

## Schiltrac

# Der innovative Spezialist

Der Schweizer Bergspezialist Schiltrac 2068 SF wurde von der österreichischen Bundesanstalt für Landtechnik in Wieselburg getestet und hat gute Noten erhalten.

VON JOHANNES PAAR UND JOSEF WIPPL

**I**nnert 15 Jahren ist Schiltrac zu einer beachtlichen Grösse herangewachsen.

Damals wurde auf Initiative von Josef Barmettler in Buochs die Schiltrac Fahrzeugbau GmbH zusammen mit zwei weiteren Landtechnikunternehmen in Walenstadt (Karl Heer) und im Berner Oberland (Krebsler AG, Boltigen) gegründet. Die neue Firma hat die Rechte am Transporter der Gebrüder Schiliter erworben und das Fahrzeug zum heutigen Schiltrac weiterentwickelt.

Eine moderne Kabine, ein patentiertes Sicherheits-Chassis sowie regelmäßige Weiterentwicklungen beim Grundgerät und den dazugehörigen Aufbaugeräten zeigen die Innovationskraft dieses Unternehmens.

An der Agrama im Dezember letzten Jahres präsentierte Schiltrac den EVO Hecklader mit gestossenem Pickup und machte mit serienmässig eingebautem Partikelfilter von sich reden. Derzeit wird der Schiltrac in den drei Ausführungen 2068 E, 2068 S und 2068 SF in Buochs gebaut.

Der Schiltrac 2068 SF absolvierte an der österreichischen Bundesanstalt für Landtechnik in Wieselburg (FJBLT) technische Checks und stand während etwa 150 Betriebsstunden im Praxiseinsatz.

## Hohes Drehmoment bei tiefen Drehzahlen

Der Schiltrac-Transporter wird von einem wassergekühlten Vierzylinder-Turbo-Dieselmotor aus dem Hause Deutz angetrieben. Die Nennleistung gibt der Hersteller mit 64 kW/87 PS an. Die Nenndrehzahl beträgt 2800



Der Schiltrac wird in der Innerschweiz von Grund auf fertig gebaut.

U/min. Die Zapfwellenleistung wurde an der FJ-BLT mit 55,5 kW/75,5 PS gemessen. Auf dem Prüfstand wurde das maximale Drehmoment von 252 Nm bei 1900 U/min gemessen.

Die Leistung dieses Motors reichte in allen praktischen Einsatzfällen aus; er ist auf Grund seines hohen Drehmomentes im unteren Drehzahlbereich gut für diesen Fahrzeugtyp geeignet. Die FJBLT ermittelte einen Drehmomentanstieg von 33,1 %. Der durchschnittliche Dieserverbrauch bei den verschiedenen Praxiseinsätzen betrug 5,0 Liter in der Stunde.

Der Treibstofftank fasst 65 Liter. Die beiden Modellvarianten 2068 S und 2068 SF sind serienmässig mit einer Motorbremse ausgestattet.

## M 8 oder 16 Vor- und Rückwärtsgängen

Auch bei den Getrieben der drei Modelle gibt es Unterschiede. Die einfachere Variante ist ein Gruppen-Wendegetriebe mit acht Vorwärts- und acht Rückwärtsgängen.

Die SF-Ausführung hat am Schalthebel eine zusätzliche elektrohydrau-

Peter Barmettler, Geschäftsführer und Marketingverantwortlicher erklärt: Hydraulische Hinter- und Vorderachsfederungen führen zu einer wesentlichen Verbesserung des Fahrkomforts.



**DER 2068 SF AUF EINEN BLICK**

<b>Motor</b>	4-Zylinder-Deutz, wassergekühlt
Nennleistung (nach DIN ISO 3046)	63,8 kW/86,8 PS
Nennleistung gemessen an der Zapfwelle (hinten)	55,5 kW/75,5 PS
Nenn Drehzahl	2800 U/min
Max. Drehmoment*	252 Nm (1900 U/min)
Drehmomentanstieg	33,1 %
Tankinhalt	65 Liter
<b>Getriebe</b>	16V/16R-Splitgetriebe mit zwei Gruppen, 40 km/h; Wendegetriebe (optional vorwählbar); Synchronisiert
<b>Abmessungen/Gewichte</b>	
Radstand (je nach Chassislänge)	2700 mm/2900 mm/3100 mm
Verdrehbarkeit Vorderachse-Hinterachse	17 Grad
Bodenfreiheit (Vorderachse/Hinterachse)	350 mm/390 mm
Höchstzulässiges Gesamtgewicht	7000 kg
Eigengewicht des Grundfahrzeuges	2630 kg
Vorderachslast	3300 kg
Hinterachslast	5000 kg
Bereifung (Testausstattung)	425/55-R17 (vorne und hinten)
Listenpreis in Grundausstattung inkl. MwSt.	?? Franken
Grundgerät 2068 SF (2,9 m Radstand)	?? Franken
*Zapfwellenäquivalent	

lisch betätigte Splitgruppe. Das führt zu einer Verdoppelung der Gangzahl in beide Richtungen. Auf Wunsch gibt es bei der S- und der SF-Ausführung eine vorwählbare Wendeschaltung. Die Praxis hat gezeigt, dass mit dem 16/16-Splitgetriebe die benötigten Geschwindigkeitsbereiche gut abgedeckt werden. Die Synchronisation funktionierte einwandfrei. Die Differentialsperren hinten und vorne werden mit einem Handhebel auch während der Fahrt betätigt und sperren zu 100 %. Sie und alle anderen Bedienelemente in der Kabine, sind leicht erreichbar. Der Bedienkomfort ist gut.

Die Hydraulikpumpe fördert maximal 29,4 Liter pro Minute. Die Öl-

menge beträgt 16,5 Liter. Davon können maximal 14 Liter entnommen werden. Für Aufbaugeräte stehen ein einfachwirkendes und zwei doppeltwirkende Hydrauliksteuergeräte zur Verfügung, wobei ein doppeltwirkendes mit einem Mengenregler ausgestattet ist. Dieser musste während der gesamten Testzeit zwei Mal ausgetauscht werden.

**Patentiertes Chassis für Sicherheit und Komfort**

Der Schiltrac unterscheidet sich vor allem durch das patentierte Chassis von den Transportern anderer Hersteller.

Die Vorderachse und der Träger-

rahmen für die Kabine sind am Hauptrahmen, der das Aufbaugerät trägt, pendelnd über zwei zentralen Lagerungen aufgehängt. Der Motor ist am Hauptrahmen gummigelagert, so dass keine Verdrehmomente durch den Antrieb auf Vorderachse und Kabine wirken können.

Diese spezielle Chassis-Konstruktion bewirkt eine bessere Sta-

bilisierung des Fahrzeuges beim Einsatz in Schichtenlinie am Hang. Die Hinterachse ist hydraulisch gefedert mit dem Hauptrahmen verbunden. Die hydraulische Vorderachsfederung stützt sich am Trägerrahmen der Kabine ab. Vorderachse und Kabine pendeln gemeinsam.

Die Fahrzeugfederung bringt eine wesentliche Verbesserung des Fahrkomforts und muss am Hang nicht abgeschaltet werden. Nach 80 Betriebsstunden ist die Federung ausgefallen. Mit einer neuen Regelungssoftware wurde dieser Fehler behoben.

Steigleistung und Hangstabilität wurden von den Wieselburg-Technikern als gut befunden. Mit guter Bereifung kann auf trockenem, griffigem Grünland in 45 bis 50 % Neigung in Schichtenlinie und bis zu 65 % Neigung in Falllinie gefahren werden. Diese Einsatzgrenzen können jedoch nur von geübten Fahrern mit genauen Geländekenntnissen erreicht werden. Die Bodenfreiheit mit 350 mm unter der Vorderachse und 390 mm unter der Hinterachse reicht für eine problemlose Schwadaufnahme aus.

**Arbeitsgeräte gut abgestimmt**

Die Ladekapazitäten der Aufbaugeräte sind gut gewählt. Normalerweise kann das höchstzulässige Gesamtgewicht von 7000 kg nicht überschritten werden.

Ladeleistung und Aufnahmequalität mit dem Waldhofer Ladewagen sind gut. Die Zinken des Förderapparates sind versetzt angeordnet, sodass die Belastung, speziell wenn die Messer eingebaut sind, möglichst gleichmäßig verteilt wird.

Der Stöckl Miststreuer mit der Seitenstreueinrichtung ist für den Handeinsatz gut geeignet. Durch die Seitenstreueinrichtung können auch nicht befahrbare Stellen im Gelände bestreut werden. Streubild und Streuqualität sind gut. Das Seitenstreuwerk lässt sich auf links- oder rechtsseitiges Streuen umstellen. Die Fahrtrichtung beim Streuen kann daher durch den Fahrer bestimmt werden, wodurch das Gelände in extremen Fällen schonender und sicherer befahren werden kann.

*Johannes Paar ist Fachjournalist für Landtechnik im österreichischen Bad Blumau, Josef Wippl ist Ingenieur bei der FJBLT Wieselburg (A).*

**Legende**

