

Fahrbericht Agrilog-Trägerfahrzeug:

Ein Lastenträger mit acht Rädern

Für überbetriebliche Arbeiten wie Güllefahren oder Kompoststreuen werden häufig große Trägerfahrzeuge mit Spezialaufbauten eingesetzt. In den ohnehin kleinen Markt steigt nun einer der größten Selbstfahrer ein: der Agrilog 4. profi hat mit dem Prototyp eine Probefahrt unternommen.

Wie kann ein großer Selbstfahrer wirtschaftlich eingesetzt werden? Diese Frage stellt sich – zu Recht – immer, wenn es um Großmaschinen geht. Entscheidend ist, daß die Leistung gegenüber anderen Verfahren höher ist und daß die Maschine möglichst viele Einsatzstunden im Jahr sammelt.

Darauf setzt auch der Konstrukteur des Agrilog 4, Dr. Friedrich Herberg. Er sieht den Einsatz seines Trägerfahrzeugs überall dort, wo große Gütermengen transportiert werden. Für unseren Fahrbericht beobachteten wir den Agrilog mit aufgebautem 25-m³-Gülletank und

Schleppschuhverteiler. Und im Gülleeinsatz dürfte auch der Einsatzschwerpunkt liegen. Im Gegensatz zu anderen Gülle-Selbstfahrern ist die Transportkapazität sehr groß. Das ist wiederum bei großen Schlaglängen günstig, weil unter Umständen kraftstoffverbrauchende und zeitaufwendige Leerfahrten auf dem Acker entfallen.

Weitere Einsatzmöglichkeiten bieten sich beim Ausbringen von Klärschlamm, Scheidekalk und Festmist. Denkbar ist auch der Aufbau eines Zweischeidenstreuwerks zum Streuen von Grunddünger. Außerdem kann der Agrilog als Transportfahrzeug in der Gras- und Silomaisernnte sowie zum Feldrandtransport von

Getreide, Körnermais und Zuckerrüben eingesetzt werden. Für alle diese Einsätze soll ein einziger Aufbau, der je nach Einsatz mit den entsprechenden Streuwerken ausgerüstet wird, ausreichen. Der Behälter faßt 20 m³ und ist mit einem Kratzboden ausgestattet. Zur Anlage von Zuckerrübenmieten kann am Heck ein Querförderband (Entladehöhe: 3 m) montiert werden. Denkbar ist auch der Aufbau eines Ladebunkers, mit dem Zuckerrüben aus dem Schwad aufgenommen werden können.

Schon die Größe des Fahrzeugs mit vier Achsen ist beeindruckend. 8,50 m mißt der Agrilog 4 in der Länge. Die Breite beträgt 2,95 m, die Höhe 3,70 m. Bewegt wird der Agrilog von einem 6-Zylinder-MAN-Motor mit 309 kW/420 PS. So stark sind zwar auch andere Trägerfahrzeuge ähnlicher Bauart, doch mit vier Lenk-Trieb-Achsen kann kein Konkurrent aufwarten. Warum vier Achsen? Das Gewicht soll auf viele Räder verteilt werden, um den Bodendruck möglichst gering zu halten. Außerdem können Reifen mit geringerem Durchmesser montiert werden. Dadurch liegt der Aufbau und damit der Schwerpunkt tiefer.

Auf dem Acker wird die Allradlenkung eingeschaltet. Auf der Straße lenken nur die beiden Vorderachsen.





In der Hundegangschaltung verlaufen die Fahrspuren der acht Räder parallel nebeneinander.

Der Agrilog besitzt zwei Hydraulikkreisläufe für den Fahrtrieb.

Ein Kreislauf bedient die erste und die vierte Achse. An diesen beiden Achsen ist jeweils ein Getriebe mit einem Hydromotor angeflanscht. Der zweite Kreislauf bedient die zweite und dritte Achse. Zwischen diesen beiden Achsen ist ein Verteilergetriebe mit zwei Hydromotoren montiert. Von dem Verteilergetriebe geht eine Gelenkwelle zur zweiten und eine Gelenkwelle zur dritten Achse. Das hört sich unständig an. Es war jedoch nicht möglich, Achsen mit Durchtrieb zu verwenden. Denn die größeren Baumaße ließen sich mit der aufwendigen, hydraulischen Achsaufhängung nicht kombinieren.

Bereift ist der Agrilog mit Michelin-Reifen der Größe 750/65 R 26. Der Reifendruck kann zur Bodenschonung bis auf 1 bar gesenkt werden. Eine Reifendruckregelanlage ist für spätere Fahrzeuge bereits vorgesehen. Der Einsatzschwerpunkt für den Agrilog ist sicher der Acker. Hier kann er vollbeladen immerhin bis zu 16 km/h schnell fahren.

Möglich ist aber auch die Kombination aus Straßentransport und Arbeiten auf dem Feld, z.B. beim Güllefahren. Auf der Straße kann der Agrilog bis zu 32 km/h schnell fahren. Außerdem ist das Fahrzeug nicht ganz 3 m breit, und die Bereifung ist für Straßenfahrten geeignet. Für die nächsten Fahrzeuge ist sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geplant.

Auf dem Feld werden alle Räder gelenkt. Möglich sind Allradlenkung und Hundegang. Auf der Straße werden die beiden hinteren Achsen gesperrt. Gelenkt wird

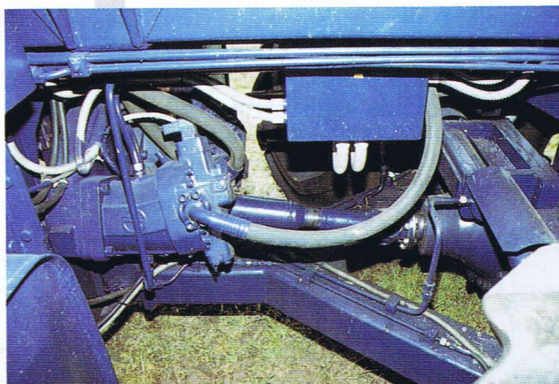
dann nur über die beiden vorderen Achsen.

Trotzdem: Mit einem so großen und schweren Fahrzeug auf der Straße zu fahren, ist sicher nicht immer ein Vergnügen, sei es auf verkehrsreichen oder engen Straßen. Darum sollten Straßenfahrten auf Kurzstrecken von ca. 3 km beschränkt bleiben.

Die Kabine wurde von Claas geliefert. Sie bietet genügend Platz und eine gute Sicht nach vorne und den Seiten. Die Bedienelemente haben beim Prototyp noch nicht ihren endgültigen Platz gefunden. Ihre Anordnung wirkte noch etwas unaufräumt. Doch das soll sich bei

Plus und Minus

- + hohe Transportkapazität
- + vielseitige Verwendbarkeit
- + komfortable Fahrweise
- + gute Verarbeitung
- lauter Motor
- große Abmessungen für Straßenfahrt
- teure Spezialaufbauten erforderlich



Die zweite und dritte Achse wird über Gelenkwellen von Hydromotoren angetrieben.

den nächsten Fahrzeugen ändern. Einen wirklichen Eindruck vom Agrilog erhält man erst beim Fahren. Der Motor hinter der Kabine brüllt zwar gehörig, doch bei der Bedienung gibt sich der Goliat gutmütig. Auf dem Feld braucht man nur den Fahrschalter zu betätigen. Dann wird die Geschwindigkeit von 0 bis 32 km/h allein über den Hydrostat geregelt. Bei unserer zügigen Probefahrt auf einer holprigen Wiese wurden die Bodenebenenheiten von dem Fahrwerk praktisch völlig geschluckt. Obwohl das Fahrzeug groß und schwer ist, hat man durch die Wen-

digkeit nicht einen Moment das Gefühl, daß der Agrilog schwerfällig ist. Von der Technik her ist der Agrilog gelungen. Auch die Verarbeitung war nach unserer Beobachtung ohne Mängel – von der Verarbeitung des Rahmens bis zur Verlegung der zahlreichen Hydraulikleitungen. Hersteller des Agrilog ist die Firma Herberg Landtechnik in Ebeleben. Der Vertrieb soll u.a. über M & N Agrar Service in Nordhorn erfolgen.

Fazit: Technisch ist der Agrilog 4 ein Leckerbissen. Doch wegen des hohen Preises – mit Gülleaufbau ca. 500 000 DM – rechnet sich ein Trägerfahrzeug dieser Kategorie nur durch viele Einsatzstunden. Das Güllefahren allein dürfte in den meisten Fällen für den wirtschaftlichen Einsatz nicht ausreichen. Weil der Markt für solche Fahrzeuge in Deutschland sicher begrenzt ist, plant Konstrukteur Herberg bereits kleinere Versionen mit zwei und drei Achsen. G. Theißen

profi Daten-Kompaß Agrilog 4

Motor: 6-Zylinder-Dieselmotor von MAN, 309 kW/420 PS bei 2 000 U/min, 12 l Hubraum, Kraftstofftank mit 600 l Inhalt

Fahrtrieb: vollhydraulisch (Mannesmann-Rexroth), vorwärts und rückwärts 0 bis 32 km/h

Fahrwerk: Bereifung: 750/65 R 26, vier Lenk-Trieb-Achsen, Selbstsperrdifferential, Lenkwinkelsensoren, hydraulische Achsaufhängung zum Anheben und Absenken des Fahrzeugs beim Aufbauwechsel

Lenkung: bei Straßenfahrt hydraulische Lenkung der beiden Vorderachsen, bei Feldfahrt Allradlenkung oder Hundegang, Wendekreis 13 m

Geräteantrieb: Load-Sensing-Hydraulik (Mannesmann-Rexroth), Förderleistung 300 l/min, Arbeitsdruck 300 bar,

Kraftheber: Normkraftheber Kat. III, Hubkraft: 50 000 N, digitale Elektrohydraulische Hubwerksregelung mit Lage-, Zugkraft- und Mischregelung sowie Schwingungstilgung, Bosch EHR-D, Dreipunktgestänge seitlich schwenkbar.

Abmessungen und Gewichte: Breite 2,95 m, Länge 8,50 m, Höhe 3,70 m, Fahrzeuggewicht ohne Aufbau 12 000 kg, Zul. Gesamtgewicht 36 000 kg