

Quantensprung: Schon optisch hat der neue Torro Combiline nichts mehr mit den Vorgängern gemein. Das setzt sich bei der Technik fort.



Auf Mehrleistung getrimmt

Mehr zum Thema:



Einen Film des Tests und weitere Informationen auf: www.traction-magazin.de

Zur Agritechnica 2015 hat Pöttinger seine Torro-Baureihe intensiv überarbeitet. Das Ergebnis haben wir uns im 4. Schnitt näher angeschaut.

Von Matthias Mumme

Wenn der Weltmarktführer bei Ladewagen eine neue Generation Mehrzweckwagen mit zahlreichen Verbesserungen vorstellt, lässt das aufhorchen. Auch wir wollten wissen, was die drei neuen Torro Combiline außer dem gesteigerten Ladevolumen besser können als ihre Vorgänger und hatten die Möglichkeit, uns im 4. Schnitt ein detailliertes Bild zu verschaffen.

Doch kurz zur Einordnung der neuen Wagen: In puncto Volumen passen die Torros jetzt direkt unter die große Jumbo Combiline-Baureihe, die

bei 36,5 m³ Ladevolumen nach DIN startet. Die zwei Modelle 6010 Combiline mit 27 m³ und 6510 Combiline mit 34,5 m³ wurden bereits 2015 vorgestellt. 2016 schoben die Österreicher dann noch den kleinen Torro 5510 Combiline mit 27 m³ nach.

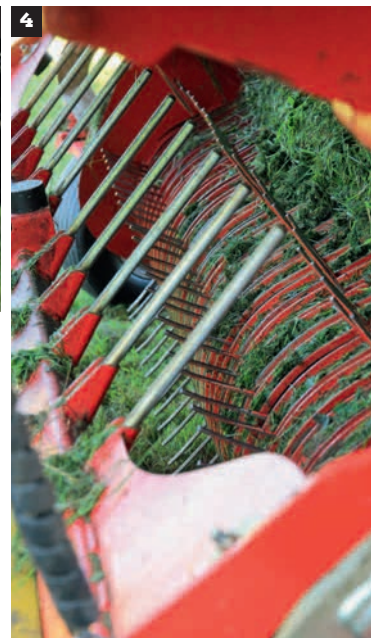
Die Klasse um 30 m³ ist technisch besonders interessant, denn die Wagen werden sowohl von Lohnunternehmern als auch von eigenmechanisierten Landwirtschaftsbetrieben nachgefragt. Dementsprechend muss an Ausstattung alles zu haben sein, was technisch machbar ist. Und so lassen sich auch die neuen Modelle von einfachen, aber dennoch professionellen Be-

dürfnissen bis hin zum High-Tech-Profigerät ausrüsten. Doch eins nach dem anderen ...

GESTEUERTE PICKUP

Fangen wir vorne bzw. beim Beginn des Gutflusses an: Pöttinger setzt bei den neuen Torros wie auch in allen anderen Ladewagenbaureihen auf eine gesteuerte, sechsreihige Pickup mit beidseitiger Kurvenbahn. Diese arbeitet zwar bekanntlich etwas verschleißintensiver als die ungesteuerte Bauweise, hat aber Vorteile bei der Gutzufuhr an den Rotor. Denn die Zinken können das Erntegut später, also weiter hinten und näher am Rotor, abstreifen, ohne dass die Abstreifer so gestaltet werden müssen, dass der Gutfluss etwas nach unten umgelenkt wird. Zudem sollen die nachlaufend gesteuerten Zinken für eine bessere Recharbeit sorgen. In unserem Praxiseinsatz war diese jedenfalls ausgezeich-

FOTOS: MUMME



1 Die Pickup besitzt 2,0 m Aufnahmebreite nach DIN. Über den Tasträdern ist die Hebelkinematik der Tastrolle zu sehen (nicht lackiert).

2 Entlastet wird die Pickup wahlweise per Spiralfeder oder hydraulisch.

3 Die nachlaufende Tastrolle ist aufpreispflichtig, aber sehr zu empfehlen. Die Aufnahmequalität hat uns im Test überzeugt.

4 Ein stabiler Kamm am Rollenniederhalter sorgt dafür, dass auch lockere Schwaden kompakt an den Einzug übergeben werden.

Technische Daten

Pickup: 2,00 m Breite nach DIN; Pendelweg 180 mm, 6-reihig beidseitig gesteuert; optional Nachlaufrolle

Rotor: 8-Stern-Rotor, Stirnradantrieb; 800 mm Durchmesser, Breite 1.630 mm

Schneidwerk: 45 Messer, 34 mm theoretische Schnittlänge; einzeln gesichert; ausschwenkbarer Messerbalken; Messerschleifvorrichtung und Twinblade-Wendemesser optional

Aufbau: 34 m³, Vollprofil-Seitenwände; Kratzboden aus druckimprägnierten Holz, vorn abgesenkt; Kratzbodenantrieb mittig mit Zweistufengetriebe; D-Wagen: 2 Dosierwalzen (3. optional)

Fahrwerk: Parabelfeder-Fahrwerk mit Querstabilisator, 24-t-Federpaket oder hydr. Fahrwerk optional; Zwangslenkung hydraulisch oder elektrohydraulisch

Abmessungen & Gewichte: Leergewicht 8,65 t, zul. Gesamtgewicht 20 oder 23 t

Preis (Liste zzgl. MwSt.): Basispreis 97.710 Euro, autocut 7.598 Euro

net! Ob die geringere Drehzahl gegenüber ungesteuerten Pickups aufgrund der selteneren Bodenkontakte signifikant Einfluss auf die Futterqualität hat, wollen wir nicht beurteilen.

Mit 2,0 m Breite nach DIN ist die Pickup nun zudem auf Profiklassen-Niveau und genauso breit wie die Standard-Pickup am Jumbo. Dafür braucht es auch eine gute Boden Anpassung. Diese gewährleistet Pöttinger durch die Pendelaufhängung mit 18 cm Pendelweg nach oben und unten. Die seitlichen Tasträder lassen sich in Lochkulissen verstellen, und es gibt rechts eine Feder für die Entlastung der Pickup über einen Portalrahmen – auf Wunsch ist aber auch eine hydraulische Entlastung lieferbar.

Wer häufig auf unebenen und wenig tragfähigen Flächen arbeitet, sollte unbedingt die optionale nachlaufende und parallelogrammgeführte Tastrolle hinter der Pickup mitbestel-

len. Sie sorgt nicht nur dafür, dass die Pickup auf der eingestellten Rechhöhe bleibt falls die Tasträder mal in der tiefen Schlepperspur „versacken“. Vielmehr sorgt sie auch in Fahrtrichtung und bei kleineren Bodenunebenheiten für eine bessere Boden Anpassung. Dabei kann sie unabhängig von den Tasträdern in der Höhe angepasst werden, was mit den links und rechts angebrachten Stellspindeln der Hebelkinematik erfolgt. Die Rolle selbst ist mit einer speziellen Kunststoffbeschichtung versehen, damit kein Erntegut anklebt und den Eigenantrieb verschlechtert. Die Bodenfreiheit darunter ist gut.

Auch am Rollenniederhalter hat sich etwas geändert. Hier ist jetzt serienmäßig hinter der Rolle ein massiver Kamm vorhanden, der das Erntegut stärker nach unten zur Pickup drückt und so vor allem bei lockeren Schwaden die Gutzufuhr verbessert.



- 1** Bei Verstopfungen lässt sich der Messerbalken hydraulisch ausfahren.
- 2** Nach dem hydraulischen Entriegeln sind die Messer einfach entnehmbar.
- 3** Mit dem ausschwenkbaren Messerrahmen ist der Messertausch kein Problem.
- 4** 34 mm theoretische Schnittlänge sahen auch in der Praxis sehr gut aus.

BREITERER EINZUG

Um den Torro Combiline noch durchsatzstärker zu machen, haben die Ingenieure den Einzugskanal um etwa 20 cm verbreitert. Da der Kurzschnitt mit 34 mm theoretischer Schnittlänge dennoch beibehalten werden sollte, sitzen im Schneidwerk nun 45 anstelle von 39 Messer. Diese sind einzeln mit Spiralfedern über ein patentiertes Vorsteuer-Prinzip gesi-

chert und können nach der (serienmäßigen) hydraulischen Entriegelung einfach entnommen werden. Optional sind für das Schneidwerk die TwinBlade-Wendemesser für doppelte Standzeiten verfügbar, die auch unsere Testmaschine besaß.

Praktisch ist immer wieder der seitlich ausschwenkbare Messerbalken, den man mittlerweile auch bei vielen Wettbewerbern findet. Der Messerwechsel wird erheblich vereinfacht, zumal man beim Torro auf der rechten Seite nichts entriegeln oder abstecken muss, sondern alle Arbeiten (bis auf das Ausschwenken des Messerbalkens von Hand) von der linken Maschinenseite durchführen kann.

Für den Fall, dass man das Schneidwerk mal zufährt, lässt sich der gesamte Messerbalken hydraulisch von der Kabine ausschwenken

– das ging auch schon bei den Vorgängern und ist mittlerweile Standard bei Rotorladewägen.

SCHLEIFEN IM FELD

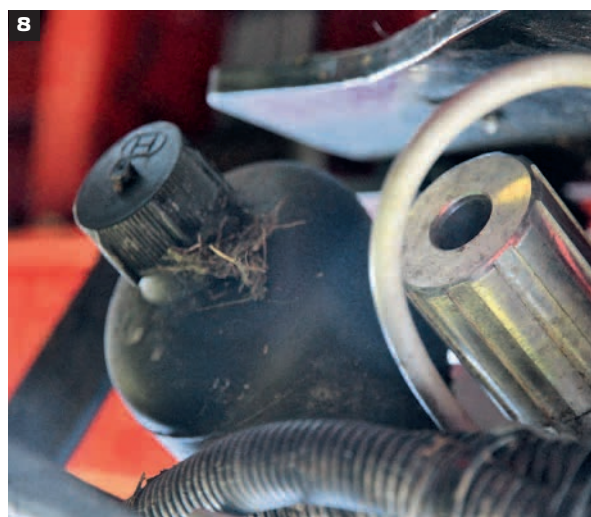
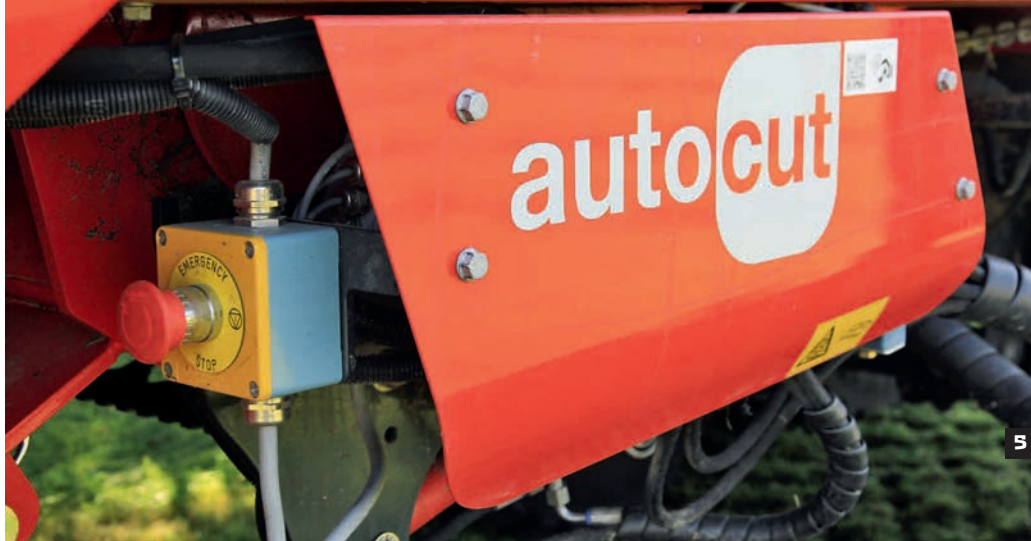
Pöttinger war 2011 der erste Hersteller, der eine integrierte vollautomatische Messerschleifvorrichtung anbot. Mittlerweile verkauft der Hersteller im Profisegment etwa 50 Prozent der Wägen mit autocut – man kann also sagen, dass sich das System schnell durchgesetzt hat und offensichtlich in der Praxis überzeugt.

Neuland war die Vorrichtung auch für uns nicht – schließlich kamen wir schon 2011 erstmals mit dieser Technologie in Kontakt. Dennoch wollen wir zur Auffrischung nochmals auf die Details eingehen: Das Pöttinger-System arbeitet mit einer einzelnen Schleifscheibe, die Pöttinger gemeinsam mit dem Hersteller Tyrolit entwickelt hat. Die Scheibe wird in einer Kurvenbahn über die Messerkontur geführt, wobei alle Antriebe mittels Hydromotoren erfolgen. Mehrere Induktivsensoren überwachen dabei stets die Position der Kinematik und melden auch die „Parkposition“ an den Jobrechner.

War bei der ersten Generation des autocut noch der Anpressdruck der Schleifscheibe an die Messer voreingestellt, so lässt sich der Druck nun per Ventil am Steuerblock neben dem Druckspeicher individuell einstellen. Eine Anpassung des Drucks macht Sinn, da die Schleifscheibe durch Abrasion mit der Zeit kleiner wird und die Schleifqualität mit voreingestelltem Druck mit der Zeit nachlassen würde. Dazu lässt sich der komplette Schleifkopf horizontal und vertikal einstellen – das ging bei der ersten Generation ebenfalls noch nicht.

Je nach Einsatzbedingungen empfiehlt sich etwa alle fünf bis zehn Fahren ein Schleifzyklus, wobei dieser in der Regel zwei aufeinanderfolgende Schleifdurchgänge beinhaltet. Der gesamte Schleifprozess wird (nach dem Ausschwenken der Messer) von der linken Seite des Torro aus gestartet, überwacht und bei Bedarf auch gestoppt. Im Terminal lässt sich vorher die Anzahl an Schleifdurchgängen vorprogrammieren, der Rest läuft automatisch ab. Die autocut-Kinematik fährt dann Messer für Messer einzeln an. Auch etwas hervorstehende neue Messer, die gegen gebrochene ausgetauscht wurden, sind kein Problem.

Bei Bedarf sollte man den Messerbereich vor dem Schleifen bzw. Schärfen noch grob reinigen. Zwar hält sich der Funkenflug in Grenzen, aber sicher ist sicher. Ein Feuer-



löscher wurde laut Pöttinger zwar noch nie benötigt, ist aber serienmäßig mit an Bord. Dennoch darf der Schleifprozess – zumindest steht es so in der Betriebsanleitung – nur auf festem Untergrund gestartet werden. Eine Schleifscheibe hält erfahrungsgemäß übrigens etwa 400 bis 500 Fuhren, bevor sie gewechselt werden muss.

Der Aufpreis von 7.598 Euro für das autocut klingt zwar zunächst hoch, den Komfortgewinn sollte man aber nicht unterschätzen. Zudem hat man als Lohnunternehmer oder im überbetrieblichen Einsatz die Kunden immer auf seiner Seite, was die Schnittqualität angeht. Dazu kommen Einsparungen beim Dieserverbrauch und geringere Personalkosten für Wartung und Nachschleifen.

ACHTREIHIGER ROTOR

Um das Erntegut durch die Messer in den Laderaum zu übergeben, nutzt Pöttinger einen achtreihigen Rotor mit 800 mm Außendurchmesser und schräger Reihengeometrie, durch den eine

5 Für 7.598 Euro Aufpreis bekommt man die autocut-Schleifvorrichtung.

6 Das System arbeitet mit einer einzelnen Schleifscheibe, die Messer für Messer abfährt. Es sind zwei bis drei Durchgänge zu empfehlen.

7 Der Schleifkopf wird über eine Kulissenbahn mit Zahnleiste geführt.

8 Der Anpressdruck der Scheibe lässt sich per Ventil nachstellen.

bessere Verteilung über die Breite erzielt werden soll. Die Zinken sind in den Rotormantel gesteckt und jeweils viermal punktuell verschleißt – zum Wechsel muss man also auch mit dem Trennschleifer ran. Die Zinkenbreite beträgt 10 mm, die Abstreifer sind 20 mm breit. Dabei sind die Messer asymmetrisch zwischen den Fingern positioniert, sodass auf einer Seite 5,25 und auf der anderen Seite 14,25 mm Luft bleiben. So entsteht der sogenannte Scherenschnitt, der bei hohen Futtermengen aber nur eine untergeordnete Rolle spielen dürfte. Bei späten Schnitten und wenig Futter im Schwad

Unser Know-how für Ihren Erfolg! Seit 1968
3 Jahre Garantie



Volumetra & Pendislide

Wir stellen aus



HALLE 27
STAND A15

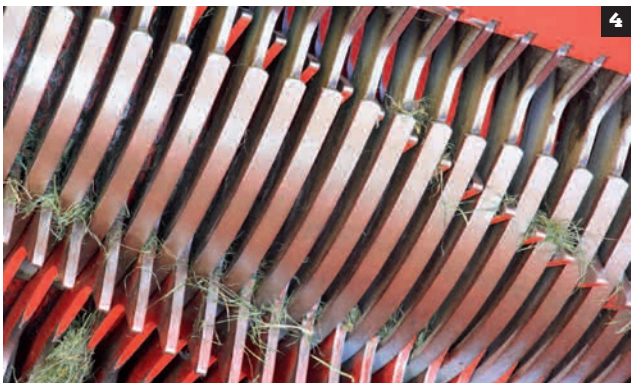
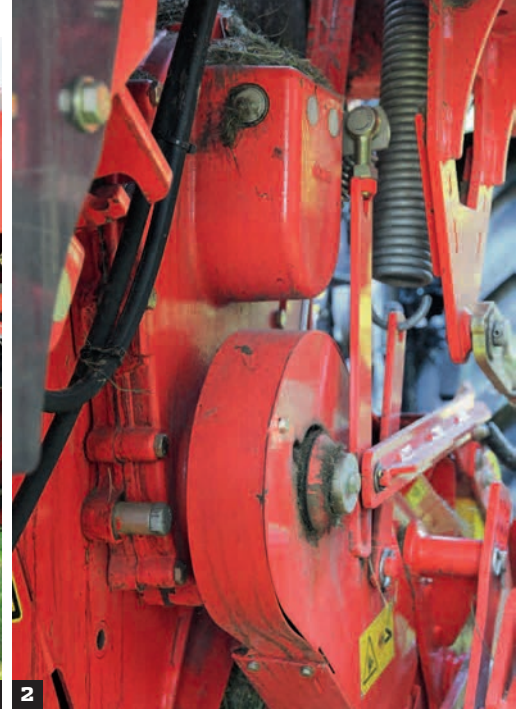


www.joskin.com

JOSKIN

tel : +32 43 77 35 45

Verlustarme Ausbringung durch leistungsstarke Technik!



1 Das Stirnradgetriebe im Ölbad für den Rotorantrieb befindet sich links.

2 Rechts vom Rotor erfolgt der Abtrieb für die Pickup.

3 Der gesamte Einzug wurde um 20 cm verbreitert.

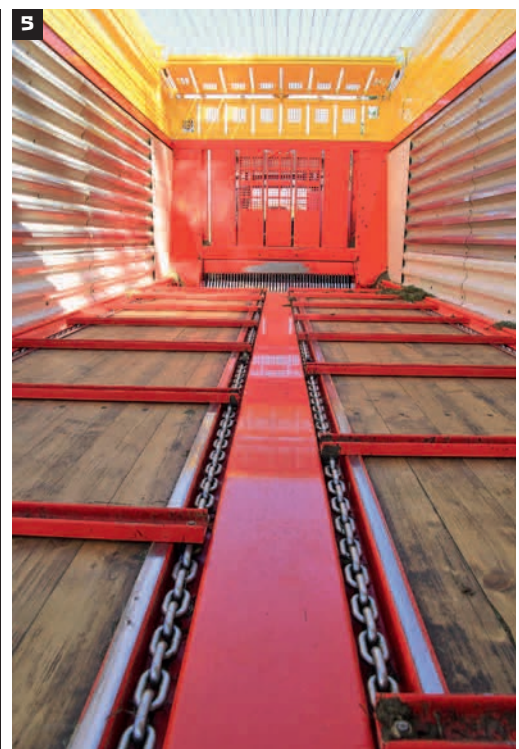
4 Die Messer sitzen asymmetrisch zwischen den Rotorfingern.

5 Das Kratzboden ist aus druckimprägniertem Holz, die geschraubten Seitenwände sind bis oben aus Vollprofil.

6 Optional gibt es zwei Dosierwalzen – unser Torro entlud aber auch ohne sehr gleichmäßig.

7 Super: Die Spannseile lassen sich für den Häckselbetrieb einfach abnehmen.

8 Das zweistufige Kratzbodengetriebe sitzt mittig.





1 Deutlich größere Räder als beim Vorgänger reduzieren den Bodendruck.

2 Die Lenkstange ist zukünftig für den Anbau teleskopierbar. 3 t Stützlast gibt es nur gegen Aufpreis.

3 Die hydraulische Knickdeichsel ist Serie.

4 Stabil: Das Parabelfahrwerk mit Längslenkern.

5 Als Pendelausgleich dient ein einfacher Querstabilisator.

6 Für die Zwangslenkung bietet Pöttinger zwei Systeme an.



mag der Schnitt hier besser sein, als bei mittlerer Positionierung der Zinken zwischen den Abstreifern. Bei unserem Test hat die Schnittqualität jedenfalls überzeugt.

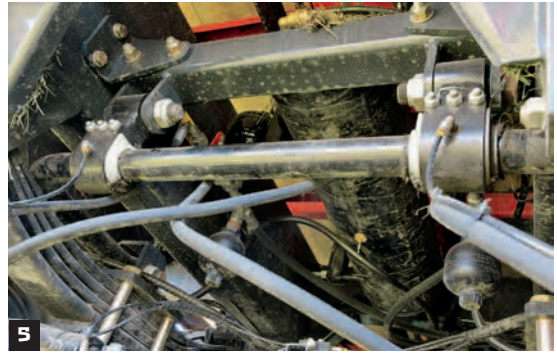
Der Rotorantrieb erfolgt über ein linksseitig angebrachtes, im Ölbad laufendes Stirnradgetriebe von Baß und ist dadurch sehr leise. Die Überlastsicherung übernimmt die Bondioli-Gelenkwelle vor dem Eingangsgetriebe, deren Auslösemoment von 2.100 auf 2.300 Nm erhöht wurde. Daher ist der Torro nun für Schlepper bis 300 PS ausgelegt – 70 PS mehr als beim Vorgänger.

KRATZBODEN ABGESENKT

Auch im Laderaum zeigen sich sofort neue Details. So ist der Kratzboden vorn um 150 mm abgesenkt, um die Futterübergabe zu vereinfachen und um eine höhere Verdichtung des

Futterstapels zu ermöglichen. Ebenfalls neu ist eine Klappe an der Vorderwand, an der die Spannseile befestigt sind. Sie lässt sich beim Umbau auf Häckseltransport hydraulisch umklappen, sodass die Seile einfach ausgespannt werden können – praktisch!

Das Kratzbodengetriebe ist mittig angebracht, was einerseits Verspannungen im Antrieb vermeiden soll, andererseits das Risiko von Schäden beim Touchieren von Hindernissen links außen vermeidet. Das Getriebe ist serienmäßig zweistufig ausgelegt, mit 9,5 m/min im ersten und 18,5 m/min im zweiten Gang. Die Umschaltung von Gang 1 auf Gang 2 erfolgt einfach, indem man den Kratzbodentaster im Terminal ein zweites Mal betätigt. In der D-Variante gibt es serienmäßig zwei, auf Wunsch drei Dosierwalzen. Das Entladen kann manuell oder per Entladeautomatik erfolgen.



UNSERE NEUHEITEN

OUTDOOR. INDUSTRY. COMMUNICATION.



Mit der Marke RugGear Europe stellt die i.safe MOBILE GmbH **höchst robuste Mobiltelefone für den Outdoor-Einsatz** für private und berufliche Anwender zur Verfügung. Die Produkte werden speziell von deutschen Ingenieuren entwickelt und sind nach **IP-Standard wasser- und staubdicht** und nach **MIL-STD-810G aufprallgeschützt, stoßfest** und **temperaturresistent**.

WEITERE PRODUKTE UND ZUBEHÖR
UNTER: WWW.RUGGEAR-EUROPE.COM



- 4,7" HD Bright View Gorilla Glas
- Android™ 5.1.1
- LTE, Dual Micro SIM & NFC
- 3.950 mAh Akku
- USB-Magnet-Ladeport
- 13 MP Kamera



- 2,4" RugDisplay Glas
- Android™ 4.4
- Dual SIM
- 1.800 mAh Akku
- Bluetooth® 4.0

RugGear[®]
EUROPE

Aus der Praxis: Simon Steidele**RUNDUM ZUFRIEDEN**

„Seit dem Frühjahr diesen Jahres arbeiten wir mit dem Pöttinger Combiline Torro 6510 L. Im Moment stehen schon insgesamt 360 Fuhren auf dem Zähler. Er läuft ausschließlich hinter einem Deutz Fahr 7210 TTV in einer Maschinengemeinschaft, die aus drei Personen besteht. Um den Ladewagen über die gesamte Saison auszulasten, wird das Gespann auch teilweise für Lohnarbeiten eingesetzt. Unser Hauptanschaffungskriterium für den Pöttinger war das Schneidwerk mit der sehr guten Schnittqualität. Ebenso die Möglichkeit, den Ladewagen mit einem integrierten Schleifsystem ausstatten zu können, das überall ein schnelles und einfaches Schleifen der Messer ermöglicht. Denn eine nahezu gleichbleibende Schnittqualität steht bei uns im Vordergrund. Üblicherweise wird nach etwa 10 bis 15 Fuhren die Schleifautomatik betätigt. Durch die scharfen Messer sinkt ebenfalls der Leistungsbedarf beim Laden, was man auch nicht außer Acht lassen darf. Ich schätze sehr die einfache Bedienung und die Ladeautomatik, die bei mir immer angeschaltet ist. Damit bekomme ich den Wagen richtig voll. Trotzdem könnten die Tasten für die Pickup-Steuerung markanter sein, um sie auch mal „blind“ auf dem Bedienpult wiederzufinden. Mit seinen 8,65 Tonnen Leergewicht ist das Gewicht schon sehr hoch, aber mit der großen Bereifung ergibt sich eine ruhige und sichere Fahrt, vor allem bei uns in den Hanglagen. Der Zugang zu den Schmierstellen an der Pickup könnte einfacher sein. Den habe ich aber eigenständig optimiert. Unter den Gleitblechen sammelt sich immer etwas Dreck, den man nach einiger Zeit entfernen muss, da sonst die Übergabe des Ernteguts von der Pickup zum Rotor nicht richtig funktioniert.“

Für die Ladeautomatik gibt es von Sensorseite je nach Ladegut drei – jeweils mit einstellbarer Verzögerungszeit. Entweder man arbeitet mit dem Frontwandsensor oder dem Sensor der oberen Verdichtungsclappe, oder mit dem optionalen Drehmomentsensor am Rotor. Letzterer lässt sich auch kombiniert mit der Verdichtungsclappe zum Steuern der Ladeautomatik einsetzen.

STABILES FAHRWERK


Für die neuen Torro Combiline-Modelle hat Pöttinger ein neues Fahrwerk mit größerer Bereifung entwickelt – das war klar nötig. Der Clou ist jedoch das Fahrwerk. Serie ist ein Parabel-Tandemfahrwerk, das jedoch zusätzlich zu den Federn Längslenker für jedes Rad integriert

hat. Dazu kommt eine „Stabistrebe“ – das ist ein querliegender Drehstab, der als Pendelausgleich fungiert und ein übermäßiges Wanken zu einer Seite vermeidet. Einfache mechanische Lösungen mit großem Effekt! Wem das nicht reicht, der bekommt gegen Aufpreis ein hydro-pneumatisches Fahrwerk. Mit diesem kann der Torro Combiline dann auch mit einer integrierten Wiegevorrichtung geliefert werden, die über den Druck in den Hydraulikzylindern die Zuladung bestimmt.

Die hydraulische Knickdeichsel ist Serie, ebenso wie eine Nachlauflenkung. Als Zwangslenkung bietet Pöttinger ein hydraulisches Verdrängersystem an, mit dem auch unser Testwagen ausgestattet war, oder alternativ eine elektrohydraulische Variante. Zwei Manometer vorn zeigen den hydraulischen Vorspanndruck der Lenkachse in beide Richtungen an.








SIMPLE BEDIENUNG

Überwachung und Bedienung des Torro Combiline erfolgen serienmäßig mit dem bekannten Power Control-Terminal, das auch unsere Testmaschine besaß. Die Bedienung gibt damit keine Rätsel auf, die Piktogramme auf den Folientastern sind klar gegliedert und schnell entzifferbar. Das Display ist zwar vergleichsweise klein, dennoch ist die Darstellung der gerade aktiven Funktionen gut ablesbar. Ge-

gen Aufpreis liefert Pöttinger das Power Control auch als kabellose Wireless-Ausführung. Serienmäßig sind alle Torro Combiline natürlich ISOBUS-kompatibel, wer einen entsprechenden Traktor oder ein ISOBUS-Universalterminal hat kann hier gleich per Plug&Play loslegen. Alternativ gibt es von Pöttinger das CCI-Terminal. 

Unser Fazit

Mit der neuen Combiline-Generation hat Pöttinger seine Torro-Baureihe komplett neu auf die Beine gestellt. Neben dem höheren Durchsatz bieten die Fahrzeuge ein bodenschonenderes Fahrwerk mit mehr Last auf der Deichsel und zahlreiche weitere innovative Features. Dabei zeichnet sich das Schneidwerk nach wie vor durch eine sehr gute Schnittqualität aus. Die Pickup arbeitet sauber und leistungsfähig, und die optionale Schleifvorrichtung spart Zeit und Diesel. An diesem Gesamtpaket gibt es, auch wenn es selten vorkommt, wirklich kaum etwas zu meckern.

-  sehr gute Gutzufuhr
-  sehr gute Schnittqualität
-  sehr gutes mechanisches Fahrwerk
-  Pickup mit sehr guter Boden Anpassung
-  mittiger Kratzbodenantrieb
-  optional integrierte Schleifvorrichtung
-  recht hohes Leergewicht

Serie ist die Power Control-Bedienung, die es auch kabellos gibt. Alternativ ist das CCI-Terminal zu haben, ISOBUS ist aber immer mit an Bord.



BITTE WENDEN!
 pfluegen.lemken.com

DAL-BO NEU: DAL-BO SNOWFLAKE®
 6-fache Stärke
 6 Jahre Garantie
 Tel.: 0171/800 94 37 - www.dal-bo.de

Krampe
 QUALITÄT AUF RÄDERN

Schäffer
EuroTier
 Besuchen Sie uns:
 Halle 26, Stand E11
EFFIZIENZ STEIGERN!
 2345 T: Kompakter Teleradlader
 mit maximaler Reichweite
 WWW.SCHAEFFER.DE

EuroTier
 Weltweit die Leidenschaft für Tierhaltung-Profi
 Halle 26 Stand F15
TUCHEL.com
 MASCHINENBAU GmbH

Richtig rechnen: Qualität macht sich bezahlt!
 EuroTier 2016
 Halle 27, Stand 27-A09

 www.krampe.de

Neue Verkaufserfolge!
 technikboerse.com
 powered by UsedTecWorld

Der Selbstfahrer der Spitzenklasse
DAMMANN-trac DT 2800H S4
DAMMANN
 Pflanzenschutztechnik
 Fahrzeugtechnik
 Airporttechnik

7% FRÜHBEZUG*
 AUF RUNDBALLENPRESSE, WICKELMASCHINEN,
 TRANSPORTGERÄTE & MESSERSCHLEIFER
 *Frühbezug 7% gültig bis 31.12.2016.

GOWEIL
HERZ & HIRN.
 ENTWICKLUNG AUS ERFAHRUNG.

G-1 F125 + G5040 KOMBI // PRESS-WICKELKOMBINATION

G-1 F125 // RUNDBALLENPRESSE

G4020 Q PROFI // VIERKANTBALLEN WICKELMASCHINE

www.goeweil.com

40 Jahre bewährte Technik
 Die SERVO Drehpflüge von PÖTTINGER.

PFLUGAKTION
 Sichern Sie sich Ihren Herbstbatt!

PÖTTINGER SERVO

- 40 Jahre Erfahrung in der Pflugtechnik
- **SERVOMATIC** Einstellzentrum für optimales Arbeitsergebnis
- Optional mit verschleißfestem **DURASTAR** Pflugscharblatt und **DURASTAR** Wechselspitze

www.poettinger.at **PÖTTINGER**