



Mit 175 PS und bis zu 7,5 t Nutzlast gehört der Swisstrans zu den grössten seiner Art.

Schiltrac Swisstrans 6150

Alpiner Lastenesel

Der neue Swisstrans von Schiltrac ist etwas kleiner und einfacher ausgestattet als sein Bruder Eurotrans. Wir fahren den starken Allrounder in der Heuernte.

Ausserlich erkennt man kaum einen Unterschied zum Eurotrans, allerdings zeichnet sich der neue Swisstrans durch eine etwas einfachere Grundausstattung, seine geringere Aufbauhöhe und die etwas kleinere 18-Zoll-Standardbereifung aus. Die Nutzlast liegt unaufgelastet mit 7500 kg rund 2000 kg unter der des Eurotrans. Eine Auflastung auf 9500 kg Nutzlast ist aber möglich. Ein weiterer Unterschied ist der maximale Radstand von 3,35 m. Den Eurotrans gibt es noch in der Variante mit 3,95 m Radstand.

Unser Kandidat

Der von uns gefahrene Transporter gehört Landwirt Ueli Heim aus Oberwil im Simmental (BE). Wir konnten

ihn bei der Heubergung mit einem Ladewagenaufbau des Herstellers Lüönd mit gut 35 m² Fassungsvermögen einsetzen. Zudem nutzt der Landwirt den Transporter mit einem Miststreueraufbau und einem Jauchefassaufbau

zum Ausbringen von Wirtschaftsdünger. Die Aufbaugeräte betreibt er über die zwei Zapfwellenübersetzungen (1000, 1000 Eco). Die Zapfwelldrehzahl von 540 U/min wird durch das hohe Drehmoment bei



Fotos: Alexander Bertling

Die Bedienung erfolgt über den Schalt- beziehungsweise Fahrhebel sowie über Folientaster auf der rechten Seitenkonsole.



Links hinter der Kabine sind gut erreichbar die Anschlüsse der drei doppelt wirkenden, hydraulischen Steuergeräte sowie der Ölkühler des Getriebes zu finden.



Die moderne Kabine unseres Swisstrans mit Klimaanlage und Radio ist geräumig. Allerdings sind diese zwei Details genau wie die Türen Zusatzausstattung.



Auf der Strasse beschleunigt der Swisstrans auf bis zu 40 km/h bei 1750 U/min. Die Gesamtbreite mit der 20 Zoll grossen Zwillingssbereifung beträgt rund 2,80 m.

Foto: Katharina Lütke-Holz

niedrigeren Motordrehzahlen erreicht. Die drei Anschlüsse der doppelt wirkenden hydraulischen Steuergeräte sind zentral hinter der linken Kabinenseite angeordnet. Dort befindet sich auch der Ölkühler des zwangsgeschmierten, lastschaltbaren Wendegetriebes. Es bietet vier mechanische Gänge mit je drei Lastschaltstufen (24/8). Das Getriebe erreicht die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h bei niedrigen 1750 Motorumdrehungen pro Minute. Seine Schrägverzahnung sorgt für mehr Laufruhe.

Schiltrac entwickelt und fertigt das Getriebe selbst. Besonders daran sind der vollständig integrierte Nebenantrieb für die Hydraulikpumpen. Ausserdem sorgt ein permanenter Allradantrieb für optimalen Grip in jeder Hanglage. Optional kann ein stufenloses, hydrostatisches Getriebe mit direktem, mechanischem Zapfwellendurchtrieb von Schiltrac eingebaut werden.

Kraftvoll und agil

Apropos Motor: Die Kraft schöpft der Swisstrans genauso wie der Eurotrans aus einem Sechszylinder-Dieselaggregat. Der 6,11 grosse Deutz-Motor leistet 129kW/175 PS.

Durch einen Dieseloxydations-Katalysator (DOC) und den SCR-Katalysator sowie einen Dieselpartikelfilter (DPF) erreicht er die Abgasstufe V. In unserem Einsatz liess sich das ausgesuchte Fahrzeug damit durchaus agil bewegen. Die Transportgeschwindigkeit lag selbst an steilen Hängen und bei voll beladenem Ladewagen mit etwa 13t Gesamtgewicht bei rund 35 km/h. Der begrenzende Faktor war eher die Breite des mit Zwillingssreifen der Grösse 9.5 R 24 vorne und 405/70 R 20 hinten ausgerüsteten Swisstrans. Mit rund 2,80m war an schmalen Bergstrassen Vorsicht geboten.

Beim Einbiegen in enge Einfahrten oder beim Wenden auf der Wiese half die Vierradlenkung der eingesetzten Maschine. Die Hinterachse ist in der Lage, bis zu einem Lenkeinschlag von etwa 80% der Vorderachse mitzulenken. Durch einen Taster auf der rechten Bedienkonsole lässt sich die hintere Lenkachse aktivieren.

Ebenfalls besteht die Möglichkeit, den Lenkeinschlag der Hinterachse auf nur 10% zu begrenzen. Gerade bei der Arbeit mit dem Ladewagenaufbau und heckseitig angebaute Pick-up eine sinnvolle Funktion. Der Wendekreis wird so trotzdem etwas reduziert und es besteht nicht die Ge-

fahr, dass die Pick-up zu weit ausschwenkt und die Schwade nicht mehr richtig erfasst. Ausserdem gibt es die Möglichkeit, die hintere Lenkachse manuell über weitere Taster zu lenken oder in den sogenannten Hundegang zu wechseln.

Fahrwerk und Bremsen

Die Achsen sind jeweils starr an Vorder- und Hinterrahmen angeschraubt. Hinter der Kabine befindet sich ein Drehgelenk, über das sich der Transporter in einem Winkel von 45°

Schnell gelesen

- Der Deutz-Motor im Swisstrans leistet 129 kW/175 PS.
- Neben dem Lastschaltgetriebe «Agro» bietet Schiltrac ein eigenes stufenloses CVT-Getriebe.
- Die Transportgeschwindigkeit liegt bei 40 km/h.
- Nutzlasten bis zu 7,5t (9,5 t aufgelastet) können mit dem Swisstrans bewegt werden.
- Optional kann ein hydraulisches Fahrwerk bestellt werden.



Die Baumschienenachsen von Dana (Spicer) haben eine Traglast von je 7 000 kg. Optional kann eine hydraulische Achsaufhängung eingebaut werden.



Viele Details, wie die integrierte LED-Beleuchtung in den Stufen oder die grüne Hochglanzlackierung, werten das Fahrzeug optisch auf.



Rechts hinter der Kabine ist der Einfüllstutzen des 20l grossen AdBlue-Tanks. Der 160l fassende Dieseltank befindet sich weiter hinten neben dem Chassis.

verdrehen kann. Das Getriebe ist für eine optimale Gewichtsverteilung im Hinterrahmen und der Motor zwischen dem Fahrer und Beifahrer im Vorderrahmen montiert. Als Option bietet Schiltrac zudem eine hydraulische Achsaufhängung an, die für einen besseren Federkomfort sorgen soll und zudem über einen Niveaueingleich verfügt (sperrbar im Gelände).

Um auch an steilen Hängen zum Stehen zu kommen, ist der Swisstrans mit in Öl laufenden Scheibenbremsen ausgerüstet. Laut Schiltrac sind diese sehr korrosionsbeständig, welche den Swisstrans auch für den Winterdienst attraktiv machen. Da Anhängelasten

von bis zu 20t möglich sind, besteht zudem die Option, den Transporter mit einer Druckluftbremsanlage auszurüsten.

Kabine und Bedienung

Die Kabine ist aufgeräumt und hell. Die Trittstufen sind etwas schmal, da die Radkästen aufgrund der grossen Bereifung weit nach vorne ragen.

Die grüne Hochglanzlackierung ziert die Kabine innen und aussen. Bei unserem Einsatz fielen allerdings die starken Reflexionen auf. Eine Sonnenbrille sollte deshalb immer an Bord sein. Zurück zur Bedienung: Die Fahrtrichtung wird über einen Wipp-

schalter auf der Rückseite des Schalthebels angewählt. Auf der Vorderseite können ebenfalls über einen Wippschalter die drei Lastschaltstufen betätigt werden. Zudem gibt es programmierbare Knöpfe auf dem Fahrhebel für die hydraulischen Steuergeräte sowie einen Taster für die Komfortkupplung.

Über einen Drehschalter auf der rechten Konsole kann zwischen sechs Programmen gewechselt werden, in denen die unterschiedlichen Belegungen und Automatismen gespeichert sind. Dazu arbeitet das Unternehmen eng mit den Kunden zusammen, um für die jeweiligen An- und Aufbaugeräte des Landwirts das beste Bedien-

«Vor allem die Schlagkraft hat mich überzeugt.»



Foto: Kirsten Müller

Ueli Heim nutzt seinen Swisstrans auch zum Ausbringen von Wirtschaftsdünger.

Landwirt Ueli Heim aus Oberwil im Simmental (BE) bewirtschaftet einen Betrieb mit gut 34 ha Grünland und melkt je nach Zeit 17 bis 25 Milchkühe. Ausserdem beschäftigt er sich mit der Aufzucht von Rindern. Ihm ist es wichtig, seine Raufutterversorgung selbst sicherstellen zu können. Zuvor besass Heim einen Schiltrac 92 mit 68 kW/92 PS. Da ihm dieser aber verunglückte, musste ein Neuer her. Zuvor testete er auch Vorführmaschinen anderer Hersteller, doch waren vor allem die hohe Schlagkraft und die moderne Ausstattung die ausschlaggebenden Kriterien, die für den Swisstrans sprachen. «Da wir das gesamte Heu selbst einfahren, brauchen wir einen Transporter mit

hoher Schlagkraft und grossem Transportvolumen», so Heim.

Auch haben ihn die Durchzugskraft und der geringe Dieserverbrauch überrascht: «Bei der Arbeit mit dem Ladewagen fahre ich mit einer Drehzahl von 1200 U/min. Das ist wirklich wenig, und doch zieht der Motor gut durch», erzählt uns der Landwirt. «Auch die Standicherheit am Hang ist sehr gut.» Dies liegt aber auch an der grossen Doppelbereifung von Heims Swisstrans. «Durch die hohe Breite ist allerdings Vorsicht auf engen Strassen und in Kurven geboten. Dann ist die Allradlenkung unverzichtbar», berichtet uns der Bauer abschliessend.

konzept individuell zu entwickeln. Eine eigene Programmierung der Taster, zum Beispiel über das integrierte Terminal, ist aber noch nicht möglich. Alle weiteren Funktionen sind über Folientaster auf der rechten Seitenkonsole zu bedienen. Das Farbdisplay dient dabei zur Darstellung. Beispielsweise die Getriebefunktionen und die Einstellungen der Arbeitshydraulik werden hier angezeigt. Insgesamt bietet die auf Gummiblöcken gelagerte Kabine auch genug Platz für grössere Personen.

Zusammenfassend macht der Swisstrans einen wirklich guten Eindruck. Die Verarbeitung ist hochwertig und die Kabine geräumig. Zudem hat der Transporter mit seinem Sechszylinder-Dieselmotor genug Kraftreserven, um auch an steilen Hängen flott unterwegs zu sein.

Der Preis für den alpinen Lasten esel in Grundausstattung beziffert Schiltrac mit 184 950 CHF.

Alexander Bertling

Kontakt:

kirsten.mueller@landfreund.ch

DATENKOMPASS Schiltrac Swisstrans 6150

Motor:	Deutz-Sechszylinder, 129kW/175 PS, 6,11 Hubraum, Abgasstufe V
Spurbreite:¹⁾	1,59 m
Gesamthöhe:¹⁾	2,4 m
zulässiges Gesamtgewicht:	12 000 kg; optional 14 000 kg
Nutzlast	7 500 kg; optional 9 500 kg
zulässige Achslast (vorne und hinten):	7 000 kg
Radstände:	2,95 m und 3,35 m
Anzahl hydraulischer Steuergeräte:	maximal 3 dw und optional 1 druckloser Rücklauf bis zu 3 dw/ew vorne
Hydraulikpumpen:	Load Sensing bis 80 l/min bei 210 bar; optional bis 180 l/min bei 300 bar
Hubwerke:	optional Fronthubwerk
Zapfwelle:	Heckzapfwelle (1000/1000 Eco); optional 540/540 Eco und Frontzapfwelle mit 1000 U/min
Bereifung	365/70 R 18 (vorne und hinten); optional 405/70 R 20 (vorne und hinten)
Preis:	184 950 CHF

Herstellerangaben; ¹⁾ = mit Standardbereifung

GENUSS VERSCHICKEN GANZ EINFACH



«Wir konnten dank der logistischen Unterstützung der Post in kurzer Zeit neue Regionen erschliessen und damit wachsen», sagt Heinz Rohner, der mit seinem Betrieb seit 2016 die «Gmüasbox» erfolgreich über den eigenen Onlineshop anbietet.

Sie möchten Ihre Direktvermarktung in Ihrer Region ausbauen?

Als starke Logistikpartnerin übernehmen wir für Sie die Heimlieferung Ihrer Produkte. Wir sind da, wo Ihre Kundinnen und Kunden sind. Jeden Tag, an jedem Ort der Schweiz.

post.ch/genuss-verschicken

DIE POST 