



Den neuen Rigitrac erkennt man an der moderneren Haube, unter der jetzt ein Dreizylinder von Sisu seinen Dienst tut. Besonderheiten des Schweizer Alpinisten sind die vier gleich großen Räder, die alle gelenkt und permanent angetrieben sind. Fotos: van Hattum

Rigitrac SKH 95:

Schweizer Alpinist

Über den Rigitrac haben wir bereits bei seiner ersten Vorstellung berichtet (profi 8/04). Mit dem SKH 95 hat Sepp Knüsel aus dem Schweizer Küssnacht am Rigi nun die zweite Generation seines Bergspezialisten für Hanglagen bis 70 % am Start.

Seit 2003 hat Sepp Knüsel insgesamt 100 Rigitracs der beiden Modelle SKH 90 und SKH 120 (mit 90 bzw. 120 PS) gebaut. Das neue Modell SKH 95 unterscheidet sich auf den ersten Blick durch die rundere, modernere Motorhaube.

Ansonsten ist es (einschließlich der Kabine) vom Prinzip her baugleich mit dem größeren SKH 120. Da die meisten Komponenten allerdings ein Stück kleiner ausgelegt sind, bringt er mit nur 3 700 kg rund 1 Tonne weniger auf die Waage als sein großer Bruder.

Das fängt an beim Motor: Statt des Deutz-Vierzylinders leistet unter der Haube ein Dreizylinder von Sisu seinen Dienst. Das Aggregat mit CommonRail-Einspritzung und vier Ventilen pro Zylinder kennen wir aber bereits vom Fendt 211 Vario (profi 11/10). Spannender ist da das Getriebe: Hier kommt nämlich der „ICVD“-Hydrostrat von GKN

Walterscheid zum Einsatz. Dieser ist auch in den Claas Scorpion-Teleskopladern und Kramer-Radladern zu finden und arbeitet mit 45°-Weitwinkelmotoren von Sauer-Danfoss. Wie bei einer Erntemaschine gibt es deshalb weder ein Kupplungspedal noch einen Ganghebel. Um loszufahren, schieben Sie den Fahrhebel hinter dem Multifunktionshebel nach vorn, treten aufs Fahrpedal – und schon setzt sich der Schlepper in Bewegung.

Motordrehzahl und Hydrostateinstellung werden automotiv gesteuert, die Höchstgeschwindigkeit wird dabei durch die Stellung des Fahrhebels vorgewählt und durch das Fahrpedal angefahren. Wenn man, z. B. für Zapfwellenarbeiten Motordrehzahl braucht, kann man diese mit einem kleinen Drehknopf rechts vom Fahrhebel einstellen. Außerdem gibt es auf dem Joystick einen Druckknopf, um den Tempomaten zu aktivieren. Dann kann man den Fuß vom Fahr-

pedal nehmen, und die Geschwindigkeit kann fein dosiert mit dem Fahrhebel verstellt werden – das erinnert an den Hydrostat auf einem Häcksler oder Mähdrescher.

Auch der neue Rigitrac hat drei Lenkmöglichkeiten: Man kann wählen zwischen der herkömmlichen Vorderrad- und Vierradlenkung sowie einer so genannten dynamischen Vierradlenkung. Das bedeutet, die Hinterräder beginnen erst mitzulenken, wenn der Lenkwinkel der Vorderräder 10° übersteigt. Das ist z. B. sehr sinnvoll beim Mähen. Bei kleinen Lenkkorrekturen während der Arbeit bleiben die Hinterräder in der Spur, erst beim Drehen am Vorgewende lenkt die Hinterachse mit.

Interessant für alle Arbeiten am Hang, bei denen man in Schichtlinie fahren muss, ist die Möglichkeit, die Hinterradlenkung mit einem separaten Hebel zu korrigieren. Damit kann die Abdrift ausgeglichen werden,



Der Einstieg ist geräumig, und links vom Fahrer gibt es auch einen ordentlichen Beifahrersitz. Der Dieseltank aus Stahl fasst 100 l.

was zugegebenermaßen aber nur erfahrenen Alpinisten mit sehr viel Übung gut gelingt.

Auch der neue Rigitrac hat einen permanenten Allradantrieb. Da Vorder- und Hinterräder gleich groß sind, kommt der Schlepper dabei komplett ohne Vorlauf aus und läuft beim Lenken nicht aus der Spur. „Alleine durch den fehlenden Schlupf brauchen die Rigitracs 10 % weniger Diesel als Standardtraktoren“, ist sich Knüsel sicher.

Typisch für den Rigitrac sind auch der niedrige Schwerpunkt und das Fehlen einer pen-



Im Heck ist der Rigitrac mit einem Standardschlepper vergleichbar. Auf dem linken Kotflügel finden sich die Bedienelemente für Hubwerk, Zapfwelle und ein Steuergerät.

delnden Vorderachse. Stattdessen hat das Chassis in der Mitte ein Pendelgelenk. So erhöhen sowohl Front- als auch Heckanbaugeräte die Standsicherheit der Maschine. Mit Zwillingsreifen ist so laut Knüsel das Fahren am Hang mit Steigungen von 70 % möglich...

Den unter Last schaltbaren Wechsel der Zapfwelldrehzahl zwischen 540 und 540E hat der neue Rigitrac ebenfalls von seinem Vorgänger übernommen. Dazu gibt

ren Preis: Ein serienmäßiger SKH 95 steht für 94 425 Euro in der Preisliste. Für das Fronthubwerk und die Frontzapfwelle kommen noch 6 660 Euro dazu. Dann ist die 100 000-Euro-Schallmauer durchbrochen. Zum Vergleich: Der 100 PS starke Fendt Vario 211, den wir kürzlich getestet haben, steht mit „nur“ 80 000 Euro samt Fronthubwerk und -zapfwelle in der Preisliste.

Bas van Hattum, trekker



Trotz der kompakten Bauweise ist in der Kabine ausreichend Platz. Der kleine Fahrhebel sitzt neben dem Joystick für die Hydraulikbedienung. Das Farbdisplay rechts unterm Lenkrad hat sechs Funktionstasten für die Programmierung.



Über diesen Joystick bedienen Sie die vier Hydraulikventile, die Wendeschaltung und – bei Bedarf – die Hinterradlenkung.

es ein Lamellenpaket wie bei einem Powershift-Getriebe. Nach Angaben von Knüsel ist das vor allem praktisch beim – wie sollte es bei dem Alpinisten anders sein – Arbeiten am Hang. Damit können

Sie bergauf, wenn Leistung gebraucht wird, mit der niedrigen Zapfwellenübersetzung und hoher Motordrehzahl arbeiten – und bergab mit der großen Zapfwellenübersetzung und niedriger Motordrehzahl. Bei der Hydraulik setzt Knüsel auf eine Tandem-Zahnradpumpe mit einer Fördermenge von 45 l/min für die Arbeitshydraulik und 25 l/min für die Lenkung. Alle (proportionalen) Hydraulikfunktionen (maximal 4 dw-Steuergeräte) sind zusammengeführt auf dem Multifunktions-Kreuzhebel neben dem Fahrhebel. Über ein Terminal im Armaturenbrett werden die Funktionen programmiert.

Fazit: Nicht zuletzt wegen des Hydrostaten ist der Rigitrac sicher nicht der prädestinierte Ackerschlepper für die Ebene. Wer aber die Wendigkeit und vor allem die Hangstabilität des Rigitrac nutzen kann, will diesen Schweizer Alpinisten nicht mehr missen. Allerdings haben Dinge wie der hydrostatische Antrieb, die lastschaltbare Zapfwelle oder das Pendelgelenk im Chassis auch ih-

DATENKOMPASS

Rigitrac SHK 95

Motor

3,3 l Sisu-Diesel 33 CTA, 72 kW/98 PS bei 2 100 min⁻¹, 470 Nm bei 1 500 min⁻¹

Getriebe

Hydrostatisches ICVD von GKN Walterscheid mit Sauer-Danfoss 45°-Weitwinkelmotoren, 40 km/h bei 1 600 min⁻¹, Zapfwelle mit 540/540E, unter Last wechselbar

Hydraulik

Tandem-Zahnradpumpe, 45+25 l/min, max. 4 dw Steuerventile, Bosch EHR, 3 500 daN Hubkraft

Fahrwerk

Zentralpendelgelenk, permanenter Allradantrieb und Vierradlenkung, vier gleich große Räder 440/65 R 24

Abmessungen/Gewichte

404 cm lang, 212 cm breit, 243 cm hoch, 3 700 kg Leergewicht

Preise (ohne Mehrwertsteuer)

94 425 €, Frontkraftheber und -zapfwelle 6 660 € Aufpreis

Herstellerangaben