



Pöttinger Torro 6510 D Combiline

Silierwagen für Profis

Der Torro Combiline von Pöttinger ist ein Hightech-Ladewagen für Großbetriebe und Lohnunternehmer. Ob in der Grassilage als Ladewagen oder beim Maishäckseln als Transportwagen: Seine Leistungsfähigkeit ist beeindruckend! Wo Pöttinger noch nachbessern sollte, erfahren Sie in unserem Testbericht.

Von Johannes PAAR, LANDWIRT Chefredakteur

40 Hektar in acht Stunden beim ersten Schnitt: Das hat unser Testfahrer mit seinem rund 220 PS starken Valtra T214 bei einer geringen Feld-Hof-Entfernung und einer durchschnittlichen Futtermenge ohne große Anstrengung geschafft. Hochgerechnet auf zehn Tage sind das 400 Hektar! Selbst bei Lohnunternehmern stehen so leistungsfähige Gespanne pro Schnitt nur wenige Tage im Einsatz. Daher ist die Möglichkeit der Zweitnutzung bei der Maisernte als Häcksel-Transportwagen logisch, ja beinahe zwingend.

Mit unserem Testkandidaten, dem Torro 6510 D Combiline, waren wir bei der Maisernte, beim letzten Grasschnitt im Herbst 2016 und jetzt im Mai beim ersten Schnitt unterwegs. Der Wagen ist für Traktoren zwischen 160 und maximal 300 PS ausgelegt. Der An-

triebsstrang ist mit einer Nockenschaltkupplung in der Gelenkwelle mit 2.300 Nm abgesichert. Wir haben Traktoren zwischen 200 und 240 PS vorgespannt.

Fünf Modelle ab Herbst

Aktuell gibt es den Torro Combiline in drei verschiedenen Größen von 55 bis 65 m³ (28–34 m³ nach DIN) mit oder ohne Dosierwalzen. Pöttinger plant aber schon zwei weitere Modelle. Unser Testkandidat 6510 ist das derzeitige Topmodell. Er fasst 34 m³ nach DIN und ist serienmäßig mit zwei Dosierwalzen ausgestattet. Die Ladefläche hat Pöttinger von 2,10 m auf 2,30 m verbreitert. Das entspricht nun den Abmessungen der ersten Jumbo-Generation, der größten Ladewagenbaureihe des Herstellers.



Mit der automatischen Messerschärfleinrichtung lassen sich Zeit und Kraft sparen. Zudem bleibt die Schnittqualität gleich.

Alle Fotos: Leitner und Paar



Unser Testwagen war mit Kugelkopf-Untenanhängung für drei Tonnen Stützlast ausgestattet. Die schlanke Deichsel erlaubt enge Wenderadien. Einziger Wehrmutstropfen: Um den

vollen Lenkeinschlag ausnutzen zu können, müsste man die Unterlenker eigentlich abmontieren. Egal ob man sie absenkt oder anhebt, sie sind immer im Weg. Leider ein häufig auftretendes Problem, bei unten angehängten Maschinen dieser Größe.

Die serienmäßige Knickdeichsel hebt den vollen Wagen unter allen Umständen sicher hoch. Gut gefallen haben uns die Funktionen „Straßenfahrposition“ und „Arbeitsstellung“. Per Knopfdruck fährt die Knickdeichsel jeweils in die optimale Position.

Wie schon beim kleinen Rotorladewagen Faro (LANDWIRT Ausgabe 03/2017) gab es für das nachlaufgelenkte Tandem-Achsaggregat mit Parabelfederung viel Lob. Es sorgt für ein ruhiges Fahrverhalten, auch bei hohen Transportgeschwindigkeiten. Querstabilisatoren auf beiden Achsen verbessern die Fahreigenschaften am Hang spürbar. Defizite merkten unsere Testfahrer lediglich beim Überfahren des Silos. Gelobt wurden wiederum die großen Räder der Dimension 800/45 R 26.5. Diese sind bei einem Leergewicht von über zehn Tonnen aber auch notwendig. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 23 Tonnen.

180 mm Querpendelung

Sechs gesteuerte Zinkenreihen nehmen das Futter auf einer Breite von zwei Metern sauber auf, auch bei hoher Fahrgeschwindigkeit.

Die Pick-up hängt an zwei beweglichen Tragarmen und kann sich um 180 mm quer zur Fahrtrichtung bewegen. Die Rechhöhe stellt man werkzeuglos über eine Lochschiene an den Tasträdern ein. Die optionale Tastrolle hinter der Pick-up reduziert die Futterschmutzung und schon den Boden, vor allem unter zassen Einsatzbedingungen mit tiefen Traktorspuren. Ist die hintere Tastrolle einmal justiert, verstellt sich die Höhe immer automatisch über ein Parallelogramm zusammen mit den seitlichen Tasträdern.

Die Sicht auf die Pick-up ist hervorragend. Für die Arbeit bei Dunkelheit lassen sich in diesem Bereich sogar zwei LED-Strahler montieren, die beim Absenken automatisch erleuchten. Bei gleichmäßigen Schwaden war der Futterfluss perfekt. Dazu trägt auch die serienmäßige Schwadrolle mit zusätzlichen Führungsstäben bei. Lediglich bei breiten, massigen Schwaden (Doppel-Seitenschwad) kam es an den Rändern der Pick-up fallweise zu einem Stau.

Beim Hochheben schaltet das Aggregat automatisch ab. Durch die Auf- und Abwärtsbewegung in stark kupiertem Gelände kann es passieren, dass die Zinken ungewollt stehen bleiben. Der Schaltzeitpunkt lässt sich aber mit einer Spindel nachjustieren.

ISOBUS-Bedienung Power Control



Hohe Schlagkraft, flexibler Einsatz

Der Torro ist ein schlagkräftiger Mehrzweck-Rotor-Ladewagen für die Gras- und Maisernte. Mit der Autocut-Messerschärfleinrichtung lässt sich die Schnittqualität verbessern und der Dieselverbrauch senken.

Lademomentmessung am Rotorgetriebe





Mit der Zweitnutzung als Häcksel-Transportwagen lässt sich die Wirtschaftlichkeit der Investition erhöhen. Die Umrüstung ist einfach.



Die Dachseile für den Ladewagenbetrieb lassen sich einfach montieren.

Enormes Schluckvermögen

Für die Durchsatzleistung und die Schnittqualität gab es viel Lob. Der Rotor mit seinen acht spiralförmig angeordneten Zinkenreihen hat einen Durchmesser von 800 mm. Das seitliche Stirnradgetriebe ist für Traktoren bis 300 PS ausgelegt. Die Weitwinkelgelenkwelle ist mit 2.300 Nm abgesichert.

Die 45 Messer sind mit Federn einzeln gegen Fremdkörper gesichert. Das ergibt eine theoretische Schnittlänge von 34 mm. Die Messer sitzen asymmetrisch zwischen den Förderzinken des Rotors. Das soll den Kraftbedarf senken und die Schnittqualität verbessern. Sie lassen sich mit einem doppelwirkenden Hydraulikzylinder aus- und einschwenken. Damit lässt sich auch ein eventuell auftretender Stopfer einfach lösen. Kritisiert wurde die starke Verschmutzung im Bereich des Schneidwerks. Für Wartungs- und Reinigungsarbeiten lässt sich der gesamte Balken auf der linken

Seite herauschwenken. Das geht jetzt noch einfacher als bisher: Schneidwerk mit Taste hydraulisch ausklappen und schon lässt es sich seitlich herausziehen. Das Aushängen von Bolzen oder Zylindern ist Geschichte. Auch die Messer werden hydraulisch entriegelt.

Wem dieser hohe Komfort noch nicht reicht, der kann seinen Torro mit der automatischen Messerschärfleinrichtung „Autocut“ ausrüsten. Unsere Testfahrer lernten dieses Feature sehr zu schätzen. Für einen Schleifdurchgang muss der Wagen etwa zehn Minuten stillstehen. Gönnst man sich alle drei bis vier Stunden diese kleine Pause, wird man mit einer gleichbleibenden Schnittqualität und geringerem Dieselverbrauch belohnt.

Hoher Bedienkomfort

ISOBUS und Loadsensing sind in dieser Klasse heute Standard. Wir haben mit dem serienmäßigen Power-Control-Terminal gearbeitet. Trotz kleinem Display ist die Bedienung einfach und logisch.

Dennoch wäre es von Vorteil, wenn man wichtige Funktionen wie z.B. die Pick-up und die Lenkachse steuern könnte, ohne auf das Terminal blicken zu müssen. Wer viel fährt, ist gut beraten, sich solche Funktionen auf den traktoreigenen Joystick zu legen und sie damit zu bedienen. Der Warnton ist immer derselbe. Daher wäre es gut, wenn Störungen zusätzlich gut sichtbar am Display angezeigt würden – z.B. vermissten wir so eine Anzeige beim Blockieren der Dosierwalzen. Das Geräusch der Nockenschaltkupplung ist nicht immer gut wahrnehmbar. Dem kann man entgegenhalten, dass in so einem Fall der Kratzbodenantrieb für kurze Zeit ohnehin automatisch stoppt und danach wieder von selbst anläuft.

Gute Noten gab es für die Lade- und Entladeautomatik. Unser Testkandidat war dafür mit mehreren Sensoren ausgestattet: einer vorne an der Stirnwand, einer oben an der Vorverdichtungsklappe und zusätzlich die optional erhältliche Lademomentmessung am Rotor-eingangsgetriebe. Diese Drehmomentregelung erwies sich vor allem beim Herbstgras als wertvolle Ergänzung und ist zudem eine zusätzliche Absicherung für das Getriebe.

LANDWIRT Bewertungstabelle

- + einfache Bedienung und viele Automatikfunktionen
 - + geringer Leistungsbedarf
 - + hohe Durchsatzleistung
 - + saubere Futteraufnahme
 - + nachlaufende Tasträder
 - + zusätzliche Tastrolle hinter der Pick-up
 - + hohe Schnittqualität
 - + Autocut Messerschärfleinrichtung
 - + Ausschwenken des Schneidbalkens
 - + Dosierwalzen
 - + Drehmomentmessung für Ladeautomatik
 - + variable Heckklappe
 - + einfache Demontage der Dachseile
 - + Tandem-Fahrwerk mit großen Rädern
 - + schmale Deichsel
 - + hohe Verarbeitungsqualität
- Verschmutzung im Schneidwerksbereich
 - hohes Eigengewicht
 - Montage und Demontage der Heckplane für Häckselbetrieb



Das 45 Messer-Schneidwerk lässt sich sehr einfach ausschwenken.



Der Kratzboden ist vorne um 150 mm abgesenkt.



Der geteilte Kratzboden wird mit einem 2-stufigen Ölmotor hinten mittig angetrieben.

Alle Sensoren lassen sich im Bedienterminal kalibrieren. Sind sie einmal der Traktorleistung entsprechend richtig eingestellt, lässt sich der Wagen mit der Automatik perfekt füllen.

Was noch gelobt und getadelt wurde:

- Die Umrüstung auf Mais ist einfach: Der Förderkanal sollte unbedingt mit dem optionalen Blech abgedeckt werden, da sonst beim Abladen durch den mitlaufenden Rotor am Ende des Fahrsilos viel Futter auf den Boden fällt.
Die Dachseile lassen sich sehr einfach abnehmen. Für die Plane im Heck gilt dies leider nicht. Hier braucht man eine zweite Person. Eine Aufbewahrungsbox für die Dachseile wäre wünschenswert.
- Die Werbetafel am oberen Teil des Frontgitters behindert die Sicht in den Laderaum und auf die Dosierwalzen. Zum Glück lässt sie sich einfach abschrauben.
- Die Lenkachse lässt sich beim Schließen der

Heckklappe im Automatikmodus nicht entriegeln.

- Bei einem Profiwagen wie dem Torro hätten wir uns eine Heckkamera gewünscht. Optional gibt es diese zum stolzen Preis von über 1.400 Euro inkl. MwSt.
- Das Öffnen der Heckklappe lässt sich bei Verwendung eines Querförderbandes oder bei starkem Wind anpassen.
- Die Fuhren werden sowohl beim Lade- als auch beim Häckselbetrieb gezählt.
- Viel Beifall gab es für das optionale LED-Lichtpaket: zwei Leuchten an der Pick-up, zwei im Laderaum, eine bei der Messerschärfleinrichtung und zwei hinten am Fahrwerk.

Das positive Gesamtbild des Torro wird durch eine hohe Verarbeitungsqualität abgerundet. Das alles hat natürlich auch seinen Preis: Der von uns getestete, gut ausgestattete Torro 6510 D Combiline kostet über 155.000 Euro inkl. MwSt. ■

Die technischen Daten im Überblick	
Maschinentype	Torro 6510 D Combiline
Fassungsvermögen nach DIN 11741	34 m ³
Fassungsvermögen mittlere Pressung	65 m ³
Pick-up-Arbeitsbreite	2,00 m (1,90 m nach DIN)
Förder- und Schneidrotor	Ø 800 mm, Breite 1.630 mm
Messeranzahl/theoretische Schnittlänge	45/34 mm
Dosierwalzen Serie (Wunsch)	2 (3)
Kratzboden	hydraulischer Antrieb, vorne abgesenkt
Zapfwelldrehzahl	1.000 U/min
Hydrauliksystem	Load-Sensing-fähig oder druckloses Umlaufsystem mit Ölfiltration
Eigengewicht laut Typisierung	10.620 kg
zulässige Deichselstützlast	3.000 kg
zulässiges Gesamtgewicht*	21.000 kg*
Fahrwerk	Tandemachse mit Parabelfederung, Querstabilisator und Nachlauf-Lenkachse, 18 t Achslast
Bereifung	800/45 R 26.5
Listenpreise inkl. MwSt.	
Serienausstattung	127.093,- Euro
Testausstattung	155.596,- Euro

* 23 Tonnen mit hydropneumatischem Fahrwerk möglich!

LANDWIRT Tipp

Ein Video sowie weitere Bilder vom Pöttinger Torro 6510 D Combiline finden Sie unter:
www.landwirt.com/landtechnik