

Strautmann-Häckselwagen Giga-Trailer 5401:

Viel Kubik auf neuem Fahrwerk

Strautmann erweitert die Häckselwagen-Serie um den Giga-Trailer 5401 mit einem Volumen von 52 m³. Wir haben den Wagen mit hydropneumatischem Fahrwerk exklusiv in der Maissaison eingesetzt.

Strautmann legt mit dem neuen Giga-Trailer 5401 um rund 10 Kubikmeter Ladevolumen zu. Bisher gab es die Häckselwagen aus Bad Laer nur bis zu einem Volumen von 42,5 m³. Doch der Markt fordert größere Einheiten, so dass Strautmann auf der Agritechnica den größeren und grundlegend überarbeiteten Wagen vorstellte.

Auf den ersten Blick fällt das neue Tridem-Fahrwerk mit serienmäßiger Bereifung der Dimension 710/50 R 26.5 auf. Die BPW-Achsen sind im Straßenverkehr für 10 t freigegeben, die technische Freigabe von BPW erlaubt sogar 12 t bis 60 km/h. Die erste und dritte Achse sind zwangsgelenkt; die erste Achse kann zudem angehoben werden.

*Der neue Strautmann Giga-Trailer 5401 bietet 52 m³ Ladevolumen und 23,5 t Zuladung.
Fotos: Brüse*

Das Fahrwerk ist hydropneumatisch gefedert und soll entsprechenden Fahrkomfort und Sicherheit bieten.

Die Steuerung des Fahrwerks übernimmt die elektrisch-hydraulische Zwangslenkung „Strautmann-Electronic-Steering“ (SES), die sich nach Herstellerangaben bereits in anderen Fahrzeugen bewährt hat. Die Steuerungselektronik sitzt geschützt in einem Kasten vorn rechts am Fahrzeug. Das Gersignal stammt von einem Drehwinkelsensor, der ebenfalls geschützt auf der Deichsel platziert ist.

Strautmann legt Wert darauf, dass der Signalgeber lediglich einen Anlenkpunkt hat. Dieser kann je nach Vorgabe des Schleppers rechts oder links der K-80-Kugel platziert sein. Auch diese elektrohydraulische Zwangslenkung bietet die bekannten Vorteile solcher Systeme, wie beispielweise die Anpassung der Lenkreaktionen in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit.

Die Anhängung erfolgt serienmäßig unten.

Die weit unter dem Wagen angelenkte Deichsel ist über Gummipuffer gedämpft, auf Wunsch wird auch eine hydropneumatische Deichseldämpfung angeboten. Auffällig ist die schmale Bauweise der Deichsel, so dass vergleichsweise weite Lenkeinschläge möglich sind.

Der Leiterrahmen des neuen Giga-Trailers besteht aus Doppel-C-Profilen. Der Rahmen am Prototyp war noch lackiert, in Zukunft gibt es verzinkte Rahmen.

Der Aufbau des Wagens wird mit dem Rahmen verschraubt. Optional sind für einen schnellen Wechsel des Aufbaus auch Twist-Lock-Verschlüsse lieferbar. Ebenso plant Strautmann zur Serienproduktion eine optionale Wiegeeinrichtung, die eine Echtzeitwägung ermöglicht.

Der Aufbau des Wagens ist von den übrigen Giga-Trailern bekannt. Beschichtete, an den Rungen verschraubte Profile bilden die Bordwände. Für das Volumen von 52 m³ sind Aufsätze montiert. Diese waren am gefahrenen Trailer noch verzinkt, in Zukunft gibt es sie in roter Strautmann-Lackierung.





Der Wagen bietet einen prima Zugang zum Laderaum. Die Blechprofile für die Seitenwände sind von anderen Giga-Trailern bekannt.



Der Kunststoffboden hat je Seite drei Platten, die mit Blechprofilen verbunden werden. Zwischen den Strängen befindet sich ein Dachprofil, das Materialansammlungen verhindert.



Die erste Achse des hydraulisch-pneumatisch gefederten Fahrwerks kann zur Straßenfahrt angehoben werden.

Die Frontwand besteht aus Lochblech, entsprechend gut ist der Blick vom Fahrersitz in den Wagen. Das Oberteil der Stirnwand ist natürlich hydraulisch abklappbar.

In diesem Fahrzeug absolut neu ist der dunkelgraue Kunststoffboden. Von diesem verspricht sich Strautmann neben der Witterungsbeständigkeit und der Gewichtsopti-

mierung weitere Vorteile: Vor allem soll er weniger Reibwiderstand bieten, so dass das zu entladende Material einfach darüber geschoben werden kann. Des Weiteren sind nach eigenen Angaben bei diesem Boden keine Verschleißschienen mehr notwendig, über die sonst die Kratzbodenstränge laufen müssten.

Der Boden ist mittig geteilt und lagert auf einem Unterzug aus ebenfalls verschweißten C-Profilen. Den Abschluss nach oben bildet ein Dachprofil, auf dem kein Material liegen bleibt, so dass der Kratzboden die Ladefläche sauber räumen kann. Der Kratzboden selbst ist nach Herstellerangaben baugleich zu den übrigen Giga-Trailern. Er hat zwei Kettenstränge mit den bewährten Laschenketten.



Die Anhängelung der schmalen gummi gedämpften Deichsel erfolgt unten, der Signalgeber der elektrohydraulischen Lenkung sitzt geschützt unter einem Blech.

Neu ist aber der Antrieb des Bodens, der nun nicht mehr von der Seite, sondern mittig erfolgt. Das entsprechende Getriebe ist dazu in die hintere Umlenkung des Kratzbodens integriert. Serienmäßig erfolgt der Antrieb mechanisch über die Gelenkwelle. Als Option gibt es aber auch einen hydraulischen Antrieb, der feinfühlicher zu dosieren ist. Ebenfalls auf Wunsch sind zur gleichmäßigen Entladung des Materials zwei offene Dosierwalzen lieferbar, die mechanisch angetrieben werden.

Die Nutzlast des Giga-Trailer 5401 beträgt 23,5 t. Das entspricht einem Eigengewicht von ca. 10,5 t und einer zulässigen Gesamtmasse von 34 t.

Auf Wunsch gibt es eine hydraulisch betätigte Laderaumabdeckung, die an diesem Fahrzeug allerdings noch nicht montiert war. Wir haben den Giga-Trailer in der vergangenen Maisernte eingesetzt und konnten uns dabei ein Bild von der Wendigkeit und der Straßenlage machen. Am Silo haben wir schließlich eine Entladezeit von 50 Sekunden notiert – das ist ordentlich und sorgt

DATENKOMPASS

Strautmann Giga-Trailer 5401

Zulässige Gesamtmasse	34 000 kg
Eigengewicht	ca. 10 500 kg
Nutzlast	23 500 kg
Länge	11,30 m
Breite	2,55 m
Höhe	4 m
Laderaum (LxBxH)	9,76 x 2,34 x 2,29 m
Ladevolumen	52 m ³
Bereifung	710/50 R 26.5
Entladezeit	50 s
Listenpreis (ohne MwSt.)	89 600 €
<i>Herstellerangaben</i>	



Das Getriebe des Kratzbodenantriebs ist nun mittig angeordnet. Es wird entweder mechanisch oder hydraulisch mit Kraft versorgt. Auf Wunsch gibt es zwei Dosierwalzen.

dafür, dass der Wagen schnell wieder unterwegs zum Häcksler ist. Auch das ist ein Beitrag zur Optimierung der Logistik. Serienmäßig gibt es bei Strautmann eine Bedienung über ein komfortables Bedienterminal, um Fehlbedienungen von vornherein zu vermeiden.

Fazit: Strautmann bringt mit dem Giga-Trailer 5401 einen ausgewachsenen Häckselwagen auf den Markt – den die Kundschaft auch in dieser Dimension gefordert hat. Durch verschiedene Maßnahmen zur Gewichtsoptimierung erzielt der Wagen aus Bad Laer eine Nutzlast von 23,5 t. Diese sind dank eines neuen Kratzbodenantriebs sehr zügig entladen.

Das Fahrwerk ist komfortabel und entspricht zusammen mit der elektronischen-hydraulischen Zwangslenkung und der guten Bereifung den Anforderungen an moderne Transportfahrzeuge. Preislich liegt der Wagen in der gefahrenen Ausstattung bei etwa 89 600 Euro ohne Mehrwertsteuer.

Christian Brüse