

Pöttinger Torro 7010/8010 D Combiliner:

Für bis zu 300 PS

Während der große Pöttinger Jumbo für bis zu 450 PS ausgelegt ist, war der Torro bislang für Schlepper bis 250 PS konzipiert. Um auch 300-PS-Schlepper auszulasten, hat Pöttinger jetzt mit dem Torro 7010 und 8010 das Programm nach oben erweitert.

Was die 2 m breite, gesteuerte Pendel-Pickup mit der Taste hinten oder das „Power-Cut“-Schneidwerk mit 45 Messern und 34 mm Schnittlänge sowie die „Easy Move“-Technik zum Messerwechsel angeht, brauchen wir an dieser Stelle nicht mehr zu erklären. Hier sind auch die kleineren Torro-Modelle auf dem aktuellsten Stand.

Außerdem gibt es natürlich die bereits bekannte „AutoCut“-Schleifeinrichtung. Hier ist allerdings jetzt der Winkel des Schleifkopfes verstellbar, um ihn an den Verschleißzustand anpassen zu können – prima!

Ganz neu ist die seitliche Bedieneinheit, die direkt über den CAN-Bus acht verschiedene Funktionen ansteuert: von der Knickdeichsel bis zur Messerschaltung und -verriegelung. Das erleichtert sowohl den An- und Abbau des Wagens als auch den Messerwechsel – sehr schön!

GUT ZU WISSEN

- ▶ Es gibt zwei neue Torro-Modelle mit bis zu 43 m³ Ladevolumen, Automatik für die Nachlauflenkung bzw. elektronischer Zwangslenkung.
- ▶ Der neue Dosierwalzenantrieb kann bis zu 200 PS übertragen. Damit dauerte das Entladen von nassem Gras nicht einmal 1,5 min.

Außerdem hat der Pöttinger Torro in der Knickdeichsel jetzt einen Winkelsensor. So lassen sich die Deichsel-Positionen zum Be- und Entladen sowie die Federung bei Straßenfahrt programmieren und immer wieder einfach per Tastendruck entsprechend aktivieren.

Anders als die drei „kleineren“ Torros haben die beiden neuen Wagen ein Chassis aus dem gleichen C-Profil wie



Der Kratzboden ist um 15 cm abgesenkt, es gibt zwei Plattformhöhen und eine Kanalabdeckung.

der Jumbo. Zusammen mit der Kratzbodenhöhe von 7,72 m (Torro 7010) bzw. 8,40 m (Torro 8010) kommen die Wagen so auf ein Ladevolumen nach DIN von 38,5 bzw. 42 m³ (40 bzw. 43 m³ ohne Walzen). Spezialitäten von Pöttinger sind dabei die optionalen, ein-





Auf der rechten Seite sitzt der Antrieb für die Dosierwalzen mit der Überlastkupplung, die jetzt erst bei 1 700 Nm anspricht.

Die Drehzahl der (unveränderten) Dosierwalzen hat Pöttinger auf 256 U/min erhöht.

fach zu (de-)montierenden Dachseile sowie die zwei Ebenen für das Chassis. Bei den kleineren 22.5-Zoll-Rädern (statt 26.5 Zoll) ist der Leistungsbedarf so laut Pöttinger messbar geringer.

Stichwort Leistungsbedarf: Neben den zwei Sensoren in der Stirnwand und oben in der Zwei-Funktions-Klappe gibt es zusätzlich einen Drehmoment-Sensor im Getriebe. So lässt sich der Kratzbodenvorschub nicht nur füllstand-, sondern auch kraftabhängig regeln – gerade bei den Bedingungen, die wir im Herbst hatten, eine sehr sinnvolle Sache. Zumal eine Verzögerung in dem System dafür sorgt, dass der Kratzboden nicht beim Laden jedes größeren Haufens im Schwad sofort startet. Erst, wenn das



DATENKOMPASS

Pöttinger Torro 7010 D

Pickup

2 m breit, 6 gesteuerte Zinkenreihen, pendelnd aufgehängt mit nachlaufender Tastrolle

Rotor

156 cm breit, 80 cm Durchmesser, 8 Zinkenreihen, 10 mm stark, 20 mm Abstreiferbreite

Schneidwerk

45 Messer, 34 mm Schnittlänge, optional „AutoCut“-Schleifeinrichtung

Laderaum

38,5 (ohne) bzw. 41,0 m³ nach DIN (mit Dosierwalzen)

Chassis/Bereifung

C-Profil-Rahmen 300 x 100 x 50 x 6 mm, Bereifung max. 800/45 R 26.5

Abmessungen

10,96 m Länge, 2,55 m (Chassis-)Breite, 3,73 bis 4,00 m Höhe (je n. Ausführung)

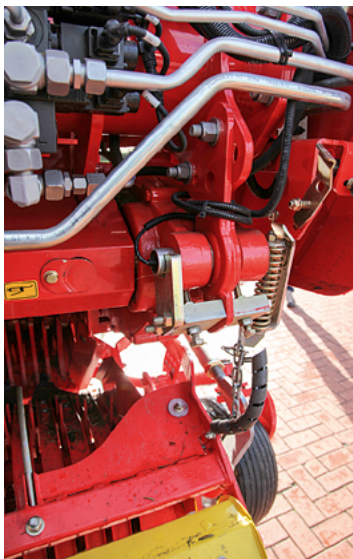
Listenpreis (ohne MwSt.)

ab 122 198 €

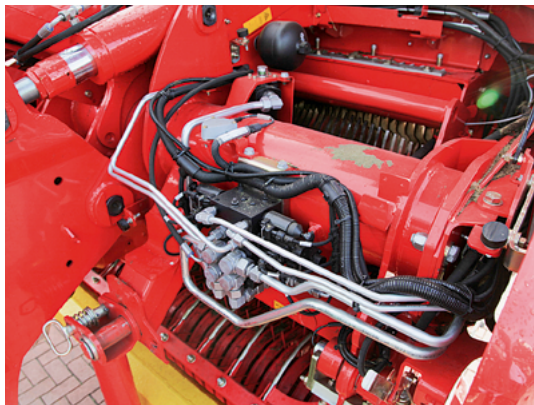
Herstellerangaben

Bis zu 200 PS „verträgt“ der Dosierwalzenantrieb der neuen Torro-Modelle. Damit war auch nasses Gras in weniger als 1,5 Minuten komplett entladen!
Fotos: Wilmer





Überall neue Sensoren: Geschwindigkeits- und Neigungssensor (Bilder unten) steuern die automatische Sperre der Nachlaufenkung. Der Drehmomentsensor (ganz links) gehört zur Ladeautomatik und der Winkelsensor (links) zur Steuerung der Knickdeichsel.



Das neue Bedienpult steuert über den CAN-Bus die verschiedenen Funktionen an. Das erleichtert sowohl das An- und Abhängen des Wagens als auch das Schärfen bzw. Wechseln der Messer.



keinen eigenen Ölanschluss mehr benötigt). Die hydraulische Federung ist zusätzlich mit der Wiegeeinrichtung lieferbar. Diese funktioniert heute sogar ohne ISO-Bus schon mit der „PowerControl“-Bedieneinheit und hat zur Orientierung bei der Beladung eine dynamische Anzeige.

Für die Nachlaufenkachse gibt es zudem eine Automatik, die abhängig von Fahrtrichtung, Geschwindigkeit und sogar Hangneigung die Lenkung sperrt. Und wer sich für eine elektronisch gesteuerte Zwanglenkung entscheidet, bekommt ein separates Bedienpult, wo auch Dinge wie ein Hundegang (beim Tridem) gewählt werden können.

Alles Weitere in Kürze:

- Das Hauptgetriebe beim Torro 7010/8010 ist mit 2300 Nm (statt 2100 Nm bei den kleineren Wagen) abgesichert. Das entspricht bei 1000 Zapfwellenumdrehungen 240 kW/326 PS.
- Die L-Version ohne Dosierwalzen hat jetzt auch eine Heckklappe aus Blech statt einer Plane.
- Außer für die Wagen mit Tridem-Achse gibt es optional ab dem Torro 6510 ein Querförderband zum täglichen Eingrasen.
- Die Dachseile lassen sich bei den Combi-Line-Modellen mit Zwei-Funktionsklappe vorne sehr einfach entriegeln.

Fehlen nur noch die Preise: Den Torro 7010 D Combi-Line gibt es mit Tandemfahrwerk ab 122200 Euro (alle Preise ohne MwSt.). In voller Ausstattung mit „AutoCut“-Schleifeinrichtung, hydraulischem Tridem-Fahrwerk samt Waage und elektronischer Zwanglenkung ist aber auch ein Listenpreis von 168000 Euro kein Problem.

Fazit: Um die „Lücke“ zwischen Torro und Jumbo zu schließen, hat Pöttinger die Torro-Baureihe mit zwei neuen Modellen nach oben hin abgerundet. Neben der 2 m breiten, gesteuerten Pickup gehört natürlich auch hier das „PowerCut“-Schneidwerk mit 45 Messern und 34 mm Schnittlänge genauso zum Standard, wie die „Easy Move“-Technik zum Messerwechsel. Neben mehr Laderaum (38,5 beziehungsweise 42 m³ mit Walzen) bei den Modellen 7010 D und 8010 D wurde bei allen Torros der Dosierwalzenantrieb verstärkt. Sage und schreibe 160 kW können jetzt auf die bis zu drei Walzen im Heck übertragen werden. Und damit „fräst“ sich der Wagen selbst bei nassem Gras in weniger als 1,5 Minuten leer – sehr gut!

Drehmoment dauerhaft den eingestellten Wert überschreitet, läuft der Kratzboden an. So kann der Fahrer bequem vom Sitz aus zwischen mehr Futterschonung oder mehr Vorverdichtung wählen.

Auch beim Entladen ist Pöttinger „in die Vollen“ gegangen: Während die Dosierwalzen sonst mit maximal 1200 Nm angetrieben werden, sind es jetzt stolze 1700 Nm, die vorne von der Gelenkwelle über das Verteilergetriebe nach hinten übertragen werden. Zusammen mit der um 45 % auf 256 U/min erhöhten Drehzahl entspricht das einer Leistung von über 200 PS – nur für den Antrieb der Dosierwalzen!

Kein Wunder, dass die drei Dosierwalzen auch bei unserer Probefahrt unter widrigsten Bedingungen den Wagen in weniger als 1,5 Minuten leergefräst hatten – sehr gut! Die Form der ohnehin schon aggressiven Walzen hat Pöttinger dabei unverändert gelassen. Allerdings muss die dritte Walze nach wie vor als (sehr empfehlenswertes) Extra bestellt werden, wenn man bei einer so hohen Entladeleistung einen gleichmäßigen Teppich ablegen möchte.

Stichwort „Extra“: Bei den beiden neuen Torros hat man die freie Auswahl zwischen dem Tandem- oder Tridemfahrwerk (dessen Liftachse jetzt im Terminal bedient wird und

Hubert Wilmer