

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 83 (2021)
Heft: 1

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 den Rollbandabschiebewagen vom Typ «GX» steigt Krone in ein neues Produkt-Segment ein. Bilder: R. Engeler

Abschieben mit laufendem Band

Krone steigt in ein neues Segment bei Transporten landwirtschaftlicher Produkte ein und ermöglicht mit dem Bandabschiebewagen «GX 440» nun auch das effiziente Handling von sogenannten Schüttgütern.

Roman Engeler

Für landwirtschaftliche Transporte stehen heute viele Techniken zur Verfügung. Neben den altbewährten Lade- und Erntewagen sind es vor allem Kipper. Wo Letztere wegen fehlender Raumhöhe oder unsicherer Standbedingungen weniger in Frage kommen, haben in letzter Zeit Abschiebe- und Rollbandwagen diese Nische besetzt. Beim Abschiebewagen kann zudem das Ladegut zusätzlich verdichtet werden. Die Hersteller von Rollbandwagen argumentieren, dass neben Schüttgütern auch stapelbare Güter wie Paloxen, Stroh- oder Siloballen einfacher be- und entladen werden können.

Die von Krone in den «GX»-Modellen nun umgesetzte Kombination von Abschiebe- und Rollbandwagen ist an sich nicht neu. Für den norddeutschen Erntespezialisten Krone bedeutet dieser Bandabschiebewagen aber den Einstieg in ein neues Segment. Diesen Wagen wird Krone im Verlaufe dieses Jahres offiziell präsentieren, die «Schweizer Landtechnik» konnte bereits letzten Sommer beim Ersteinsatz eines Vorserienmodells den «GX 440» etwas genauer unter die Lupe nehmen.

Robustes Fahrwerk

Den neuen Bandabschiebewagen bietet Krone in zwei Grössen mit maximal 44 und

52 m³ Inhalt an, das kleinere Modell wahlweise mit Tandem- oder Tridem-Fahrwerk, das grössere ausschliesslich mit einem Tridem-Aggregat. Beim Ersteinsatz im Rahmen der Getreideernte stand das kleinere Modell, ausgestattet mit einem Tridem-Fahrwerk, hydraulischem Niveau-Ausgleich, einer Lift-Achse vorne und einer Druckluft-Bremsanlage, zur Verfügung. Der Wagen ist in der Einrahmen-Bauweise konstruiert. Am hinteren Ende befindet sich ein Unterfahrschutz, der hydraulisch geklappt werden kann.

Der Wagen ist über eine Untenanhängung und mit zwei Stangen zur Zwanglenkung mit dem Zugfahrzeug verbunden. Die vor-



Der Bandabschiebewagen mit geöffneter Heckklappe, den beiden Dosierwalzen und mit der sich nach hinten bewegenden Abschiebewand. Die Abschiebewand kann bis ans Ende der Ladeplattform geschoben werden.

dere und die hintere Achse werden mittels Verdränger-System zwangsgelenkt. Die zulässigen Achslasten betragen 27 t. Die 800er Reifen sind auf einer 10-Loch-Felge montiert. Eine hydraulische Knickdeichsel mit Federung und 4 t Stützlast ist Standard. Die Steuerung der Hydraulik erfolgt über Load-Sensing mit Ventilblock und Druckanzeigen auf dem Wagen. Zwei weitere Manometer zeigen die Hydraulik-Drücke von Fahrwerk und Deichselfederung an. Die Gesamtlänge des Modells «GX 440» beträgt 10,25 m, die Breite knappe 3 m. Ohne Laderaumerhöhung ist der Wagen 3,4 m hoch. Das Leergewicht beträgt 12,1 t, das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 31 t.

Schonende Entladung

Das Entladekonzept besteht aus einer Abschiebewand, die mit einem Gewebeband verbunden ist. Beim Entladen wird der Inhalt so kaum komprimiert. Abschiebewand und Rollband unterstützen gleichermassen eine schonende Entladung.

Die Vorder- oder Abschiebewand ist teilweise transparent und erlaubt so einen guten Einblick ins Wageninnere. Zwei Federn hinter der Abschiebewand stabilisieren diese, damit es weder beim Vor- noch beim Rückschub zu Verwindungen kommt.

Die unten konisch zulaufenden Wände bestehen aus glasfaserverstärkten Kunststoff-Paneelen mit Polyurethan-Schaumkern. Der Laderaum selbst kann optional um 680 mm erhöht werden, so dass das maximale Volumen von 44 oder 52 m³ auch ausgenutzt werden kann. Die Laderaum-Erhöhung gibt es auf Wunsch mit einer hydraulischen Teleskopierung. Weiter ist optional auch eine Laderaumabdeckung mit zwei Klappen erhältlich.

Der Antrieb für das Entladen erfolgt hydraulisch. Angetrieben über gross dimensionierte Zahnräder bewegen zwei Zugketten mit je 25 t Bruchlast die Abschiebewand. Diese ist mit Gummilippen seitlich abgedichtet, so dass auch der gesamte Inhalt entladen werden kann. Beim Vorserien-Modell waren diese seitlichen und etwas sperrigen Gummilippen aus einem Stück gefertigt, so dass die Abdichtung etwas zu wünschen übrigliess. Bis zum Serienstart sollen diese dann dreiteilig sein und so besser abdichten.

Bedienung

Das 2 m breite Gewebeband soll gar eine Bruchlast von 100 t aufweisen und bleibt dauerhaft gespannt. Über ein Umschaltventil kann man zwei Bandgeschwindigkeiten wählen, innerhalb dieser lässt sich das Tempo über das Terminal stufenlos verstellen. Die Heckklappe mit integriertem Kornschieber schwenkt sich weit nach oben. Die optionalen Dosierwalzen werden über die Zapfwelle und seitlich angebrachte Ketten angetrieben. Durch Umschrauben und Lösen der Antriebskette könnten die Walzen bei Bedarf mit der Klappe weggeschwenkt werden.

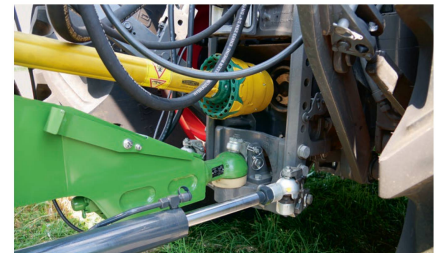
Die Bedienung erfolgte einerseits über das Isobus-fähige Terminal des Traktors. Mögliche Fehlbedienungen wie beispielsweise das Zuklappen der Laderaumabdeckung bei offener Heckklappe werden softwaremässig verhindert. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Funkfernbedienung.

Fazit

Mit der Technologie des Bandabschiebewagens weitet Krone seine Produktpalette rund um die Transportlogistik aus. War man bis anhin bei Heu, Gras und Silage



Das Tridem-Fahrwerk mit hydraulischem Niveau-Ausgleich: Die vordere Achse ist eine Lift-Achse.



Der Wagen ist über eine Untenanhängung und zwei Stangen zur Zwangsgelenkung mit dem Zugfahrzeug verbunden.



Zum «GX 440» ist auch eine Fernbedienung erhältlich.

präsent, können mit der Baureihe «GX» nun auch andere Güter wie Hackfrüchte, Getreidekörner oder Dünger transportiert werden. Die mögliche Zuladung von knapp 20 t setzt volumenmässig aber doch Grenzen bei Gütern mit hohem spezifischem Gewicht.

Den Bandabschiebewagen «GX 440» von Krone gibt es ab Fr. 95 200.– (ohne MwSt.). ■

Steckbrief Krone «GX 440»

Fassungsvermögen: 28 m³, mit Laderaumerhöhung: 44 m³
Masse: Länge: 10,25 m, Breite: 2,96 m, Höhe: 3,35 m (ohne Laderaumerhöhung)
Leergewicht: 12,1 t
Zulässiges Gesamtgewicht: 31 t
Preis: ab Fr. 95 200.– (ohne MwSt.)
(Herstellerangaben)



Der New Holland «T5.130 AC» in voller Montur mit Frontlader, Mulchgerät und Heck-Böschungsmäher. Bilder: H. Röthlisberger, R. Engeler

Antreten zum Dienst

Auf der Eima 2018 wurden sie vorgestellt, die vier Modelle der Baureihe «T5» von New Holland mit Motoren der Abgasstufe 5. Die «Schweizer Landtechnik» inspizierte das Modell «T5.130» mit stufenlosem «AutoCommand»-Getriebe.

Roman Engeler und Heinz Röthlisberger

Die Baureihe «T5» von New Holland in verschiedenen Ausführungen deckt den für die Schweiz nach wie vor wichtigen Leistungsbereich von 80 bis 140 PS mit zahlreichen Modellen und Getriebevarianten ab. Im Rahmen einer Fahrzeugübergabe des Modells «T5.130» mit stufenlosem «AutoCommand»-Getriebe an die Schweizer Armee konnte die «Schweizer Landtechnik» eine ausgedehnte Fahrprobe vornehmen. Der Traktor war dabei mit einigen speziellen Features bestückt, die für die besonderen Anwendungen auf den Waffenplätzen benötigt werden.

Bewährter Motor

Unter der Kühlerhaube arbeitet jener 4,5-l-Motor von FPT, der auch bei den kleineren Modellen der Baureihe «T6» zum Einsatz kommt. Die Nennleistung von 120 PS er-

reicht das Aggregat bei 2200 U/min. Die maximale Leistung nach ISO-Norm beträgt 130 PS, das Drehmoment 610 Nm. Im Leerlauf wird die Drehzahl automatisch auf sparsame 650 U/min abgesenkt.

Die Abgasnorm wird mit einem kompakten, wartungsfreien Paket «Eco Blue High eSCR-2» mit Dieseloxydationskatalysator erfüllt. Das System benötigt keine Abgasrückführung. Die Kühlelemente sind gut zugänglich. Alles ist unter der Haube platziert, die dadurch etwas breit wirkt, aber dank guter Ausformung die Sicht nach vorne kaum stört.

Kompakte Bauweise

Das Leergewicht des «T5.130» in der Grundausstattung beträgt 5,2 t, das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 8,8 t. Mit einer üblichen Schweizer Standardausstattung

(Fronthydraulik, Frontzapfwelle, 600er Bereifung, Zusatzsteuergeräte) wiegt das gefahrene Modell 5,9 t. Mit einer Zusatzausrüstung sind bis zu 10,3 t Gesamtgewicht möglich.

Der Radstand misst 2,49 m, gegenüber dem «T6» sind das 19 cm weniger. Bei einem Lenkeinschlag von 55° (ohne gefederte Vorderachse, bei 320er Bereifung) beträgt der Wenderadius rund 4,2 m.

In der Baureihe «T5» wird die «Horizon»-Kabine verbaut. Sie ist geräumiger und gemäss Hersteller mit 72 dB(A) auch wesentlich leiser als die bei den geschalteten Modellen («ElectroCommand») der Serie verwendete «VisionView»-Kabine. Dank viel Glas, optionalem Dachfenster und grossen Rückspiegeln lässt die Rundumsicht nichts zu wünschen übrig. Das schlank gehaltene Auspuffrohr verschwin-



Spezielle Ausrüstung: Drehsitz mit Rückfahreinrichtung.

det fast hinter der A-Säule. Optional ist eine Niedrigkabine erhältlich, die eine noch bessere Sicht bei Arbeiten mit dem Frontlader erlaubt. Die Gesamthöhe reduziert sich mit der Niedrigkabine um 14,5 cm und beträgt bei einer 34-Zoll-Bereifung noch 2,75 m.

Schwingungen und Stösse werden von den Komponenten Fahrersitz, Kabinen- und Vorderachsfederung gut aufgefangen. Die «Terraglide»-Vorderachse kann manuell eingestellt werden (beispielsweise für die vereinfachte Aufnahme von Frontarbeitsgeräten). Sie verfügt zudem über eine automatische Nivellierung in Mittelstellung – dies übrigens unabhängig von der Achsbelastung.

Vier Fahrprogramme

Alle wichtigen Bedienelemente für Motor, Getriebe und Hydraulik sind auf der elektrisch verstellbaren Armlehne angeordnet. Als Fahrprogramme des stufenlosen Getriebes stehen ein Automatik-, Tempomat- und Zapfwellenmodus sowie ein manueller Betrieb zur Verfügung. Die dreistufige Beschleunigungs- und Verzögerungseinstellung prädestiniert das «AutoCommand»-Getriebe für verschiedenste Anforderungen. Eine aktive Stillstandsregelung und die elektrische Parkbremse mit hohem Bremsdruck sorgen für Sicherheit.

Im Innern funktioniert das Getriebe nicht ganz stufenlos, hat es doch zwei Fahrbereiche, die bei rund 11 km/h unter Last wechseln. Dieser Wechsel ist kaum spürbar, soll aber den Wirkungsgrad verbessern.

Mit dem Handgas gibt man die minimale Motordrehzahl und mit einem Drehschalter die maximale Drehzahl vor. Im Automatikmodus lässt sich nun mit dem Fahrpedal die Geschwindigkeit ansteuern. Das

ist auch im Wechsel mit dem Joystick möglich. Lässt man den Joystick los, stellt er sich automatisch in die mittlere Position zurück und die Fahrgeschwindigkeit bleibt konstant.

Die Maximalgeschwindigkeit kann man über ein Daumenrad einstellen. Sie ist dann auch gleich die Tempomat-Geschwindigkeit und bedeutet die Auflösung des Hebelweges von Pedal und Joystick. Fährt man per Joystick und wechselt in einen höheren Fahrbereich, beschleunigt der Traktor, obschon man den Hebel nicht nach vorne drückt, was etwas gewöhnungsbedürftig ist.

Über die vielfältigen Menüseiten des farbigen Bildschirms (Touchscreen) lässt sich eine Vielzahl von Funktionen einstellen, auch solche, die via Isobus (Klasse 3) gesteuert werden. Auf dem Armaturenbrett lassen sich weitere Anzeigen, individuell gestaltet, darstellen.

Hydraulik

Der Traktor kann im Heck mit vier Steuergeräten bestückt werden (davon maximal zwei elektronisch). Weitere drei elektronische Ventile können im Zwischenachsbereich oder allenfalls vorne platziert werden.

Das Heckhubwerk mit elektronischer Regelung und Kategorie-3-Fanghaken vermag hinten 5,5 t zu heben, mit zusätzlichen Zylindern gar 6,2 Tonnen, vorne sind es 2,25 t. Zapfwellenseitig gibt es die Kombinationen 540, 540E und 1000 oder 540, 1000 und 1000E – alle mit Sanftanlauf.

Fazit

Der «T5.130» von New Holland mit stufenlosem Getriebe zeigte sich beim Fahreinsatz als agiler, wendiger Allround-Traktor. Erstaunlich war zudem, was man mit vie-



Die «Sidewinder II»-Armlehne ist elektrisch verschiebbar. Mit Bildschirm, Fahrhebel und Kreuzhebel für die Hydraulik hat man alle Funktionen im Griff.



Die Federung der «Terraglide»-Vorderachse kann manuell eingestellt werden.

len zusätzlichen Ausrüstungen, ausgeführt von Studer Lyssach, wie Drehsitz mit Rückfahreinrichtung, Unterzug für den Transport von bis zu 80 t schweren Schiessböcken oder Anschlüssen für verschiedenste Bremssysteme aus einem Serienfahrzeug machen kann. Den «T5.130 AC» gibt es ab Fr. 139 200.– (mit MwSt.). ■

Steckbrief New Holland «T5.130 AC»

Motor: 4,5 l, 4 Zyl., Stufe 5 mit «Eco Blue High-eSCR-2»-Technik. 120 PS Nennleistung (bei 2200 U/min nach ISO TR 14396-ECE R120). Drehmoment: 610 Nm

Getriebe: Stufenloses «AutoCommand» mit zwei Fahrbereichen

Zapfwelle: 540, 540E, 1000 oder 540, 1000E, 1000.

Hydraulik: LS-Axialkolbenpumpe mit 110 l/min bei 200 bar. Zusatzpumpe für die Lenkung. 4 Steuergeräte im Heck, 3 im Zwischenachsbereich

Hubkraft: 5,5 t (Heck), 2,25 t (Front)

Masse: Leergewicht: 5,2 t, zulässiges Gesamtgewicht: 8,8 t. Länge: 4,4 m;

Breite: 2,29 m; Radstand: 2,49 m

Preis: ab Fr. 139 200.– (inkl. MwSt.) (Herstellerangaben)

Grüner Revoluzzer

Mit dem «e-Worker», einem vollelektrisch betriebenen Teleskoplader der Kompaktklasse, hat der italienische Hersteller Merlo jetzt eine wirklich «grüne» Maschine im Angebot und möchte damit den Markt mit Elektro-Ladern kräftig aufmischen.

Roman Engeler



Mit dem vollelektrischen Teleskoplader «e-Worker» hat Merlo jetzt eine Maschine im Angebot, die auch innerlich mit «grünen» Werten überzeugen soll. Bild: Merlo

An der Agritechnica 2019 wurde die neue elektrische Arbeitskraft aus dem Hause Merlo erstmals vorgestellt. In der Zwischenzeit hat der italienische Hersteller, dessen Markenzeichen bekanntlich die grüne Farbe ist, zwei dieser «grünen» Vorserienmaschinen vom Typ «e-Worker» gebaut, von denen eine im Dezember des letzten Jahres zu Vorführzwecken auch in der Schweiz unterwegs war. Die «Schweizer Landtechnik» packte die Chance und setzte sich ins Cockpit.

Kompakte Bauweise

Der «e-Worker» besetzt im Portfolio von Merlo das untere Ende der Kompaktklas-

se. Mit einer maximalen Hubkraft von 2,5 t und einer Hubhöhe von 4,8 m (maximale Ausladung auf 2,6 m) ist die Maschine für Merlo-Verhältnisse eher klein, macht sie aber gerade für Indoor-Anwendungen, beispielsweise in Stallgebäuden, interessant. Im Vergleich zu Prototypen oder Konzeptstudien anderer Hersteller unterscheidet sich der «e-Worker» von Merlo insofern, als es eine komplette Neukonstruktion eines Fahrzeugs mit Blick auf den E-Antrieb ist. Es wurde also nicht einfach der Motor durch eine Batterie ersetzt und geschaut, wo es im bestehenden Bauraum noch Platz für die notwendigen Elektromotoren hat. Dies dürf-

te auch mit ein Grund dafür sein, dass die Ingenieure auf die übliche Allrad-Lenkung verzichteten, stattdessen den hinteren Rädern einen aussergewöhnlich grossen Lenkeinschlag offerierten. Der Wenderradius, gemessen am Ausleger, beträgt bei der Variante mit Zweirad-Antrieb 2,44 m, bei der gefahrenen Allrad-Variante 3,4 m.

Innere Werte

Innovativ sind weiter gewisse Steuerungsmechanismen des «e-Worker», den es mit Leistungen von 60 PS (Zweirad-Antrieb) und 90 PS (Allrad-Antrieb) gibt. So wird das stufenlose Getriebe von einer neu ent-

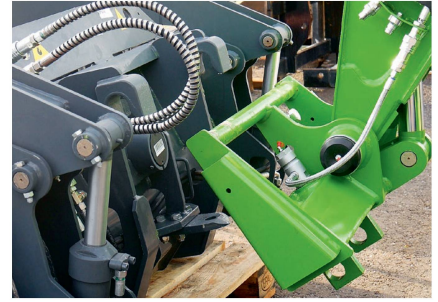


Blick auf die Anzeige-Instrumente und auf den kapazitiven Joystick in der Kabine.

Bilder: R. Engeler



Einer der insgesamt drei verbauten Elektro-Motoren ist für den Antrieb der Hydraulik zuständig.



Der Anbau von Geräten erfolgt über die bekannte «ZM-1»-Aufnahme mit integrierter hydraulischer Verriegelung.

wickelten Software gesteuert. Sie erfasst sowohl das Drehmoment als auch die Drehzahl der einzelnen, an den Rädern angebrachten Elektro-Motoren, um unter allen Bedingungen die richtige Geschwindigkeit des Teleskopladers zu gewährleisten. Dreht beispielsweise ein einzelnes Rad durch, so wird das auf die anderen Räder wirkende Drehmoment entsprechend automatisch angepasst.

Auch was die Batterie (standardmässig kommt ein Bleisäure-Akku zum Einsatz, optional eine Lithium-Ionen-Batterie) betrifft, soll eine intelligente Steuerung deren (Ab-)Nutzung verbessern. Dieses System überwacht den momentanen und durchschnittlichen Energieverbrauch des Fahrzeugs permanent.

Der Strom-Konsum beträgt gemäss Hersteller 6 kW pro Stunde. In 9 Stunden sollen die Batterien – über ein spezielles Lademodul – aufgeladen sein. Die Betriebszeit wird mit 6–8 Stunden angegeben. Das gesamte Batteriepaket kann mit einem Paletten-Rolli an der Maschine ein- und ausgebaut werden.

Gute Rundumsicht

Aus der knapp 80 cm breiten FOPS- und ROPS-geprüften Kabine mit ordentlicher Beinfreiheit hat man eine gute Rundumsicht. Nach oben kann man durch ein mit einem starken Lochblech gesichertes Dachfenster blicken, durch das man den Ausleger stets im Blickfeld hat. Die Masse des Fahrzeugs mit 3,28 m Länge, 1,96 m Höhe und 1,67 m Breite bei einem Leergewicht von 4,5 t lassen sich sehen. Das Leistungsgewicht liegt bei der 90 PS starken Allrad-Variante aber doch bei 50 kg/PS.

Neben den kaum zu überhörenden Geräuschen der Hydraulik-Komponenten und dem Pfeifsignal bei Rückwärtsfahrt war beim Vorführmodell zudem eine Fahrwegbeleuchtung nach hinten verbaut. Das

rückwärts ausgesandte blaue Licht soll seinerseits auf den herannahenden Lader hinweisen.

Drei E-Motoren

Insgesamt sind beim «e-Worker 25.5-90 4WD» drei Elektro-Motoren verbaut. Einer für die vorderen beiden Räder, je einer für den Antrieb der Hinterachse und für die Hydraulik. Das Hydrauliksystem funktioniert nach dem Prinzip von Load-Sensing und Flow-Sharing. Die Pumpe leistet 42 l/min bei 210 bar. Damit lässt es sich zügig arbeiten. Die Steuerung der Maschine erfolgt über den kapazitiven Joystick. Dieser reagiert nur, wenn er richtig umfasst wird, was eine sanftgrüne Beleuchtung entsprechend anzeigt. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt bei 22 km/h. Steigungen bis zu 40% soll man überwinden können. Dank einer eingetragenen Anhängelast von 6 t können auch kleinere bis mittlere Anhänger mitgeführt werden.

Bewährte Komponenten

Das Ankuppeln von Anbaugeräten geschieht nach bewährtem Merlo-Konzept über die «ZM-1»-Aufnahme mit serienmässiger hydraulischer Verriegelung, die man von der Kabine aus betätigen kann. Der Anschluss der hydraulischen Zusatzsteuerkreise kann unter Druck erfolgen, allerdings müssen dann die Kupplungen von Hand noch festgeschraubt werden.

Möglich ist auch der Anbau eines Korbs für zwei Personen. Dank einer integrierten Fernsteuerung kann man nicht nur den Teleskop-Ausleger, sondern gleich die ganze Maschine bewegen. Das funktioniert dann wie eine Art Scheren-Hebebühne. Rechts vom kleinen Bildschirm im Armaturenbrett informieren drei Lampen über den Lastzustand des Auslegers. Bei drohender Überlast (Kippgefahr) blockiert der Teleskoparm, was nur durch ein Einfahren des Arms deblockiert werden kann.

Fazit

Der «e-Worker» zeigte sich im kurzen Fahrreinsatz erstaunlich ausgereift und konnte durch gute Leistungsdaten überzeugen. Die Emissionen in Form von Motor-Abgasen fallen weg, beim etwas nervigen Geräusch der Hydraulik müssen die Ingenieure bis zum Serienstart im Juli 2021 vielleicht noch etwas Hand anlegen. Hersteller Merlo ist mit dem «e-Worker» in Sachen elektrische Teleskoplader zwar nicht allein auf weiter Flur, haben doch auch schon Faresin oder JCB entsprechende Modelle – allerdings basierend auf bestehenden Maschinen – präsentiert. Jedoch scheint Merlo als Erster auf die Zielgerade einbiegen zu können, wenn es um die wirkliche Serienreife geht. In diesem Jahr wollen die Italiener nämlich bereits 100 Maschinen bauen und im Markt platzieren. Auch aus der Schweiz sollen bereits Bestellungen vorliegen, obschon ein finaler Verkaufspreis noch gar nicht kommuniziert worden ist.

Steckbrief Merlo «e-Worker 25.5-90 4WD»

Motor: 3 Elektro-Motoren, 66 kW/90 PS
Batterie: Bleisäure (Standard), Lithium-Ionen (Option)
Getriebe: stufenlos, 1 Fahrbereich, Wendeschaltung
Tragkraft: maximal 2,5 t; auf maximaler Höhe: 1,5 t
Hubhöhe: maximal 4,8 m; maximale Ausladung auf 2,6 m
Leergewicht: 4,5 t
Masse: Breite: 1670 mm, Höhe: 1950 mm, Länge: 3280 mm, Bodenfreiheit: 260 mm
Preis: noch offen
(Herstellerangaben)