sich bis zu acht Hydraulikleitungen, zwei Stromleitungen und die Druckluftbremse auf einmal kuppeln. Bilder: J. Paar

Ende aller Verwirrungen

Das Schnellkuppelsystem «F-Con» von Fliegl verbindet alle Leitungen zwischen Traktor und Gerät. Und das schnell und vertauschungssicher, aber nicht immer ohne Probleme.

Johannes Paar*

Jeder Landwirt kennt die vielen Handgriffe beim An- und Abkuppeln diverser Geräte und Anhänger. Hat man das Dreipunktgestänge und die Gelenkwelle verbunden, sind meist noch Hydraulik- und Druckluftschläuche sowie elektrische Leitungen zu verbinden. Diesen zweiten Schritt will Fliegl mit «F-Con» vereinfachen. «F-Con» bedeutet «Fliegl connect» («Fliegl verbindet»). Mit diesem System lassen sich alle Leitungen zwischen Zugfahrzeug und Anbaugerät im Handumdrehen verbinden. Ähnlich wie mit einem Multikuppler beim Frontlader oder einem Mähdrescher-Schneidwerk. Damit lassen sich jedoch bis zu zwölf Hydraulikanschlüsse, Brems-, Strom- und Datenleitungen sowie Leitungen für Wasser, Düng- und Reinigungs-

mitteln auf einmal verbinden. Fliegl bietet den Schnellkuppler in drei Versionen an: das Einstiegsmodell «F-Con» für maximal acht Hydraulikanschlüsse (4 × dw oder 8 × ew), die getestete Variante «F-Con Multi» mit zusätzlichen Anschlüssen für Elektrik und Druckluft und die alles umfassende Version «F-Con Premium».

Traktorseitige Installation

«F-Con» ist grundsätzlich als Adapter konzipiert. Das traktorseitige Anbauteil nennt der Hersteller «Basisstation», die geräteseitige Adapterplatte «Bedienelement». Alle originalen Ausgänge des Traktors werden mittels passender Stecker mit der Basisstation verbunden. Die Verschlauchung oder Verrohrung von den Traktoranschlüssen zur Basisstation erfolgt auf das Zugfahrzeug abgestimmt individuell. Für die Montage der Basisstation selbst muss man zuerst einen ge-

eigneten Platz im Traktorheck suchen. Beim Testtraktor (Valtra «A114») ging das einfach mit vier bereits am Hydraulikblock des Traktors vorhandenen Schrauben. Die Basisstation benötigt entsprechend Platz, sollte vom Boden aus mit dem Bedienelement leicht kuppelbar sein und möglichst wenig die Sicht nach hinten behindern. Das ist auch der erste Kritikpunkt: Die Sicht auf die Unterlenker und das Zugmaul wird dadurch deutlich eingeschränkt.

Der Aufwand für die Montage, die im Regelfall ja nur einmal durchgeführt wird, ist fahrzeugspezifisch unterschiedlich hoch, hält sich aber in Grenzen. Es dauert traktorseitig etwa eine Stunde.

Geräteseitiges Bedienteil

«F-Con» verbindet die Hydraulikleitungen mit flachdichtenden Kupplungen. Diese ermöglichen einen leckagefreien

* Johannes Paar ist Chefredaktor der österreichischen Fachzeitschrift «Landwirt».



Alternativ können Leitungen auch ohne Geräte-Adapterplatte direkt mit der Basisstation (links) oder mit einer adaptierten Hilfsplatte gekuppelt werden (rechts).

«F-Con»-Schnellkuppler von Fliegl

Typ	Ausstattung	Preis Set/Bedienteil
«F-Con»	8 flachdichtende Kupplungen der Baugröße 3	CHF 1418/648
«F-Con Multi»*	8 flachdichtende Kupplungen der Baugröße 3, 7-poliger und 3-poliger Stecker, Duo-Matic-Druckluftanschluss	CHF 2280/1200
«F-Con Premium»	individuell konfigurierbar durch Module, mit z.B. 12 Kupplungen, 2 x 7-poliger und 1 x 3-poliger Stecker, 1 x Isobus, Duo-Matic-Druckluftanschluss	CHF 9120/3840

* Testversion (Herstellerangaben, Preise ohne MwSt.)

Kuppelvorgang. Daher muss man zuerst die herkömmlichen Steckkupplungen abschrauben und für die Standard-Variante flachdichtende Kupplungen der Baugröße 3 (Nenndurchmesser 12 mm) anschrauben. Diese ermöglichen eine Durchflussmenge von bis zu 60 l/min. Weiter bietet der Hersteller die Baugrößen 1 bis 6 mit einer Durchflussmenge von 25 bis 400 l/min an.

Beim Test-Anbau eines Gütelfasses musste man auch noch den siebenpoligen Beleuchtungsstecker, die dreipolige Stromversorgung sowie die Druckluftbremse an das Bedienteil anschrauben. Die Druckluftbremsanlage wird mit einer Duo-Matic-Schnellkupplung, wie sie in der Lkw-Branche schon weit verbreitet ist, verbunden. Damit Bedienteil und Basisstation einwandfrei kuppeln können, müssen die Anschlüsse exakt zueinander ausgerichtet sein. Wie man sie genau aufeinander ausrichtet, ist in der Betriebsanleitung ausführlich beschrieben.

Kuppeln in wenigen Sekunden

Das schnelle, präzise und vertauschungssichere An- und Abkuppeln aller Leitungen ist der Hauptvorteil dieser Entwicklung. Das Ankuppeln aller Leitungen dauert 10 bis 20 Sekunden: Bedienteil vom Gerät oder Anhänger in die Basisstation einlegen, das Bedienteil mittels mitgeliefertem Multifunktionsschlüssel und Parallelogramm-Mechanismus zur Basisstation

hinbewegen und über den Totpunkt verriegeln – fertig. Das Ent- und Verriegeln ist von links und von rechts möglich. Die geräteseitige Anschlussplatte ist aus einer speziellen Aluminiumlegierung hergestellt, damit das Teil leicht und dennoch biegefest ist.

Der Multifunktionsschlüssel ist aus Hardoxstahl gefertigt und dient neben der «F-Con»-Verriegelung auch als Schlüsselersatz für häufig in der Praxis benötigte Schlüsselweiten. Die «F-Con»-Verriegelung erfolgt über einen 5-Kant-Schlüssel. Der Hersteller begründet diese ungewöhnliche Form mit der Manipulationssicherheit. Sperrt man den Schlüssel in der Traktorkabine weg, wird das ungewollte Öffnen von Unbefugten zumindest erschwert. Die Kehrseite: Verlegen, ancuppeln oder verlieren sollten Sie diesen Spezialschlüssel also nicht. Denn in der Werkstatt wird sich nicht allzu rasch eine Abhilfe finden.



Mit dem Multifunktionsschlüssel führt man die geräteseitige Adapterplatte zur Basisstation und arretiert sie über den Totpunkt.

«F-Con» in der Praxis

Das System ist rein mechanisch und wartungsfrei. Wichtig ist, dass die Anschlüsse vor dem Verbinden gereinigt werden. Das gilt aber auch bei jedem konventionellen Kuppelvorgang. Ist keine Geräte-Anschlussplatte montiert, verschmutzt die Basisstation. Auch eine Abreissicherung für die Hydraulikstecker gibt es bei «F-Con» nicht. Systembedingt gibt es zwischen den originalen Traktoranschlüssen und der Basisstation zusätzliche Stellen, die undicht werden könnten.

Vor allem bei vielen Hydraulikanschlüssen ist der Zeitvorteil jedoch gross. Sämtliche Hydraulikleitungen sind immer gleich angeschlossen, was die Bedienung natürlich erleichtert und zu keinen Verwechslungen führt. Die Flachstecker des «F-Con» lassen sich auch unter leichtem Druck an- und abkuppeln.

Sollte man sich für dieses Schnellkupplungssystem entscheiden, ist es von Vorteil, wenn man alle Geräte und Anhänger auf dem Betrieb umrüstet. Grundsätzlich ist aber auch ein «Mischbetrieb» mit und ohne Schnellkupplplatte möglich. Bei Geräten, die man ohne Schnellkupplplatte anschliessen möchte, müsste man alle Schläuche und Leitungen auf die von Fliegl verwendeten Anschlüsse wie flachdichtende Hydraulikstecker und Duo-Matic-Druckluftanschlüsse umschrauben. Traktorseitig lassen sich alle Verbindungen und die Basisstation kurzerhand abnehmen, so dass bei Bedarf auch alle Originalanschlüsse nutzbar bleiben. Man kann sich aber auch eine Adapterplatte bauen, an die man dann herkömmliche SVK-Stecker händisch wie bisher ankuppeln kann, ohne «F-Con» demontieren zu müssen. Ja, es gibt eine Vielzahl von Anwendungsmöglichkeiten. Schwieriger wird die Sache, wenn man ein Gerät mit einer Adapterplatte auf einen Traktor ohne «F-Con»-Basisstation ancuppeln möchte. Entweder man schraubt die Platte ab oder man bastelt sich Zwischenstücke – möglich, aber umständlich. ■

Kurzbewertung

- + Schneller Anschluss aller Leitungen
- + Keine Verwechslungsgefahr, immer gleiche Bedienung
- + Flexibel einsetzbar, individuell anpassbar
- Eingeschränkte Sicht nach hinten
- Verschmutzung ohne Geräte-Anschlussplatte
- Keine Abreissicherung



Mit dem «Grip 4-70» hat Sauerburger einen kompakten, leichten, aber trotzdem leistungsstarken Hanggeräteträger in einer neuartigen Bauweise auf den Markt gebracht. Bilder: zvg, R. Engeler

Neues Multitalent

Sauerburger hat sein Programm an Zweiachs-Hanggeräteträgern mit dem Modell «Grip 4-70» erweitert. Die «Schweizer Landtechnik» hat diese kompakte, leichte und wendige Maschine unter die Lupe nehmen können.

Roman Engeler

Das in Wasenweiler bei Freiburg im Breisgau D domizilierte Unternehmen F.X.S. Sauerburger besetzt mit seinen Produkten landtechnische Nischen. Vor 40 Jahren stieg man mit dem Bau von schmalen Traktoren, später auch Hofladern und Hanggeräteträgern, in die motorisierte Technik ein. Während die Produktion von Traktoren und Hofladern eingestellt wurde, beackert Sauerburger das Segment der Hanggeräteträger munter weiter, brachte vor vier Jahren mit dem «Grip 4» eine neue Serie auf den Markt, die mit dem «Grip 4-70» ergänzt wird.

Zentrale Kabine

Im Gegensatz zu anderen Modellen in dieser Maschinen-Kategorie zeichnet sich

der «Grip 4-70» durch die zentral angeordnete und auf Hydro-Dämpfern gelagerte Vollglas-Kabine aus. Perfekte Rundumsicht ist so in fast allen Situationen garantiert – auch nach hinten rechts, was bei Geräteträgern mit links positioniertem Fahrerhaus oft suboptimal ist. Dafür sitzt man etwas höher als sonst, nämlich auf dem stabilen, zweizügig ausgeführten Chassis-Rahmen.

Die stabilen Achsen mit im Ölbad laufenden Lamellenbremsen sind von Comer Industries. Die Vorderachse ist an einem Pendel befestigt, das 31 cm über der Achsmitte liegt. Um dieses Fahrzeug zum Umkippen zu bringen, müsste der weit tiefer liegende Schwerpunkt über diesen Drehpunkt verschoben werden.

Die Kabine weist eine einstellbare Lenksäule und einen Komfortsitz mit optionaler Schwenkeinheit auf. Der Joystick, über den die Getriebe- und Motorfunktionen, aber auch das Fronthubwerk gesteuert werden, ist in der Seitenkonsole verbaut. Die mechanischen Steuergeräte (maximal deren drei) und das Heckhubwerk lassen sich mit ebenfalls in der Seitenkonsole positionierten Hebeln und Schaltern betätigen. Ein Display am A-Holm der Kabine zeigt menügeführt in Ergänzung zum Dashboard alle wichtigen Betriebszustände des Fahrzeugs an.

Motor im Heck

Wegen der zentral angeordneten Kabine wanderte der Motor beim «Grip 4-70»



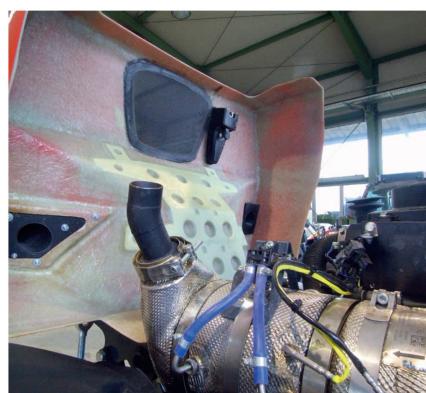
Das gesamte Kühlerpaket lässt sich werkzeuglos vom Fahrzeug/Motor wegschwenken.



Der Pendelweg der Vorderachse beträgt 17°.

ins Heck. So lässt man während der Fahrt das Motorengeräusch quasi hinter sich. Diese Positionierung und die daraus resultierende Gewichtsverteilung hat den Vorteil, dass die Gewichtsbalance mit angebautem Frontgerät ausgeglichen wird, sowohl zwischen den beiden Achsen als auch in der Fahrzeuggängsachse.

Beim Motor handelt es sich um ein 4-Zylinder Turbo-Aggregat von Kohler mit 2,5 l Hubraum, einer Leistung von 75 PS mit Drehmoment von 300 Nm. Der wasser- und ladeluftgekühlte Motor erfüllt die Abgasstufe 5 und soll auch in Hanglagen bis 45° einwandfrei funktionieren. Die Abgase werden oberhalb der Motorhaube ausgeleitet. Mit Hilfe des Abgasstromes, der auf das Venturi-Prinzip aufbaut, wird die im Motorraum entstehende Warmluft durch das Auspuff-Endrohr auf der Motorhaube aktiv abgeführt. Die Treibstoff- und Öltanks sind elegant mit den hinteren beiden Radkästen kombiniert und werden mit der Heckbeleuchtung nach hinten abgerundet.



Der Motor – hier mit geöffneter Haube – ist im Heck platziert, die Abgase entweichen mit Venturi-Effekt nach oben.

Schwenkbares Kühlerpaket

Innovativ präsentiert sich das beim «Grip 4-70» verbaute Kühlersystem. Es wurde komplett überarbeitet und lässt sich werkzeuglos wegschwenken. Die beiden Kühlerplatten, in einem eigenen Behälter verbaut, sind daher komplett vom Motor abgeschottet. Die Anordnung mit der Luftsaugung von oben und dem Ausblasen zur Seite, somit direkt ins Freie, ergibt eine konstante Kühlleistung. Optional ist der «Grip 4-70» mit einem hydraulischen Umkehrlüfter erhältlich.

Hydrostat mit 2-Gang-Getriebe

Beim Getriebe setzt Sauerburger auf einen Hydrostaten von Bondioli mit einem nachgeschalteten 2-Gang-Getriebe sowie zwei hydrostatischen Fahrbereichen von 0 bis 20 und 0 bis 40 km/h. Frontseitig gibt es eine 1000er-Zapfwelle, die optionale Heckzapfwelle dreht mit 540 U/min. Die Maschine verfügt serienmäßig über einen Allradantrieb inklusive Differenzialsperre an der Vorder- und Hinterachse. Neben der Frontlenkung kann während der Fahrt zur Allrad- oder Hundeganglenkung gewechselt werden. Optional gibt es eine Driftlenkung, mit der bei Fahrten in Schichtenlinie die hinteren Räder angelemt werden können. Der Lenkwinkel wird jeweils automatisch erfasst, die Synchronisation der Räder erfolgt über Winkelsensoren. Der Wenderadius gibt der Hersteller mit 3,50 m an.

Fronthubwerk

Das Fronthubwerk mit hydraulischem Seitenverschub von 36 cm und selbstregelnder Hubwerksentlastung ist achsgeführt. Die Hubkraft vorne gibt der Hersteller mit 1300 kg an, im Heck sind es 1200 kg, wobei der Heckkraftheber nicht im Serien-

umfang enthalten ist. Das Leergewicht des «Grip 4-70» beträgt (mit Heckzapfwelle und -hubwerk) 2,34 t, die zulässigen Achslasten je 3 t und das zulässige Gesamtgewicht ist bei 4 t angesetzt.

Fazit

Mit dem «Grip 4-70» besetzt der auf Nischenprodukte spezialisierte Hersteller Sauerburger nun auch im Segment der Hanggeräteträger einen besonderen Platz. Die mittig platzierte Kabine mit Heckmotor ist in dieser Fahrzeugkategorie neu, der Preis in der Basisvariante von 65 000 Euro überaus interessant. Neben der Berglandwirtschaft hat der Hersteller auch kommunale Anwendungen mit der Areal- und Landschaftspflege im Fokus. Dort sollen sich bei langen Arbeitstagen das innovative Kühlsystem und der Fahrkomfort als besonders vorteilhaft erweisen. ■

Steckbrief Sauerburger «Grip 4-70»

Motor: Kohler, 4-Zylinder, 2504 cm³, Abgasstufe 5. 86 l Dieseltank.

Leistung: 55 kW/75 PS bei 2600 U/min

Drehmoment: 300 Nm bei 1500 U/min

Antrieb / Fahrwerk: stufenlos hydrostatischer Antrieb, 2-stufiger Hydraulikmotor (0–20 und 0–40 km/h) mit nachgeschaltetem 2-Gang-Getriebe. Allrad-, Front- und Hundeganglenkung. Optional: Driftlenkung.

Hydraulik: 30 l/min bei 180 bar.

Hubkraft: 1300 kg vorne, 1200 kg hinten

Zapfwellen: 1000 U/min (vorne, optional 540), optional hinten 540 U/min

Leergewicht: 2230 kg

Gesamtgewicht: 4200 kg

Preis: Ab 65 000 Euro (exkl. MwSt.)
(Herstellerangaben)



Der «MF 5711 M» mit «Dyna-4»-Getriebe ist ein ordentlich ausgerüsteter und einfach bedienbarer Traktor für den Allroundeinsatz.

Bilder: R. Engeler, M. Abderhalden

Allrounder für den Alltag

Mit der neuen Serie «MF 5700 M» bringt Massey Ferguson fünf neue Traktoren in der Leistungsklasse von 95 bis 135 PS auf den Markt. Sie sind einfach ausgestattet, sollen aber Effizienz für die alltäglichen Arbeiten als zweckmässige Allroundtraktoren bieten.

Martin Abderhalden*

Das «M» im Schriftzug bei der Serie «MF 5700» steht für die Ausstattung «Medium Specification», eine Variante mit weniger Elektronik und einfacher Bedienung. Die «Schweizer Landtechnik» testete Modell «MF 5711 M» mit «Dyna-4»-Getriebe.

Durchzugskräftiger Motor

Der Kühlergrill und in die Motorhaube integrierte Scheinwerfer entsprechen bei dieser Baureihe nun auch dem Outfit der Massey-Ferguson-Familie. Unter der Haube arbeitet

ein 4-Zylinder-Motor von Agco Power mit 4,4 l Hubraum und einer Maximalleistung von 110 PS. Das maximale Drehmoment wird bei rund 1500 U/min erreicht. So lässt sich der Traktor niedertourig fahren. Die Motorcharakteristik zeigt sich recht agil. Dank des «All-in-One»-Abgasssystems, das auch einen Partikelfilter umfasst, werden die Vorschriften der Stufe 5 erfüllt. Über einen Schalter kann der Fahrer selbst wählen, wann er das System aktivieren möchte.

Übersichtliche Kabine

Für einen angenehmen, sicheren Aufstieg in die Kabine sorgen weit öffnende Türen und vier griffige Tritte links und drei steile

Tritte rechts. Der von unten bis nach oben geschwungenen hochgezogenen Türgriff bietet wie ein Geländer tollen Halt. Das in der Neigung und Höhe schnellverstellbare Lenkrad ermöglicht ebenfalls viel Freiraum und ist schnell wieder in die Fahrpo-

Kurzbewertung

- + Einfache Bedienung
- + Guter Kabinenkomfort
- + Sicherer Aufstieg
- Keine Vorderachsgefederung erhältlich
- Handbremshebel schlecht zugänglich
- Zu weicher Sitz, keine Nackenstütze

* Martin Abderhalden ist Landwirt und testet regelmässig Maschinen und Geräte für die «Schweizer Landtechnik».

sition geschwenkt. Trotz der Seitenpfosten ist die Kabine übersichtlich und hell. Nach vorne bietet die schmale, abgeschrägte Motorhaube gute Sicht. Auch nach hinten ist der Einblick auf Hubwerk und Zugmaul vorbildlich. Dank mechanischer Kabinenfederung ist der Fahrkomfort auch ohne Vorderachsgefederung recht gut. Der Geräuschpegel liegt bei rund 70 dB. Der drehbare Fahrersitz verfügte über keine Horizontalfederung, ein luftgefederter Komfortsitz ist jedoch erhältlich. Mit einer Nackenstütze würde man viel an Sitzkomfort gewinnen. Toll ist hingegen der robuste und schnellklappbare Beifahrersitz. Ungünstig liegt der Handbremshebel, der wegen der linken Armlehne schlecht zugänglich ist. Die Bedienelemente sind ergonomisch und übersichtlich angeordnet. Auf der rechten Seitenkonsole finden sich die Gangschaltung mit dem typischen «T»-Schalthebel, die Bedienung für Zapfwelle und Hydraulik sowie für das Handgas. Am Kabinenholm sind die Schalter für die Beleuchtung und die EHR angebracht. Das Einstellungs- und Informationsdisplay ist im Armaturenbrett untergebracht. Je nach Lenkradposition kann die Sicht auf die Anzeigen etwas verdeckt sein.

«Dyna-4»-Getriebe

Das «Dyna-4»-Getriebe mit vier Gängen und vier Gruppen lässt sich ohne zu kuppeln über den Schalthebel schalten. Jeweils ein Tipp nach vorne oder hinten schaltet einen Gang. Betätigt man gleichzeitig den orangen Knopf, wird die nächste Gruppe geschaltet. Über einen Wählschalter hinter der Konsole kann entweder der Modus «manuell», «AutoDrive Power» (Schalten der Lastschaltstufen bei 2100 U/min) oder «AutoDrive» (Schalten der Lastschaltstufen bei 1500 U/min) gewählt werden. Die Schaltung



Eine übersichtliche Bedienung, ein heller Innenraum und eine gute Rundumsicht machen die leise Kabine komfortabel.



Das aufgeräumte Heck bietet eine 2-Leiter-Druckluftbremse, drei Steuerventile und einen drucklosen Rücklauf.

kann auch über den Fahrtrichtungs-Hebel links vom Lenkrad bedient werden. Die optionale Kriechgangschaltung ist per Kippschalter anwählbar und erweitert die Gangzahl auf 32×32 Gänge. Zum Paket gehört eine Kupplungsfunktion über das Bremspedal. Diese wird ebenfalls über einen Schalter in der rechten Seitenkonsole voreingewählt und folglich gleichzeitig zur Bremsfunktion die Kupplung betätigt, was gerade beim Rangieren recht komfortabel ist.

Mehr Hydraulik mit «High-Flow»

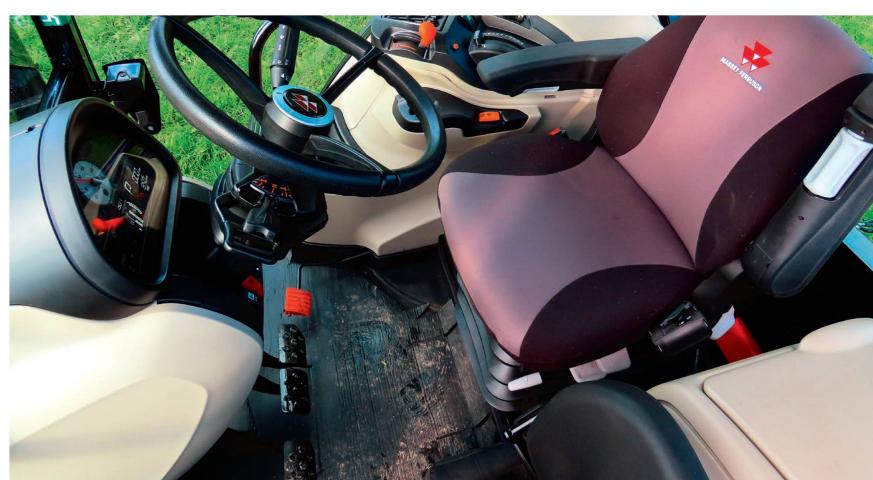
Das einfache, offene Hydrauliksystem wird über zwei Pumpen versorgt. Eine Pumpe mit 34 l/min Förderleistung versorgt die inneren Systeme, die zweite mit 58 l/min das Hubwerk und die mechanischen Steuerventile. Mit dem «High-Flow»-System wird über einen Kippschalter die Pumpenkopplung aktiviert, womit sich ein Durchfluss von gegen 100 l/min ergibt. Mit einer Hubkraft von 4300 kg ist der «MF 5711 M» gut gerüstet. An der Front war eine Aigner-Fronthydraulik und -Zapfwelle montiert, die über eine Hubkraft von 3100 kg an den Fanghaken und zwei Hydraulikanschlüsse verfügte. Die Arme lassen sich bei Nichtgebrauch platzsparend hochklappen. Eine integrierte Dämpfung sorgt für einen besseren Fahrkomfort.

Guter Fahrkomfort

Im Test wurde der «M F5711 M» mit einem 12-t-Tandemkipper und einem 3 m arbeitenden Schlegelmulcher eingesetzt. Bei Zugarbeiten war immer der passende Gang vorhanden, beim Lastwechsel der Gruppenschaltung musste man aber etwas vorausschauend fahren. Für Sicherheit sorgte die verbaute Druckluftbremsanlage. Perfekt war der Fahrkomfort, auch ohne gefederte Vorderachse, da die leise Kabine mit der Federung viel wettmacht. Der «T»-Ganghebel dürfte etwas höher liegen, ist aber zusammen mit dem Schalthebel am Lenkrad prima bedienbar. Ablagemöglichkeiten und ein Staufach sorgen für ausreichend Stauraum. Der kernige Motor zieht gut durch und lässt sich niedertourig fahren. Die montierten 28-Zoll-Reifen passten zusammen mit dem kompakten Radstand gut. Für den Grünlandeinsatz müsste am 4800 kg schweren Traktor aber eine breitere Bereifung gewählt werden. Wem diese eher einfache Ausstattung reicht, drei Steuerventile im Heck genug sind und wer keine Vorderachsgefederung benötigt, der ist mit dem «MF 5711 M» und «Dyna-4»-Getriebe gut bedient. ■

Steckbrief «MF 5711 M»

Motor: Agco Power, 4,4 l, 4 Zylinder.
160-l-Treibstoff- und 18-l-AdBlue-Tank
Leistung: 115 PS (max.)
Getriebe: Dyna-4, 32×32 (Semi-Lastschaltung (16 x 16R + Kriechgang 16 x 16R)
Hubkraft Front/Heck: 3100 kg / 4300 kg
Masse: Länge: 4305 mm; Breite: 2170 mm; Höhe: 2780 mm
Radstand: 2430 mm
Wendekreis: 608 cm
Leergewicht: 4850 kg
Gesamtgewicht: 8500 kg
Anhängelast: 30 175 kg
Bereifung: Continental, 440/65R28 (vorne), 540/65R38 (hinten)
Preis (Testmaschine): CHF 89 000.– (inkl. MwSt.)
(Herstellerangaben)



Der Handbremshebel ist mit oder ohne heruntergeklappte Armlehne eher schlecht zugänglich.



Die Häckselkette Wittwer verfügt wieder über eine Maschine mit Überlade-Bunker. Bilder: R. Engeler

Häckselkette bunkert wieder

Bunker-Häcksler sind speziell in der Schweiz recht beliebt, weshalb nicht wenige, darunter auch Eigenbau-Lösungen, auf hiesigen Feldern anzutreffen sind.

Roman Engeler

Letzten Herbst, mitten in der Silomais-Ernte, erlitt der Bunker-Häcksler vom Typ Claas «Field Shuttle» der Häckselkette Wittwer aus Helsighausen TG einen Totalschaden.

Aus noch nicht restlos geklärten Gründen stand das Gefährt, das Claas ab 1994 in einer Kleinserie herstellte, plötzlich in Flammen und brannte vollständig aus.

Willi Witter, seit über 35 Jahren im Geschäft, machte sich zusammen mit seinem designierten Nachfolger Kaspar Schild Gedanken, ob und wie man wieder mit einem Überladebunker arbeiten wolle. Keine einfache Sache, da die Häcksler-Hersteller selbst die Produktion solcher alleamt Kombi-Maschinen aufgegeben haben, allenfalls für Umbaulösungen noch mit Dritten zusammenarbeiten.



Willi Wittwer (l.) und Kaspar Schild.

Alt und neu kombiniert

Wittwers Lösung bestand nun darin, dass man mit einem Claas «Jaguar 960» (Typ 498) einen neuen Häcksler kaufte und zusammen mit den Resten des abgebrannten Bunkers «C35» ein neues Gespann konstruierte. Vom Bunker blieb einzig das sandgestrahlte und neu lackierte Chassis, Boogie-Fahrwerk, Seitenbleche, Kratzboden, Bordhydraulik mit Zylindern sowie die Elektrik wurden neu aufgebaut. Zudem wurde eine Zentralschmierungsanlage eingerichtet.

Beim Häcksler wurde die Hinterachse entfernt, dafür ein robuster Rahmen bis vor die Vorderachse eingezogen. Zwischen dem Häcksler und dem 35 m³ fassenden Bunker gibt es zwei Drehkränze, so dass das Gefährt quasi als Knicklenker funktioniert, im Feld aber auch im bodenschonenden Hundegang fahren kann. Die Hundegang-Steuerung erfolgt über zwei zusätzliche Fusspedale, die Steuerung der übrigen Bunkerfunktionen wie Ankippen oder Kratzboden-Betätigung mit einem zusätzlichen Joystick.

Eine Heckkamera und zwei Kameras, welche die Flanken des zweiteiligen Kratzbodens im Blick haben, verhelfen dem Fahrer zu einem besseren Überblick.

An der Vorderachse ist eine 900er Bereifung (900/60R38) mit Reifendruckregelanlage montiert, das Fahrwerk hinten ist mit 850er Reifen (850/45R26.5) ausgestattet. Die Länge beträgt 12,5 m, das Gespann hat vom kantonalen Strassenverkehrsamt die Zulassung bekommen. Die Konstruktion und der Bau dieses Retro-Fieldshuttle wurden durch die Firmen Eschtec in Müllheim TG und Claas-Händler Meier Maschinen in Marthalen ZH ausgeführt.

Kundenwünsche weiter vorhanden

Der Überladevorgang dauert rund 2 Minuten. Häckseln mit dieser wendigen Bunker-Lösung braucht im Endeffekt nur wenig mehr Zeit als im konventionellen Stil.

Viele Häcksel-Kunden wünschen sich eine Ausführung der Arbeit mit Überladebunkern. Einerseits setzt man da und dort auch schon auf Strassenfahrzeuge beim Abtransport des Ernteguts, anderseits bleiben die Strassen auch bei nassen und klebrigen Feldern sauber, wenn das Erntegut ab Feldrand mit herkömmlichen Traktoren und Erntewagen weggeführt wird. Saubere Räder gewährleisten zudem, dass die Futterverschmutzung beim Befüllen von Fahrsilos minimal ist. ■