

Pöttinger Kombiladewagen Jumbo 7220 D Combiline:

# Jumbo auf neuen Füßen

Pöttinger stellt die überarbeitete 20er Serie des Jumbo-Ladewagens vor. Neben vielen Details fällt vor allem das neue Fahrwerk auf.

Im Herbstgras musste der Wagen am Hang zeigen, was er kann. Fotos: Bensing



Der Jumbo ist ein fester Bestandteil des Ladewagenprogramms bei Pöttinger. Bereits 1999 stellten die Österreicher den Kombiwagen vor. 20 Jahre später ist man bei der 20er Serie angelangt.

Wir sind das aktuellste Modell gefahren, aber die Erlkönigbilder aus profi 12/19 zeigen, dass diese Generation nicht die letzte Jumbo-Baureihe bleiben wird.

Im Herbst 2019 haben wir uns das aktuelle Modell Jumbo 7220 im Praxiseinsatz angeschaut. Unter für Ladewagen schwierigsten Bedingungen, bestehend aus sehr feuchtem feinen Gras und einem rutschigen Hang, musste der Wagen zeigen, was er kann. Erkennungsmerkmal der neuen Baureihe ist übrigens, die im Torro-Style abgerundete, aus GFK geformte Rotorabdeckung.

Die pendelnde Pickup können wir schon mal positiv hervorheben: In der siebenreihigen SuperLarge Variante ist sie jetzt stolze 2,36 m breit (2,16 m von Zinken bis Zinken). Dafür klappen die seitlichen Tasträder der Pickup hydraulisch nach hinten, so dass der Wagen immer noch 2,55 m schmal auf der Straße fährt. Die Aufnahme der beidseitig gesteuerten Pickup hat uns unter den widrigen Bedingungen gut gefallen.

Danach wird das Futter vom 1,56 m breiten und 80 cm durchmessenden Rotor in den Laderaum gedrückt. Bei 45 Messern, die über die Schleifeinrichtung Autocut jederzeit nachgeschärft werden können, beträgt die theoretische Schnittlänge nur 34 mm. Weil es hier und da Rückmeldungen aus der

Praxis bezüglich der Pressenrückwand gegeben hat, hat man diese von 4 mm auf 5 mm verstärkt.

## Abgesenkter Kratzboden

Erstmals in der Jumbo-Laufbahn setzt Pöttinger auch beim Flaggsschiff auf einen um 15 cm nach vorne hin abgesenkten Kratzboden. Damit wird der Schacht, durch den das Futter gepresst werden muss, kürzer und der Kraftbedarf sinkt. Außerdem lässt



Der Kratzboden wurde nach vorne um 15 cm abgesenkt und ist je nach Modell sechsteilig.

## DATENKOMPASS

### Pöttinger Jumbo 7220 D Combiline

Zul. Gesamtgewicht	24 t (4 t Stützlast)
Leergewicht	ab 11 150 kg
Volumen nach DIN	40 m <sup>3</sup>
Anhängung	Kugelkopfkupplung K 80
Messeranzahl	45
theoretische Schnittlänge	34 mm
Rotordurchmesser	80 cm
Rotorbreite	156 cm mit 8 Zinkenreihen
Pickup-Breite nach DIN	2,36 m
Zinken bis Zinken	2,16 m
Anzahl Dosierwalzen	3
Bereifung	Vredestein 800/45 R 26,5
Fahrwerk	hydropneumatisch
Preis ohne MwSt. ab	142 944 €
Preis in gefahrener Version	185 825 €
	Herstellerangaben



Das Fahrwerk hat Pöttinger mit einer breiteren Abstützung versehen.

sich der Wagen damit schöner ausladen, weil sich das Futter zu Beginn senkrechter im Wagen aufbauen kann. Das von uns gefahrene Modell war nahezu vollständig ausgestattet, so dass neben der Füllstandsanzeige hinter den drei Dosierwalzen auch die Ladeautomatik per Drehmomentsensor integriert war. Damit wurde der Wagen bei unserem Einsatz schön voll.

## Hydropneumatisches Fahrwerk

Anders als andere Hersteller integriert Pöttinger neue Dinge nicht erst in der größten Baureihe, sondern tastet sich von unten an die größeren Maschinen heran. Neben dem verstärkten Dosierwalzenantrieb aus dem Torro, der jetzt auf 1 700 NM abgesichert ist (profi 2/19), betrifft das das hydropneumatische Fahrwerk (mit integrierter Federung über Stickstoffspeicher). Es wurde im klei-



Eine ISO-Bus-Bedienung ist beim Jumbo Standard. Hier das Expert 75-Terminal.

neren Modell Europrofi bereits getestet und ist von Pöttinger selbst entwickelt und eingeführt worden. Wichtigstes Merkmal im Vergleich zu den sonst eingebauten BPW-Achsaggregaten: Der Stützabstand der Längsfederlenker ist bei der starren Achse um 250 mm und bei der Lenkachse um 146 mm vergrößert worden. Damit steht der Wagen sicher am Hang.

Außerdem ist die Gefahr des Wankens wesentlich geringer. Der Bremszylinder ist über die Achse gewandert, so dass es auf dem Silo mit größerer Bodenfreiheit nicht mehr eng werden kann. Die Software für die Waage hat Pöttinger ebenfalls überarbeitet: Für einen Richtwert kann die Wiegung nun während der Fahrt durchgeführt werden.

## Keine bewegliche Stirnwand

Das Abladen gestaltet sich weitestgehend problemlos. Weitestgehend deshalb, weil der Jumbo trotz abgesenktem Kratzboden keine technische Möglichkeit bietet, die sich aufbauende Futterwand umzustoßen. Bei widrigen Verhältnissen mit Herbstgras ist das ein Nachteil. Hier darf schon mal auf den Erlkönig hingewiesen werden, der mit einer klappbaren Stirnwand daher kommen wird. Der Kratzboden ist nach wie vor sechsteilig, der Antrieb erfolgt zweistufig. Bedient wird der Wagen via ISO-Bus vom Schlepper, mit den Bedienkonzepten Powercontrol, das optional drahtlos Befehle sendet, per CCI 1200 Terminal oder mit dem Expert 75-Terminal. Letzteres war auf unserem Schlepper (einem Steyr 6185) angebracht. Einige Doppelbelegungen der Tasten, z. B. zum Absenken der Pickup können den schnellen Bedienfluss schon mal hemmen. Hier ist Übung gefragt. Übermotorisiert ist der Steyr übrigens nicht. Pöttinger gibt den Wagen für Schlepper bis 450 PS frei.

Tobias Bensing

## GUT ZU WISSEN

- ▶ Pöttinger überarbeitet die Jumbo Ladewagenbaureihe. Die neuen Typen gehören der 20er Serie an.
- ▶ Neu ist das hydropneumatische und von Pöttinger eigens entwickelte Fahrwerk. Mit vergrößertem Abstand der Längsfederlenker steigt die Hangstabilität.
- ▶ Der abgesenkte Kratzboden senkt den Kraftbedarf. Bei schlechten Verhältnissen kann sich eine Futterwand vor der Stirnwand aufbauen.



Der Antrieb der zwei oder drei Dosierwalzen ist auf 1 700 Nm erhöht worden.