

Graslandtour 2015

Sonderausgabe für Bohnenkamp/BKT, Deutz-Fahr und Krone



In diesem Spezial:

Graslandtour 2015: Bewährungsprobe für den
Deutz-Fahr 9340 TTV | Bohnenkamp-BKT: Neue
Dimensionen in kürzester Zeit | Deutz-Fahr:
„Die Kunden wünschen mehr Leistung“ |
Krone: Der Kombiwagenmarkt wächst

Graslandtour 2015 Erste Bewährungs- probe

Fast 1.000 km per Achse quer durch Deutschland, plus unzählige Kilometer durch die Einsatzfahrten bei den Lohnunternehmern in vier Bundesländern unter ganz unterschiedlichen Bedingungen – dazu die Unwägbarkeiten des Wetters: Das war die Graslandtour 2015.



4

Bohnenkamp AG / BKT Neue Dimensionen in kürzester Zeit

Für die Reifenausstattung des Graslandtour-Schleppers war die Bohnenkamp AG mit dem Lieferanten BKT verantwortlich. Die Redaktion hat bei Heiko Holthaus, der zuständig für das Agrarreifengeschäft bei Bohnenkamp ist, nachgefragt, wo aktuell die Trends in der Reifenentwicklung hingehen.



14

Deutz-Fahr „Die Kunden wünschen mehr Leistung“

Davon ist Rainer Morgenstern, Executive Director Europa der Same Deutz-Fahr Gruppe, überzeugt. Mit der neuen Deutz-Fahr 9er-Baureihe will der Hersteller diesem Kundenwunsch nachkommen. Ab sofort sind die Traktoren lieferbar. Gebaut werden sie im deutschen SDF-Werk in Lauingen.



15

Krone Der Kombiwagen- markt wächst

Ein wichtiger Bestandteil des Graslandtour-Gespannes war der Ladewagen. Die Redaktion hat Heinrich Wingels (Marketingleiter bei Krone) befragt, welche Rolle der Ladewagen im Portfolio spielt und mit welchen Entwicklungen in Zukunft zu rechnen ist.



16

Liebe Leser!



Björn Anders Lützen

Knapp 1.000 km quer durch Deutschland führte die Graslandtour 2015. Zusammen mit zwei Mitarbeitern von Deutz-Fahr und dem Gespann haben wir diese Strecke zurückgelegt, um vier Lohnbetriebe zu besuchen und den neuen Deutz-Fahr 9340 TTV zusammen mit der BKT-Bereifung und dem Krone ZX 550 vorzustellen. Natürlich sollten die Lohnunternehmer sowie deren Mitarbeiter selbst fahren und sagen, was ihnen gefällt oder wo es vielleicht noch Verbesserungsbedarf gibt.

Die Idee zu dieser Tour wurde im Dezember 2014 geboren: Es ging uns darum, einen Vorserienschlepper einer PS-Klasse, in der Deutz-Fahr bisher nicht unterwegs war, auf die Reise zu schicken und sich die Meinung der Lohnunternehmer und ihrer Mitarbeiter dazu einzuholen. Es sollten dabei Betriebe besucht werden, die unterschiedliche Rahmenbedingungen und Anforderungen an die Schlepper- und Kombiwagentechnik haben. Schnell war die Route vom Oldenburger über das Bergische Land und die Rhön bis hin nach Sachsen gesetzt. Von flachen, moorigen Flächen sollte es über Mittelgebirgsgebiete mit kupierten Flächen in die großstrukturierte Landwirtschaft in den neuen Bundesländern gehen.

Vier Lohnunternehmer wurden angerufen und alle sagten auf Anhieb zu! Die Neugier auf den neuen Großen von Deutz-Fahr war groß.

Die Wahl des geeigneten Zeitraumes für die Tour hingegen entpuppte sich als nicht so einfach. Und wie so oft in der Landwirtschaft, spielte das Wetter leider nicht so mit, wie wir es geplant hatten und es uns gewünscht hätten.

Als die Tour Anfang Juni startete, befand sich Deutschland gerade in einer absoluten Trockenheitsphase. Der erste Schnitt war schon geerntet und der zweite Schnitt ließ auf sich warten. So wurde aus der geplanten zweiwöchigen eine vierwöchige Tour. Die Flexibilität bei den Partnern der Tour zahlte sich letztendlich aber aus: Der Schlepper kam insgesamt bei den Lohnunternehmern und Mitarbeitern sehr gut an.

Aber lesen Sie selbst!

Björn Anders Lützen,
Redaktion LOHNUNTERNEHMEN

Impressum



Verlag:

Beckmann Verlag GmbH & Co KG
Rudolf-Petzold-Ring 9, 31275 Lehrte
Telefon: +49 5132 8591-0
Telefax: +49 5132 8591-25
E-Mail: info@beckmann-verlag.de

Herausgeber:

Peter Frank Beckmann (pfb)

Vertrieb:

Frauke Weiß
Telefon +49 5132 8591-50
weiss@beckmann-verlag.de

Redaktion:

Hans-Günter Dörpmund (hgd) (Chefredakteur),
Telefon: +49 5132 8591-47
Jens Noordhof (jn), Telefon: +49 5132 8591-43
Mirja Plischke (pl), Telefon: +49 5132 8591-49
Gesa Lormis (gsl), Telefon: +49 5132 8591-45
Björn Anders Lützen (lue): +49 5132 8591-46
Johannes Rohmann (jr): +49 5132 8591-44
Maren Schlauss (ms): +49 5132 8591-42
E-Mail: redaktion@beckmann-verlag.de

Weitere Informationen zur Zeitschrift LOHNUNTERNEHMEN finden Sie unter www.lu-web.de



Möchten Sie die LOHNUNTERNEHMEN kennenlernen?
Dann melden Sie sich unter Telefon +49 5132 8591-50 oder
vertrieb@beckmann-verlag.de

Graslandtour

presented by



Siebzig Jahre
Lohnunternehmen



LOHNUNTERNEHMEN Graslandtour 2015

Erste Bewährungsprobe

Fast 1.000 km per Achse quer durch Deutschland, plus unzählige Kilometer durch die Einsatzfahrten bei den Lohnunternehmen in vier Bundesländern unter ganz unterschiedlichen Bedingungen – dazu die Unwägbarkeiten des Wetters: Das war die Graslandtour 2015. Unterwegs war der neue Deutz-Fahr TTV 9340 als Vorserienmaschine mit einem Krone ZX 550 Ladewagen und BKT-Bereifung. Eins schon vorab: Material und Technik haben durchgehalten und bei den Lohnunternehmen und Mitarbeitern einen guten Eindruck hinterlassen.

Das Erntegespann war vier Wochen lang auf dieser exklusiven Reise unterwegs und wurde von der Redaktion LOHNUNTERNEHMEN begleitet. Das Gespann sollte sich sowohl auf der anspruchsvollen Strecke als auch in der Erntekette der vier besuchten Lohnunternehmen beweisen. Insbesondere stand dabei die Eignung des neuen Deutz-Fahr 9340 TTV speziell für den LU-Einsatz im Vordergrund.

Der 9340 TTV wird von einem TTCD 7,8 l Deutz-Motor mit 7.755 cm³ Hubraum und einer maximalen Leistung von 247 kW beziehungsweise 336 PS angetrieben. Der Motor erfüllt die Tier 4 Final-Vorgaben und verfügt über ein Tanksystem mit 600 l Diesel und 60 l AdBlue. Mit dem ZF Terramatic TMT 32-Getriebe ist eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h bei 1.775 U/min möglich. Dies sorgt für Laufruhe und geringen Dieselverbrauch. Die neue Vorderachse mit abschaltbarer Federung ist für schwere Schub- und Zugarbeiten ausgelegt. Die Hydraulikpumpe des neuen Flaggschiffs liefert 210 U/min, kann bis zu acht proportionale Steuergeräte ansteuern und verfügt über

einen integrierten Frontkraftheber. Der 9340 TTV hat ein Leergewicht von 12.000 kg und ein zulässiges Gesamtgewicht von 18.000 kg. Der Traktor wurde für die Graslandtour mit Reifen von BKT ausgestattet, an der Vorderachse mit Agrimax Force IF 650/65 R 34 und an der Hinterachse mit Agrimax Fortis in der Größe 710/75 R 42. Hinter dem Deutz-Fahr lief bei der Graslandtour der Krone ZX 550GD, der als Doppelzweckwagen ein Volumen von 53 m³ ins Rennen brachte.

Natürlich haben die Fahrer der jeweiligen Lohnunternehmen und zum Teil auch die Lohnunternehmer selbst das Lenkrad übernommen. Auf den folgenden Seiten lesen Sie, wie sich das Gespann in der Praxis geschlagen hat. Soviel vorweg: Die Bedingungen waren sehr unterschiedlich und jedes Lohnunternehmen hat seine spezielle Herausforderung, was die Schlepper- und Transporttechnik betrifft.



Das Video und weitere Informationen zur Graslandtour finden Sie unter www.LU-Web.de



LU-Web



- | | |
|---|---|
| 1 Lohnunternehmen Harries
Hogenset 15
26188 Edewecht | 3 Lohnunternehmen Herrlich
Biebersteiner Str. 19
36145 Hofbieber |
| 2 Kausemann Lohnunternehmung
Inh. Friedel Kausemann
Hansestr. 14
51688 Wipperfürth | 4 Landwirtschaftliches Lohn-
unternehmen, Transporte und
Agrarhandel Timo Mücke
Niederlassung in Münchhof
Münchhoferstraße 16
04749 Ostrau OT Münchhof |





0 km



V.l. Peter Harries, Nils Harries und Mitarbeiter Kai Jasper vor dem Graslandtour-Gespann.

LU Harries

Bloß nicht anhalten

Das ist die Devise von LU Peter Harries im niedersächsischen Edewecht, dem Startpunkt der Graslandtour: „Das Moor hat seine eigenen Gesetzmäßigkeiten. Wer hier zum falschen Zeitpunkt bremst – verliert...“

Ob es wirklich so ist, konnte bei der Graslandtour leider nicht getestet werden, weil Anfang Juni gerade der erste Schnitt gelaufen war und der zweite Schnitt aufgrund der Trockenheit auf sich warten ließ. Nichtsdestotrotz ließen sich LU Peter Harries und seine Mitarbeiter die Möglichkeit nicht nehmen, das Gespann zumindest einmal auf der Straße auszuprobieren.

Wer sich die Maschinen und Traktoren auf dem Betrieb von Peter Harries anschaut, sieht sofort, dass hier die „ganz großen Puschen“ aufgezogen werden. „Wir ordern ab Werk immer die maximal mögliche Bereifung. In erster Linie geht es uns dabei um die Höhe“, erklärt der Lohnunternehmer. Die Bodenfrieheit sei bei vielen Einsätzen auf den zum großen Teil moorigen Böden ausschlaggebend.

„Wir sinken teilweise sehr tief ein“, sagt Peter Harries und fügt hinzu: „Zum Problem wird es, wenn man mit der Achse aufliegt. Dann bekommt man die Maschinen nur noch mit schwerem Gerät wieder auf die Spur.“ 80 % der Kundenflächen haben einen moorigen Untergrund. Auf diesen Flächen kann nur in einem gewissen Feuchtigkeitsbereich gearbeitet werden. „Es darf nicht zu nass, aber auch nicht zu trocken sein“, schildert Nils Harries, der den Betrieb

zusammen mit seinem Vater führt. In beiden Fällen ist der Boden nicht tragfähig und die Fahrzeuge versinken. „Wir haben mittlerweile ein Gespür dafür entwickelt, was funktioniert – und was nicht. Wenn wir die Flächen befahren, können wir durch die Beobachtung der Einsinktiefen der Reifen sofort abschätzen, wie voll wir die Wagen beladen können. Da kommt es durchaus vor, dass die Fahrzeuge nur halb voll werden“, ergänzt Peter Harries.

Einfache Bedienung zählt

Häufig dürfen die Gespanne auf dem Feld nicht anhalten, da sie sonst versinken würden. „Wenn der Metalldetektor im Häcksler anspricht, muss das Abfahrtespann in der Zwischenzeit langsam im Kreis fahren“, so Nils Harries.

Wenn neue Traktoren beschafft werden, schaut LU Peter Harries darauf, dass diese einfach zu bedienen sind. Deshalb wurde bislang auf die Stufenlostechnik weitgehend verzichtet. „Ich benötige Traktoren, auf denen sich auch Aushilfsfahrer nach kürzester Zeit zurechtfinden. Elektronische Funktionen wie z.B. ein Vorgewendemanagement interessieren mich nicht“, so Peter Harries über die Traktorentechnik. Zweiter wichtiger Punkt ist das Leistungsgewicht. „Die leistungsstarken leichten Traktoren bekommen die Kraft häufig gar nicht auf den Boden. Außerdem werden sie bei Kurvenfahrten von schweren

LU Harries

Ort: Edewecht, Niedersachsen

Mitarbeiter: 16 Festangestellte, bis zu 15 Aushilfskräfte

Hauptdienstleistungen: Grünfütterernte, Maishäckseln, Maislegen, Pflanzenschutz, Bodenbewegung, Baggerarbeiten, Moorarbeiten

Schlüsselmaschinen: 22 Traktoren von 140 bis 300 PS, 6 Häcksler, 1 Mähdrescher, 6 Bagger, 4 Moorraupen, 1 Radlader

Einsatzradius: 25 km

www.harries-lu.de



1



2

- 1 Theo Kroh von Deutz-Fahr (vierter von links) stellt den Mitarbeitern von LU Harries den neuen Schlepper vor.
- 2 Die Fahrer von LU Harries konnten mit dem Gespann zumindest einmal eine Runde auf der Straße drehen.
- 3 Der Motor bietet eine Leistung von 250 kW/340 PS. Er verfügt über 7,8 l Hubraum und zwei in Reihe geschaltete Turbolader. Hinzu kommt ein Abgasnachbehandlungssystem, bestehend aus SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung und Partikelfilter.
- 4 Die Anzeigen im Armaturenbrett sind sehr gut ablesbar. Über das neue Infocenter kann der Fahrer unter anderem die Motor- und Getriebeeinstellungen überwachen und verändern.



3



4

Ernte- oder Güllewagen über die Hinterachse geschoben. Das erhöht den Reifenverschleiß und ist gerade auf unbefestigten Wegen ein Sicherheitsrisiko für den Fahrer“, ergänzt Nils Harries. 10 bis 11 t Leergewicht wären das Optimum, meint der Lohnunternehmer. Vor den 40-m³-Wagen werden Schlepper bis zu 300 PS vorgespannt. Diese Leistung wird auf den Moorböden benötigt.

40 km/h reichen aus

Die Traktoren bei LU Harries sind alle auf 40 km/h zugelassen. „Wir fahren relativ kurze

Strecken auf der Straße. 50 oder 60 km/h bringen uns keine echten Zeitvorteile. Die Kosten für einen höheren Dieselverbrauch, zusätzliche TÜV- und Sonderprüfungen und erhöhten Reifenverschleiß sparen wir uns dadurch, dass wir 40 km/h fahren“, so Nils Harries.

Der erste Schnitt ist bei LU Harries in einer Woche zum größten Teil erledigt. Schlagkraft ist gefragt. „Wir sind entsprechend mit sechs Häckslern im Einsatz. Hinzu kommen knapp 30 Abfuhrwagen von 20 bis 40 m³, die wir allerdings zum Teil auch vermieten“, so Peter Harries. Der zweite und dritte Schnitt zieht sich

dann etwas mehr in die Länge. Das meiste Gras wird mittlerweile gehäckselt. „Die meisten Kunden fordern den exakten Schnitt des Häckslers. Die Ladewagen kommen bei den Kunden zum Einsatz, die darauf schwören“, erklärt Nils Harries abschließend.

Meinung zum Gespann:

Die Bereifung könnte breiter sein

„Trotz der Baugröße ist der neue Schlepper erstaunlich übersichtlich“, meint Nils Harries, der seinen Vater in der Betriebsführung unterstützt. Die Bedienung gebe ihm keine Rätsel auf, denn: „Wir haben unter anderem einen Deutz-Fahr 7250 TTV im Einsatz. Die Bedienelemente sind genau gleich aufgebaut, was ich sehr begrüße. Es macht also, was die Bedienung betrifft, keinen Unterschied, ob ich auf einem 9er oder einem 7er Deutz-Fahr sitze.“ Die Bedienlogik mit den unterschiedlichen Farben für die verschiedenen Funktionsbereiche und das neue Cockpit würde ihm gut gefallen. Von den Abmessungen, dem Gewicht und der Motorleistung

her könnte der 9er TTV für das Lohnunternehmen interessant sein.

Das Fahrverhalten auf der Straße des 9ers sei gut. „Ungewohnt ist für mich allerdings die



Geschwindigkeit von 60 km/h. Wir lassen unsere Traktoren im Betrieb alle auf 40 km/h zu“, ergänzt Nils Harries. Hinzu kommt, dass die Länge eines Tridemgespanns die Gesamtlänge von 17 m knackt. „Das ist ein Gespann, das für unsere Einsätze eine Nummer zu lang und zu schwer ist. Wir brauchen möglichst leichte Fahrzeuge, da wir oft auf wenig tragfähigen Flächen arbeiten müssen“, sagt er. Was die Bereifung des 9340 TTV betrifft, könnte sich Nils Harries gut noch breitere Formate darauf vorstellen.



282 km



LU Kausemann

Traktion zählt

Zweite Station der Grasland-Tour war das Lohnunternehmen von Friedel Kausemann in Wipperfürth. Wipperfürth liegt ca. 40 km östlich von Köln im Oberbergischen Kreis und wie der Name, so ist auch die Landschaft.

Kausemann Lohnunternehmung

Ort: Wipperfürth

Mitarbeiter: 12 Festangestellte, bis zu 15 Aushilfen

Hauptdienstleistungen: Gras- und Maisernte, Pressen, Gülleausbringung, Maislegen, Kommunaleinsatz

Schlüsselmaschinen: Ca. 20 Schlepper von 200–390 PS, Radlader 15-t-Klasse, 7 Silierwagen, 6 Häckselwagen, 3 Häcksler, 4 Güllefässer, 1 Gülle selbstfahrer

www.kausemann.com

In der Grünfütterernte bietet das Lohnunternehmen von Friedel Kausemann das volle Programm an: Der Maschinenpark reicht von mehreren Triple-Mähkombinationen über Tandem- und Tridemkurzschnittladewagen bis hin zu drei Selbstfahrhäckslern. Auch die Traktoren sind mit ihrer Leistung an die besonderen topografischen Anforderungen angepasst: Auf dem Betriebsgelände von Friedel Kausemann stehen 939er Fendt, 8670 Massey-Ferguson, mehrere Claas Xerion und für zwei Tage der neue 9340 TTV von Deutz-Fahr, der sich hinsichtlich Leistung und Gewicht gut in die Reihe der Giganten einfügt.

Klassischer Grünlandstandort

Die Grasernte ist eine der wichtigsten Dienstleistungen der Kausemann Lohnunternehmung, das rund 200 Kunden im Oberbergischen Kreis und den umliegenden Kreisen bedient. Das Einsatzgebiet erstreckt sich von 70 m ü.M. am Rhein bis zu 500 m ü.M. im Sauerland. Deshalb können Arbeitsspitzen gerade in der Grünfütterernte gebrochen werden, denn im Oberbergischen beginnt die Vegetationszeit später als in den niederen Lagen. Das Oberbergische Land ist dabei aufgrund der Witterungsbedingungen ein klassischer Dauergrünlandstandort. Nach dem Erntestart Ende April / Anfang Mai machen die zwölf Mitarbeiter von Friedel Kausemann in der Grasernte meist

vier Schnitte pro Fläche in einem Umkreis von etwa 50 km.

Der landwirtschaftliche Betrieb von Franz und Tobias Ackermann mit etwa 150 Milchkühen und einer eigenen Biogasanlage ist einer der ersten Kunden, bei dem Anfang Juni das zweite Mal geschnitten wird: „Wir haben diese Woche tatsächlich noch bei manchen Kunden den ersten Schnitt gemacht und sind erst heute mit drei Ernteketten im Einsatz im zweiten Schnitt. Morgen ist dann auch eine Häckselkette unterwegs und zusätzlich bei einem anderen Kunden mehrere Ladewagen“, erläutert Christopher Steinbach. Die Entscheidung, ob ein Häcksler kommen soll oder die Ladewagen, hänge dann vom Kunden ab, so der gelernte Landmaschinenmechaniker: „Viele häckseln, wenn sie etwas älteres, langes Futter haben, weil sie die Struktur sonst nicht verarbeitet bekommen. Wir haben aber auch einen ganzen Teil Kunden, die man als eingeschworene Häckselkunden bezeichnen kann.“ Es gebe aber auch gegenteilige Beispiele: „Der Betrieb von Franz und Tobias Ackermann, bei denen wir gerade ernten, wäre eigentlich auch für den Häckselereinsatz prädestiniert, sie möchten aber, dass mit Ladewagen geerntet wird.“

Abstimmung zählt

Die Schnittqualität der Ladewagen habe sich in den letzten Jahren extrem verbessert,



1



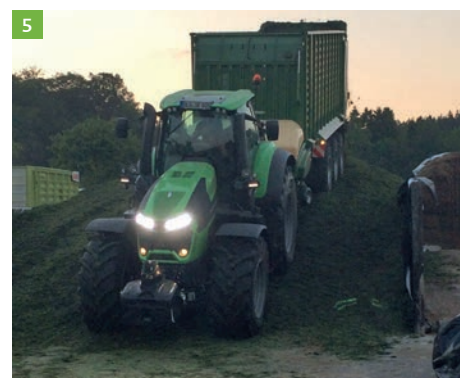
2



3



4



5



6

- 1 Der neue 9340 TTV macht sich ganz gut in der Reihe der Giganten auf dem Betriebsgelände von LU Kausemann.
- 2 Morgentliche Besprechung vor dem Einsatz.
- 3 Zum Glück ist das neue Silo groß genug für das Gespann. Durch die Dosierwalzen legt der Krone-Ladewagen eine saubere Schicht auf dem Silo ab, die sofort verdichtet werden kann.
- 4 LU Kausemanns Mitarbeiter Christopher Steinbach beobachtet mit Deutz-Fahr-Mitarbeiter Matthias Volkmann das Graslandtour-Gespann bei der Arbeit.
- 5 Die Silageernte lief bei LU Kausemann bis spät in den Abend hinein.
- 6 Im bergischen Land geht es zum Teil stark bergab. Hier leistete die Vierrad-Bremsanlage mit den trockenen Scheibenbremsen an der Vorderachse gute Arbeit (kleines Bild). Die Bereifung von BKT, mit dem Agrimax Force IF, also einem AS-Reifen in Front und einem Agrimax Fortis Superbreitreifen im Heck, zeigte sich während der Tour sowohl den Anforderungen im Feld als auch den Straßenfahrten gewachsen.

meint Christopher Steinbach: „Die Schnittqualität, gerade beim ZX, ist mittlerweile sehr hoch. Wenn das Futter halbwegs passt, sind die Unterschiede hinterher sehr gering. Wir haben auch viele Kunden, bei denen wir „Mischsilage“ machen: auf den hofnahen Flächen häckseln und auf den weiter entfernten mit dem Ladewagen bergen. Der Betrieb Ackermann ist zu einem hohen Grad eigenmechanisiert, er hat seine Grünfütterflächen auch selbst gemäht. „Wir arbeiten die Flächen nun in der Reihenfolge ab, in der sie auch gemäht wurden, damit die Anwelkzeiten nicht zu lang werden. Das setzt natürlich einiges an Absprachen voraus“, sagt Christopher Steinbach.

Gegen Mittag sind die hofnahen Flächen, insgesamt etwa 50 ha, auf dem Silo. Das Walzen übernimmt dabei Betriebsleiter Franz Ackermann selbst. „Zum Glück ist die neue Siloplatte ausreichend großzügig angelegt, so dass wir auch mit dem sehr langen Tridemgespann arbeiten können. Bei einigen anderen Kunden wäre ein Gespann mit diesen Ausmaßen nicht unterzubringen“, sagt Christopher Steinbach. Bezogen auf die Schlagkraft in der Fläche hat sich das Gespann bewährt und auch die Abstimmung mit dem zweiten Gespann, einem kleineren Claas Cargos Tandemwagen, war kein Problem.

Meinung zum Gespann

Für den Lohnunternehmer entwickelt

Der 28 Jahre alte Landmaschinenmechaniker Christopher Steinbach ist seit fünf Jahren beim Lohnunternehmen Kausemann und kennt das Unternehmen seit seiner Kindheit, da auch sein Vater in der Firma gearbeitet hat: „Der Deutz-Fahr macht bisher grundsätzlich einen guten Eindruck auf mich. Obwohl ich zuerst skeptisch war, weil wir bisher nie einen Deutz-Fahr im Lohnunternehmen eingesetzt haben. Bisher war der Deutz-Fahr eigentlich eher ein Traktor für den Landwirt und selten auf Lohnbetrieben zu sehen. Der Neue ist ja nun ganz offensichtlich auf den landwirtschaftlichen Lohnunternehmer ausgelegt: groß, und ausgestattet mit viel Technik, von der man auch sagen kann, dass sie gut durchdacht ist. Ich denke da vor allem an die Vierrad-Bremsanlage, die bei uns ganz ent-

scheidend ist, und auch die Aufteilung in der Kabine. Das war bei den Deutz-Fahr-Schleppern, die ich bisher mal von innen gesehen habe deutlich unübersichtlicher. Ein weiterer Punkt ist aus meiner Sicht die Traktion, denn diese ist für uns im Bergland das A und O. Der 9340 TTV scheint diese Anforderung zu erfüllen, denn wenn man vom Gewicht und dem Radstand ausgeht, muss der traktionsmäßig sehr gut sein. Der erste Fahreindruck der Maschine hat das auch bestätigt. Für ein Nullserienfahrzeug macht das alles einen sehr guten Eindruck. Auch die Kombination mit dem Wagen ist stimmig, wenn die Flächen und vor allem die Siloanlagen groß genug sind. Allerdings denke ich, dass der Wagen für unsere engen Straßen etwas zu lang ist.“





Winfried Herrlich führt zusammen mit seiner Frau und seinem Bruder ein Lohnunternehmen im hessischen Hofbieber.

LU Herrlich

Herausforderung: Hanglage

Dritte Station der Grasland-Tour war das Lohnunternehmen Herrlich im hessischen Hofbieber, 15 km östlich von Fulda. Das liegt an den Ausläufern der Rhön. Die größte Herausforderung für das Lohnunternehmen Herrlich ist das hügelige Gelände von 200 bis 800 Höhenmetern.

„Wir kaufen hier in der Regel alle Maschinen zwei Nummern größer als die Kollegen im Flachland. Für einen Tandemladewagen mit 45 m³ reicht normalerweise ein leichter 200-PS-Schlepper aus. Nicht bei uns – hier müssen es mindestens 240-, besser 270-PS-Maschinen sein. Von daher würde der neue 9er Deutz gut in unseren Fuhrpark passen“, ist LU Winfried Herrlich überzeugt.

Wichtig sei, dass die Traktoren über ein relativ hohes Eigengewicht verfügen. Zum einen verringere sich dann der Reifenverschleiß, da die Hinterräder nicht so schnell radieren wie bei leichten leistungsstarken Traktoren, zum anderen müssen sich die Traktoren auch mit schweren Anhängern sicher am Hang bewegen lassen, meint der Lohnunternehmer. Seine Traktoren würden ca. 11 bis 12 t wiegen. Das sei nötig für seine Einsätze. Ein stufenloses Getriebe sei zwingend erforderlich, so Winfried

Herrlich: „Für Zapfwellen- und Transportaufgaben ist das stufenlose Getriebe die erste Wahl. Hinzu kommt, dass unsere Fahrer diese Technik fordern.“

90 % der Stunden im Transport

Nach 5 bis 6 Jahren werden die Traktoren getauscht. Dann haben sie 8.000 bis 10.000 h auf dem Zähler. 90 % der Arbeit verrichten die Traktoren dabei im Transport. „Die Unter- und den Oberlenker bauen wir als erstes ab, wenn der Schlepper geliefert wird. Bei den meisten werden sie erst wieder montiert, wenn sie in Zahlung gehen“, so Winfried Herrlich.

Seine Traktoren laufen 40 bis 60 km/h. Bei den Bereifungen der Traktoren setzt LU Herrlich auf das Maß 710/70 R 42 an der Hinterachse. „Größere Räder benötigen wir nicht. Die sind mir im Ersatz zu teuer“, erklärt LU Winfried Herrlich: „Oft sind die Hinterreifen bereits nach 3.000 h auf 20 % heruntergefahren. Dann wechseln wir auf mittelpreisige Reifen.“ Er vermutet, dass der starke Verschleiß an der Hinterachse der immer höheren Schlepperleistung geschuldet ist, da die Traktoren an Steigungen schneller radieren. Außerdem sind die Stützlasten durch die Untenanhängung und damit die Belastung der Hinterreifen entsprechend gestiegen. Wenn andere Lohnunternehmer in flacheren Regionen noch weiterfahren würden, muss LU Herrlich schon wechseln: „Es muss nur ein wenig feucht

LU Herrlich

Ort: Hofbieber, Hessen

Mitarbeiter: 14 Festangestellte, bis zu 12 Aus-
hilfskräfte

Hauptdienstleistungen: Grünfütterernte, Mais-
häckseln, Mähdrusch, Maislegen, Gülle- und
Substratausbringung u.a. im aufgelösten Verfah-
ren, Holzrücken, Teichentschlammung, Schlamm-
verwertung

Schlüsselmaschinen: 13 Traktoren von 240 bis
270 PS, 5 Häcksler, 6 Ladewagen, 7 Mähdescher,
4 Lkw, 2 Gülleselbstfahrer

Einsatzradius: 100 km, je nach Dienstleistungs-
bereich

www.gebr-herrlich.de



536 km



1



2



3



4

- 1 Am 26.06. morgens um 9 Uhr kommt das Graslandtour-Gespann auf den Hof von LU Herrlich gefahren. Winfried Herrlich (Mitte) und Fahrer Andy Szpiech lassen sich von Matthias Volkmann (Deutz-Fahr) das Gespann vorstellen.
- 2 Ihr Blick fällt auf die neue automatische Kugelschwenkvorrichtung. Diese verfügt über einen feststehenden Niederhalter und kann vom Fahrersitz aus gekoppelt werden. Die Kugel schwenkt beim Abkuppeln nach unten weg.
- 3 Die Flächen sind bei diesem Kunden relativ eben. Der Aufwuchs sehr gering. „Es gab hier nach dem ersten Schnitt keinen Niederschlag mehr. Gemäht werden muss aber trotzdem und dann hoffen wir auf einen besseren dritten Schnitt“, ergänzt Christoph Birkenbach.
- 4 30 ha Gras sollen bei Landwirt Christian Birkenbach (vor dem Schlepper) in Niederbieber geerntet werden. Nach einer kurzen Einweisung geht es los.

sein, und schon sind Traktoren mit geringen Profil am Hang kaum zu halten.“

Die Mechanik der Maschinen sei in den letzten Jahren immer weiter verbessert worden. Allgemein sagt er über die Landtechnik: „Die Absicherung durch die Elektronik hat dazu geführt, dass wir weniger kapitale Schäden haben. Fatal ist allerdings, wenn die Elektronik die Maschine blockiert, obwohl nichts ist. Die Fehlerdiagnose muss noch besser und schneller funktionieren. Vor allem wünschte ich mir eine Klassifizierung der Fehler. Ich will nicht stehen bleiben müssen, nur weil ein Sensor für eine unwichtige Komponente einen Fehler anzeigt.“

Schlechtes Grünfütterjahr

In diesem Jahr fiel die Grünfütterernte in seiner Region mager aus. „Der ersten beiden Schnitte waren nicht sehr stark, was dazu geführt hat, dass viele unserer Kunden mit der eigenen Technik geerntet haben. Wir haben dadurch Umsatz eingebüßt“, so Winfried Herrlich. Die Kundenbetriebe und Flächen liegen zwar in unterschiedlichen Höhenlagen, verlängerte Schnittzeiträume hätte der Lohnunternehmer dadurch aber nicht: „Die Betriebe in den hohen Lagen schneiden in der Regel früher, damit die Futterqualität entsprechend hoch ist. So ist es bei uns ähnlich wie im Flachland. In einer Woche ist ein Schnitt durch.“

Meinung zum Gespann: Solide Vorserienmaschine

Andy Szpiech ist festangestellter Schlosser im Lohnunternehmen Herrlich. Er ist gelernter Industriemechaniker, hat sich aber immer für die Landtechnik interessiert: „Mein primärer Arbeitsplatz ist die Werkstatt. In der Hochsaison sitze ich aber natürlich auch auf dem Schlepper.“ Nach sechs Stunden auf dem Deutz-Fahr 9340 TTV zieht er ein positives Fazit: „Dafür, dass es ein Vorserienschlepper ist, macht der Traktor einen soliden Eindruck.“ Trotz der recht kurzen Einweisungszeit sei es aus seiner Sicht nicht schwierig, sich mit den wichtigsten Funktionen des Schleppers zurechtzufinden.



Ein Tridemladewagen sei für die betrieblichen Einsatzbereiche von LU Herrlich einen Tick zu lang: „Unser Problem sind die häufig beengten Hofflächen, was wir heute auch wieder gesehen haben. Da kommen wir mit Gespannen dieser Länge nicht klar. Sicherlich haben wir auch Kunden, die über mehr Platz verfügen. Das ist aber leider die Ausnahme.“ Die Gespanne müssten in erster Linie wendig sein. „Die Wendigkeit des Schleppers gefällt mir und ist vergleichbar mit den Traktoren, die wir in unserem Betrieb einsetzen“, erklärt Andy Szpiech und sagt abschließend: „Über die Langzeitqualität des Gespanns kann man nach einem Tageseinsatz natürlich nichts aussagen. Ich kann mir aber gut vorstellen, dass die Maschine in der Praxis gut ankommen wird.“



LU Timo Mücke im neuen Deutz-Fahr 9340 TTV

Große Strukturen – trotzdem kleine Flächen

Das ist eine der Herausforderungen, denen sich LU Timo Mücke aus dem sächsischen Münchhof in der Grünfütterernte stellen muss. Das optimale Gespann für den Silotransport zu finden, gelang ihm über die Auswertung seiner Vollkostenrechnung.

LU Mücke

Ort: Münchhof, Sachsen

Mitarbeiter: 12 Festangestellte, bis zu 10 Aushilfskräfte

Hauptdienstleistungen: Grünfütterernte (Gras und Luzerne), Maishäckseln, organische Düngung, Lkw-Transporte

Schlüsselmaschinen: 7 Traktoren von 200 bis 330 PS, 3 Häcksler, 4 Lkw, 1 selbstfahrender Mäher, 1 NaWaRo-Überlademaus

Einsatzradius: 50 km

www.lu-muecke.de

LU Mücke

Das vierte und abschließende Ziel der Graslandtour lag ziemlich genau in der Mitte zwischen Leipzig und Dresden. Dort betreibt Timo Mücke seit 1998 ein Lohnunternehmen, das sich auf Grünfütter- und Maisernte, sowie Transportdienstleistungen rund um die Landwirtschaft spezialisiert hat. Das Graslandtour-Gespann kam zum rechten Zeitpunkt, denn die Ernte von 200 ha Grasland für eine große Biogasanlage in Naundorf stand dieser Tage an. Die meiste Zeit lief das Gespann als reiner Häckseltransporter.

50 km/h sind Standard

Die Traktoren in der Flotte von Timo Mücke sind allesamt auf 50 km/h zugelassen. Als die ersten 60-km/h-Schlepper auf den Markt kamen, hat er sich zwar auch einen gekauft. Die Versprechen über die Vorteile der höheren Geschwindigkeit durch den Hersteller sah er in der Praxis aber nicht eingelöst: „Wenn, dann müssten alle Fahrzeuge einer Kolonne auf 60 km/h umgestellt werden. Sonst ist der eine Schlepper immer etwas zu schnell und die Ket-

te läuft nicht richtig rund“, erklärt Timo Mücke und ergänzt: „Verbrauchsmessungen und -vergleiche haben uns gezeigt, dass das 60-km/h-Gespann 20 bis 25 % mehr Diesel pro t benötigt als das vergleichbare 50-km/h-Gespann.“

Der Trend im Lohnunternehmen Mücke geht, wenn Ladewagen, dann zum Tandemfahrzeug. „Neu kaufen wir ausschließlich Tandemfahrzeuge. Das Tridemachsaggregat ist mir zu teuer. Dieser Aufpreis ist meiner Meinung nach nicht gerechtfertigt, da der Leistungszuwachs im Vergleich zum Tandemwagen gar nicht so hoch ist. Das dreiachsige Fahrzeug lässt sich schwerer ziehen und braucht entsprechend mehr Schlepperleistung“, ist Timo Mücke überzeugt. Das optimale Silotransportgespann bestehe für ihn deshalb aus einem 200-PS-Schlepper und einem 45-m³-Tandemwagen. „Mit diesen Gespannen erreichen wir nachvollziehbar durch unsere Vollkostenrechnung Spitzenergebnisse von 0,6 l Diesel pro t Maissilage. Das schafft man weder mit einem Tridemfahrzeug, noch mit dem 60-km/h-Schlepper“, ist der Lohnunternehmer überzeugt.

In Zukunft häufiger am Feldrand überladen

Die Kunden würden aufgrund der Schnittqualität bei ihm ausschließlich den Häcksler ordern. „Wir arbeiten viel für Biogasanlagen. Die haben hohe Ansprüche an die Schnittqualität,



912 km



- 1 In Sachsen lief das Graslandtour-Gespann in einer Häckselkette mit.
- 2 Jedes Gespann geht bei der Biogasanlage über die Waage. Das Gewicht des Graslandtour-Gespanns lag im Rahmen.
- 3 Traumhafte Bedingungen: Vor der großen Siloanlage wurde abgeladen. Den Rest erledigte dann der Radlader von LU Mücke.
- 4 Große Technik – kleine Flächen: Zum Teil wurden Flächen von unter einem Hektar an diesem Tag gehäckselt.
- 5 Am Fahrkomfort gab es nichts auszusetzen. Die Federung der Kabine und der Vorderachse sprechen gut an. Die Reifen laufen ruhig auf der Straße.

die ein Ladewagen leider bisher nicht bietet, trotz der Versprechen der Hersteller. Eigentlich wäre ein Lade- bzw. Combiwagen pro Erntekette bei uns sinnvoll. Denn wir ernten, gerade wenn es um das Dauergrünland geht, auf z.T. sehr kleinen Flächen von unter einem Hektar. Da wären wir mit dem Ladewagen deutlich zügiger unterwegs. Viele meinen, dass wir in den neuen Bundesländern ausschließlich auf 100-ha-Flächen arbeiten. Das ist weit gefehlt“, erklärt der Lohnunternehmer.

Erste Erfahrungen hat er seit dieser Saison mit einer Überlademaus gesammelt. Diese kann das Futter am Feldrand vom Boden aufnehmen und auf den Lkw überladen: „Bei Mais funktioniert diese Technik bereits sehr gut. Im Gras und GPS sind noch einige Anpassungen nötig.

In Zukunft werden wir mehr und mehr mit der Überladetechnik arbeiten. Auf dem Feld reichen dann zwei bis maximal drei Traktorgespansse aus. Auf der Straße fahren wir dann mit dem Lkw, der die Tonne deutlich günstiger als das

Schleppergespann transportieren kann. Ab 10 km lohnt sich dieser Zwischenschritt. Das betrifft ca. 40 % der Flächen, die ich ernte.“ ■

Meinung zum Gespann:

Leistung passt – Verarbeitung noch nicht ganz

LU Timo Mücke (links) und sein Mitarbeiter Tobias Reher haben das Gespann an den beiden Einsatztagen gefahren. Insgesamt sind dabei ca. 20 Stunden zusammengekommen. „Wir haben das Gespann zum Häckseltransport und als Ladewagen für die ganz kleinen Flächen eingesetzt“, so Timo Mücke. Das Fazit zum Deutz-Fahr 9340 TTV fällt positiv aus. „Wir konnten einen Verbrauch von ca. 18 l Diesel pro Stunde ermitteln. Zuladen konnten wir ca. 15 t. Damit ist der Verbrauch vergleichbar mit dem unserer Schlepper“, fügt der Lohnunternehmer hinzu. „Das Leergewicht von knapp 27 t ist allerdings hoch und trägt automatisch zu einem höheren Verbrauch bei“, ergänzt Tobias Reher.



Die Bedienung hat den beiden nach einer kurzen Einweisung keine Rätsel aufgegeben. „Das Getriebe lässt sich einfach bedienen. Die Kabine wirkt von außen eher klein. Wenn man auf dem Schlepper sitzt, ist die Größe aber ausreichend“, meint der Lohnunternehmer. Zwei Sachen würden ihn an der Vorserienmaschine stören: „Wir hatten bei unseren Einsätzen Außentemperaturen von über 35 °C. Da liefen der Klimakompressor und Gebläse auf Hochtouren. Dadurch war es in der Kabine doch recht laut. Die Techniker sollten die Platzierung des Kompressors noch einmal überdenken. Außerdem gefällt mir die Auswahl der Materialien in der Kabine nicht. Zum Teil kommt leider etwas einfacher Kunststoff zum Einsatz, was den Gesamteindruck der sonst gut verarbeiteten Kabine etwas trübt. Ein paar kleinere Anpassungen, etwas solidere Materialien in der Kabine und auf Dauer eine hohe Zuverlässigkeit. Dann kann der neue Deutz-Fahr eine Alternative werden.“



Bohnenkamp AG

Neue Dimensionen in kürzester Zeit

Die Bohnenkamp AG war bei der Graslandtour für die Bereifung zuständig. Am Schlepper waren Reifen des indischen Herstellers BKT montiert. Die Redaktion hat Heiko Holthaus, der für das Agrarreifengeschäft bei der Bohnenkamp AG zuständig ist, gefragt, wie er die Chancen für BKT auf dem deutschen Markt einschätzt.

LU: Welche Schritte hinsichtlich der Reifengröße und -breite sind für Großtraktoren zu erwarten?

Heiko Holthaus: Für die Traktoren der hohen Leistungsklassen werden immer größere und leistungsstärkere Reifen benötigt. Dementsprechend verändern sich einige wichtige Parameter wie z. B. der Abrollumfang, der Außendurchmesser, der Tragfähigkeitsindex und der dynamischen Rollradius (SRI=Speed Radius Index) weiterhin nach oben.

BKT arbeitet bei der Entwicklung dieser Reifen schon in einer sehr frühen Phase eng mit den Traktorenherstellern zusammen und entwickelt Produkte auch auf direkte Anfrage der Hersteller. Reifen mit modernster Breitreifen- oder IF-Technologie sind schon lange lieferbar.

LU: Wo liegt aktuell der Entwicklungsschwerpunkt bei BKT?

Holthaus: Um seinen Kunden stets hochwertige Produkte auf dem neuesten Stand der Technik anzubieten, investiert BKT jährlich vier bis fünf Prozent seines Umsatzes in die Forschungs- und

Entwicklungsarbeit. Der aktuelle Schwerpunkt in der Entwicklung unseres Partners BKT liegt im weiteren Ausbau der Produktrange. Hierbei setzt BKT darauf, neue Größen innerhalb kürzester Zeit auf den Markt zu bringen, um seinen Kunden für jede Anforderung den richtigen Reifen anbieten zu können. Dabei steht immer der Wunsch des Kunden im Mittelpunkt.

LU: Wie entwickelt sich der deutsche Agrarreifenmarkt derzeit?

Holthaus: Im Ersatzgeschäft liegt der deutsche Gesamtmarkt für Agrarreifen im Vergleich zum äußerst starken Vorjahreszeitraum kumuliert bei circa -10 %.

LU: Welche Entwicklung nehmen die Anteile beim Ersatz- und Erstausrüstergeschäft bei BKT ein?

Holthaus: Nach meinem Kenntnisstand hat unser Partner BKT in allen europäischen Ländern einen hohen Marktanteil im Ersatzgeschäft. Der Anteil im Erstausrüstungsgeschäft ist ebenfalls in den letzten Jahren stark gestiegen.

LU: Für welche Traktorenhersteller ist BKT aktuell im Erstausrüstergeschäft vertreten?

Holthaus: Seit nahezu 15 Jahren hat sich BKT auch als qualitativ hochwertige und verlässliche Marke im Erstausrüstergeschäft etabliert und beliefert heute fast alle namhaften Traktorenhersteller in Europa, Indien und Nord-Amerika mit seinen Produkten.

LU: Welche Reifendimensionen werden aktuell in der Erstausrüstung vertrieben? Welche spielen im Ersatz die größte Rolle?

Holthaus: Mittlerweile hat nahezu die gesamte Bandbreite der von BKT produzierten Reifen auch den Weg in die Erstausrüstung gefunden. Neben vielen etablierten Dimensionen ist es eine Stärke von BKT, schnell auf Kundenwünsche zu reagieren. Bei Sonderanwendungen und speziellen Anforderungen liefert Bohnenkamp dann genau auf die individuellen Anforderungen und Wünsche der Kunden abgestimmte Reifen bzw. komplette Räder.

Um den Bedarf unserer Kunden zu befriedigen und kürzeste Lieferzeiten zu gewährleisten, halten wir in unserem Lager am Hauptsitz in Osnabrück ständig Reifen, Räder und Fahrzeugteile auf einer Fläche von mehr als 85.000 m² vor. Insgesamt sind es 1,2 Millionen Stück in mehr als 6.500 unterschiedlichen Ausführungen. ■



Für die Traktoren der hohen Leistungsklassen werden immer größere und leistungsstärkere Reifen benötigt.

Heiko Holthaus ist Geschäftsbereichsleiter Agrar bei der Bohnenkamp AG in Osnabrück.



Same Deutz-Fahr

„Die Kunden wünschen mehr Leistung“

Davon ist Rainer Morgenstern, Executive Director Europa der Same Deutz-Fahr Gruppe, überzeugt. Mit der neuen Deutz-Fahr 9er Baureihe will der Hersteller diesem Kundenwunsch nachkommen.

LU: Wie schätzen sie den Markt für Großtraktoren in Deutschland ein?

Rainer Morgenstern: Der Anteil an Großtraktoren im Bereich von 300 PS nimmt beständig zu. Über 250 PS gibt es einen Gesamtmarkt in Deutschland von über 3.200 Stück pro Jahr. Dazu kommt der Wunsch der Kunden, immer schlagkräftiger und effizienter zu arbeiten. Bei der Entwicklung der Serie 9 TTV standen die Eigenschaften Schlagkraft, Effizienz und Komfort an oberster Stelle. Die bisher gelaufenen Tests bei uns im Haus und von unabhängiger Stelle zeigen eindrücklich, dass wir mit der Serie 9 TTV eine echte Alternative zu den bereits in diesem Markt agierenden Herstellern sind. Bereits heute erfahren wir von Profibetrieben und landwirtschaftlichen Lohnunternehmen großes Interesse an der Serie 9 TTV, was sich vor allem am ausgebuchten Kalender unserer Vorführfahrer zeigt.



Insgesamt investiert die Same Deutz-Fahr Gruppe in das Werk in Lauingen über 75 Mio. €.

Rainer Morgenstern ist Executive Director Europa der Same Deutz-Fahr Gruppe und Sprecher der Geschäftsführung der SDF Deutschland GmbH.

Mit der neuen 9er Serie will Deutz-Fahr eine Alternative zu den etablierten Wettbewerbern in der PS-Klasse ab 300 PS bieten.

LU: Für wann ist die Auslieferung der ersten Serienmaschinen geplant?

Morgenstern: Die ersten Vorserien-Traktoren sind bereits seit Juli bei ausgewählten Kunden und haben schon umfangreich ihre Praxistauglichkeit bewiesen. Der Produktionsstart ist für den Oktober 2015 geplant.

LU: Welche Spezifikationen und Ausstattungslinien wird es geben?

Morgenstern: Die Serie 9 TTV kann sehr umfangreich und individuell an die Bedürfnisse des Kunden angepasst werden. Die Ausstattungsvielfalt berücksichtigt unterschiedliche Hydraulikleistungen, Anzahl der Steuergeräte, mit oder ohne Frontzapfwelle, mit oder ohne iMonitor² und vieles mehr. Selbstverständlich kann die Serie 9 TTV auch mit allen Deutz-Fahr SmartFarming-Applikationen wie z.B. dem Spurführungssystem Agrosky ausgerüstet werden.

LU: Wo wird der 9er gebaut?

Morgenstern: Für Deutz-Fahr ist Lauingen das Kompetenzzentrum für Hochleistungstraktoren. Neben der Traktoren-Produktion befindet sich auch die Projektleitung der Entwicklung für dieses PS-Segment am deutschen Standort. Grundsätzlich gibt es bei der Serie 9 wie bei allen Deutz-Fahr Baureihen keine Produktion auf Lager, die Traktoren werden nach Auftragseingang entsprechend der individuellen Kundenwünsche produziert.

LU: Der Standort Lauingen wird derzeit ausgebaut. Welche Marken und welche Traktorenbaureihen werden dort aktuell und in Zukunft produziert?

Morgenstern: Aktuell entsteht am Standort in Lauingen das „Deutz-Fahr-Land“: Eine hochmoderne Produktionsstätte für Traktoren. Insgesamt investiert die Same Deutz-Fahr Gruppe in dieses Werk über 75 Mio. €. Der Rohbau wird Ende September 2015 abgeschlossen sein und die Installationsarbeiten in der neuen Lackieranlage haben bereits begonnen. Wir liegen hier voll im Zeitplan und werden mit der Produktion bereits im August 2016 beginnen. Darüber hinaus sind derzeit auch noch weitere Investitionen in ein neues Kundenzentrum mit Teststrecke in der Planung. Aktuell werden die Serien 6, 7, 9 und in Zukunft die Serie 11 von Deutz-Fahr sowie die Großtraktoren für die Marken Same und Lamborghini produziert. ■



Krone

Der Kombiwagenmarkt wächst

Ein wichtiger Bestandteil des Graslandtour-Gespans war der Ladewagen. Die Redaktion hat bei Heinrich Wingels (Marketingleiter bei Krone) nachgefragt, welche Rolle der Ladewagen im Portfolio spielt und mit welchen Entwicklungen in Zukunft zu rechnen ist.

LU: Wie schätzen Sie den deutschen Markt für Ladewagentechnik ein?

Heinrich Wingels: Der Markt in Deutschland ist in der abgelaufenen Saison vom 01.07.2014 bis 30.06.2015 um 16 % auf ca. 900 Einheiten angewachsen. Die Hälfte davon sind mittlerweile Kombifahrzeuge. Der Trend geht ganz klar in diese Richtung. Wer in einen Ladewagen investiert, möchte diesen im Gras und im Maistransport einsetzen können. Im Moment rechnen wir damit, dass der Markt im nächsten Jahr aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Lage in der Landwirtschaft etwas zurückgehen wird.

LU: Welche Rolle spielen bei Ihnen die reinen Häckseltransportwagen?

Wingels: Wir haben diese Fahrzeuge erst Ende 2013 in unser Verkaufsprogramm aufgenommen. Sie haben sich für uns als Verkaufsschlager entwickelt. Wir können unseren 55-m³-Wagen in weniger als einer Minute komplett abladen. Das ist ein absolutes Alleinstellungsmerkmal, auf das der Markt gewartet hat. Gekauft werden diese Fahrzeuge fast ausschließlich von Lohnunternehmern.



Wer in einen Ladewagen investiert, möchte diesen im Gras und im Maistransport einsetzen können.

Heinrich Wingels ist Marketingleiter der Maschinenfabrik Krone in Spelle.

Der neue ZX-Kombiwagen verfügt über eine schwenkbare Vorderwand. Dadurch konnte das Ladevolumen des Wagens um bis zu 4,5 m³ erhöht werden.

LU: Welches sind die aktuellen Trends hinsichtlich Volumina, Tonnagen und der Entscheidung für Tandem- oder Tridemfahrzeuge?

Wingels: Die Lohnunternehmer kaufen in der Regel die Fahrzeuge ab 40 m³. Ob Tandem- oder Tridemfahrzeuge geordert werden, hängt stark von den örtlichen Gegebenheiten ab. Das Tridemfahrzeug wird bevorzugt in den Regionen verkauft, wo Gelände und Infrastruktur entsprechend ausgebaut sind. Das beginnt bei der Flächengröße, geht über die Feldwege bis hin zu den Betriebsflächen.

LU: Wie gestaltet sich die Nachfrage nach der automatischen Schleifeinrichtung?

Wingels: Gerade bei den größeren ZX-Wagen erreichen wir mittlerweile eine Ausstattungsquote von über 50 %. Die Lohnunternehmer legen sehr viel Wert auf diese Technik. Zum einen entfällt zum Schleifen der Messer der Ein- und Ausbau, was deutlich Zeit spart. In zwei Minuten sind die Messer mit unserem System wieder scharf. Zum anderen wird weniger Kraftstoff verbraucht, weil die Messer häufiger geschliffen werden können. Nicht zu vergessen ist die bessere Futterqualität durch den sauberen Schnitt. Der Aufpreis unserer Schleifeinrichtung liegt bei ca. 8.000 €.

LU: Wie geht die Entwicklung im Bereich der Kombiwagen bei Krone weiter?

Wingels: Wir starten in der Saison 2016 mit neuen ZX-Kombiwagen von 43 bis 55 m³ als Tandem- und Tridemfahrzeuge. Das Ladeaggregat wurde auf Schlepperleistungen bis 400 PS ausgelegt. Der Antrieb des Rotors erfolgt bei diesem Wagen über einen Verbundriemen und einen im Rotor integrierten Planeten-Antriebsatz. Die 2,125 m breite Pick-Up wird hydraulisch angetrieben. Der Kratzboden ist im vorderen Bereich abgesenkt. Die Vorderwand ist beim neuen ZX schwenkbar. Somit konnten wir das Ladevolumen um 4,5 m³ erweitern. Außerdem schwenkt die Vorderwand beim Abladen nach hinten, um den Entladevorgang zu unterstützen. Die elektronische Zwangslenkung, die Messerschärfereinrichtung und das elektronische ABS-Brake-System sind nur einige Optionen, die wir sofort liefern können. ■