



Vielseitiger Profi

Bei seinem Ladewagen Tigo PR will Fendt vor allem mit vielen Ausstattungsoptionen punkten. Wir hatten mit dem PR 60 D den größten Wagen der PR-Serie eine Saison lang auf einem Milchviehbetrieb im Einsatz.

Tigo hieß der Ladewagen bereits, als er noch in rot-weißer Farbe von Lely kam. Fendt hat nach der Übernahme am etablierten Produktnamen festgehalten. Auch am Design veränderten die Marktoberdorfer wenig. Doch seit der Übernahme 2017 sind einige Detailverbesserungen in den Ladewagen eingeflossen. Über eine Saison konnten wir mit dem PR 60 D ein mittelgroßes Modell testen. Neben den typischen Ladeeinsätzen stand auch der Häckseltransport auf dem Plan.

VOLLES PROGRAMM

Fendt bietet insgesamt acht verschiedene Tigo-Baureihen an. Die oberen Baureihen der Profi-Ladewagen sind in die PR-, VR- und XR-Modelle aufgeteilt. PR steht für Profi-Ladewagen mit kurzer Bauweise. Drei Modelle von 31 bis 36 m³ Norm-Volumen bieten die Marktoberdorfer hier an.

Unser Tigo PR 60 D ist der Größte der PR-Modelle. Das „D“ in der Typenbezeichnung weist auf die Ausstattung mit Dosierwalzen hin. Zwei sind Standard (im Test), drei Walzen gibt es auf Wunsch. Der Aufbau des Ladeaggregats beim PR, VR und XR ist prinzipiell identisch. Doch die Pick-up und der Rotor unterscheiden sich in der Breite. Wer eine breitere Pick-up möchte, muss zum XR-Wagen greifen. Die theoretische Schnittlänge (37 mm) bleibt bei dann 45 Messern gleich.

SICHERER STAND

Den Tigo kuppelten wir unten in der

K80-Kugelkopfkupplung. Der Wagen wird mittels Power Beyond und Isobus elektrohydraulisch angesteuert. Zudem war die optionale, elektrische Zwangslenkung montiert. Per K50 und Gestänge nimmt ein Drehwinkelsensor den Winkel zwischen Schlepper und

Wagen auf und steuert dementsprechend die hintere, gelenkte Achse an. Auch eine Offsetlenkung/Hundegangelenkung ist damit möglich, um den Wagen z. B. hangaufwärts fahren zu lassen.

Mit Pneus der Größe 750/45 R26.5 ist man bodenschonend unterwegs. Bei



1



2



3

△ 1) Der Kratzboden senkt sich vorne auf einer Länge von 1,60 m um 25 cm. Der Kratzboden ist zweigeteilt. 2) Die Schnittqualität ist gut. Die theoretische Schnittlänge beträgt 37 mm. 3) Die beiden Dosierwalzen haben das Futter locker und gleichmäßig abgelegt. Eine dritte Walze gibt es auf Wunsch.

Foto: Tastowe

Fotos: Huesmann

**WEITERE
INFOS**

Zum
Beitrag



[www.topagrار.com/
tigo2022](http://www.topagrار.com/tigo2022)

einer Außenbreite von 2,86 m bleibt man noch weit unter den zulässigen 3 m. Für noch mehr Bodenschonung wären sogar 800er-Reifen möglich. Aufgrund des Achsabstandes von 1,81 m bietet der Wagen inklusive 4 t Stützlast ein zulässiges Gesamtgewicht von 24 t. Bei einem Leergewicht des nahezu vollständig ausgestatteten Wagens von 10 t bleiben 14 t Nutzlast. Mit feuchterer Grassilage konnten wir den Wagen bis an diesen Wert ausladen – top.

Lob gab es vom Testteam für das hydropneumatische Tandemfahrwerk (22- oder 24 t-Boogiefahrwerk möglich). Ein Tridemfahrwerk gibt es nur bei der XR-Serie. Der Knickdeichselzylinder ist mit einer Stickstoffblase ausgestattet und federt Stöße auf den Schlepper ab. Die Laufruhe des Wagens auf der Straße war auch bei 50 km/h sehr gut. Optional gibt es den Wagen auch mit 60 km/h-Zulassung. In Kurven regelt das Fahrwerk nach und legt den Wagen förmlich in die Kurve, wenn auch mit etwas Verzögerung. Fendt

nennt das FSC (Fendt Stability Control). Diese Option ist sicherlich für Betriebe interessant, die viel am Hang arbeiten. Der Fahrer hat zudem die Möglichkeit, das Fahrwerk hoch und runterzufahren und die Federung zu sperren. Über das Einstellmenü kann man die Fahrwerkshöhe in Prozentangaben anpassen. Weil unser Tigo mit den optionalen Aufsatzblechen ausgestattet war, kam er aber bereits bei einer Fahrwerkshöhe von nur 10 % auf eine Gesamthöhe von 4 m. Das muss man bei der Straßenfahrt beachten.

SAUBER AUFNEHMEN

Standardmäßig bietet Fendt eine mechanisch angetriebene, ungesteuerte Pick-up an. Beim Tigo PR 60 ist diese dann 1,90 m breit bzw. die Rechbreite liegt bei 1,65 m. An unserem Wagen war die optionale, hydraulisch angetriebene Pick-up montiert. Diese baut 10 cm breiter und recht auf 1,78 m (von Zinken zu Zinken). Beim Lely-Vorgänger waren es mit dieser Option

SCHNELL GELESEN

Der Tigo-Ladewagen von Fendt lässt sich vielseitig ausstatten. Wir hatten den Kombiwagen PR 60 D eine Saison lang im Test.

Gut gefallen haben uns das hydropneumatische Fahrwerk und die elektronische Zwangslenkung.

Die Schnittqualität konnte im Test überzeugen.

Neben den Ladeeinsätzen musste sich der Tigo auch beim GPS- und Silomais-transport beweisen. Das Ladevolumen des Wagens liegt bei 36 m³.

noch 1,62 m. Die sieben Zinkenreihen sind ungesteuert und geradlinig angeordnet. Insgesamt 17 Doppelzinken je Reihe sammeln das Futter bei einem Zinkenabstand von 54 mm sauber auf. Die Abstreifer fertigt der Hersteller aus

Der Tigo PR 60 D musste sich eine Saison lang auf einem Milchviehbetrieb beweisen.





△ Zur Visualisierung des Wagens nutzen wir meist Schlepperterminals.



△ Die Steuerung des Wagens funktionierte am besten mit der Tigo-Bedienbox.

Kunststoff. Hier blieb kaum Schmutz hängen. Die Drehzahl der hydraulischen Pick-up lässt sich stufenlos von 70 bis 150 U/min einstellen. Sie regelt aber nicht fahrgeschwindigkeitsabhängig. Mit einer Drehzahl von 100 U/min konnten wir bei 20 km/h noch sauber arbeiten. Der Ölmotor ist innenliegend installiert. Hebt man die Pick-up am Vorgewende an, stoppt der Motor.

Auch die Pick-up-Entlastung lässt sich hydraulisch einstellen. Mit einer Rändelschraube am kleinen Steuerblock seitlich am Wagen passt man den Druck an. Ein Manometer gibt dabei Anhaltswerte. Eine 80 cm breite Tastrolle führt die Zinken mit ausreichendem Abstand über den Boden. Die Tiefeneinstellung der Rolle ist aber mit fummeliger Schraubarbeit verbunden und damit zu aufwendig. Fendt will das vereinfachen. In unebenem Gelände unterstützen seitlich Tasträder (16 x 6,50-8) die Tiefenführung. Über eine Lochkulisserie kann man die Höhe variieren.

GUTE SCHNITTQUALITÄT

Das im Rahmen integrierte Getriebe des Rotors verträgt bis zu 2000 Nm Drehmoment. Unsere eingesetzten Schlepper mit Motorleistungen um 200 PS haben den Wagen nicht an seine Grenze gebracht. Der Schneidrotor misst 1,63 m in der Breite und hat einen Durchmesser von 800 mm. Die 41 Hardox-Rotorsterne sind je 25 mm breit und gewandelt auf dem Rotormantel aufgesteckt und von oben mit Zinkenschlüssern verschweißt. Die Sterne sind dreigeteilt. Ist einer beschädigt, lässt er sich von

oben auftrennen und somit einfach austauschen. Der Rotor zieht das Futter mit je 3,5 mm Abstand an den Messern vorbei. Die theoretische Schnittlänge beträgt 37 mm. Die Schnittqualität konnte überzeugen. Ebenso der Gutfluss. Trotz des geringen Abstandes zwischen Pick-up und Rotor kam es zu keiner Verstopfung. Ein Vorteil dieser Lösung ist sogar, dass der Rotor das Futter früher übernimmt und die Pick-up es

Die theoretische Schnittlänge des Fendt Tigo PR 60 liegt bei 37 mm.

nicht über einen langen Weg fördern muss. Bei Silage ab 30 % TS förderte der Rotor problemlos.

Fendt bietet optional eine Knickdeichsel-Lageregelung. Über einen Drehwinkelsensor wird dabei der Öffnungswinkel der Pick-up gemessen und auf den zuvor eingestellten Wert kontinuierlich angepasst. Die Steuerung reagiert ab ca. 12 km/h aber etwas träge.

Zum Messerwechsel kann man die Messerkassette hydraulisch herunterschwenken. Das geht entweder von der Kabine aus oder per Knopfdruck auf der linken Seite am Wagen. Nachdem man die Verriegelungsbolzen und Sicherungen der Hydraulikzylinder werkzeuglos gelöst hat, schwenkt man die Kassette über ein Gestänge seitlich aus. Mit einem großen Werkzeughebel öff-

net man die zentrale Messerentriegelung und kann die Messer dann herausnehmen. Die Messer sind per Knickfedern einzeln gegen Fremdkörper gesichert.

EINFACH LADEN

Die Kanalbreite des Ladeaggregates im Wagen misst 1,65 m. Die trichterförmige, schwenkbare Stirnwand ist über drei Punkte im unteren Querrahmen gelagert. Die Seitenwände sind vorne oben über einen Querträger verbunden. Im Schwenkbereich der Stirnwand bestehen die Seitenwände aus glatten, verzinkten Stahlblechen. Gummileisten dichten sie zu den Seiten ab. Zwei Zylinder bringen die Wand in die entsprechende Stellung. Außerdem messen in den Zylindern integrierte Drucksensoren die Vorpressung für die Ladeautomatik. Wir sind fast immer mit der ordentlich arbeitenden Automatik gefahren. Die Vorpressung muss man nach Gefühl einstellen. Nimmt die Last auf den Antrieb stark zu oder zieht der Rotor Futter runter, ist die Pressung zu stark. Hier ist etwas Erfahrung für verschiedene Erntebedingungen nötig.

Die Verteilung im Wagen hat uns gut gefallen. Der Kasten wird gleichmäßig bis hinten gefüllt. Zuletzt fährt die Stirnwand im Automatikmodus schrittweise nach vorne über die Deichsel. Dann gibt der Wagen laut Fendt noch die letzten 6 m³ Ladevolumen frei. Hierbei ist uns aufgefallen, dass es in dieser Position hilfreich ist, schlängelnd übers Schwad zu fahren. Dann nutzt man auch den letzten Raum noch aus.

ENTLADEN AUCH MIT AUTOMATIK

Der Boden des Tigo besteht aus feuerverzinktem Stahlblech. An dieser Stelle gibt es auch Lob für die Verarbeitung des Wagens: Vor allem die Lackierung hat uns gut gefallen. Für die vier Ketten des zweigeteilten Kratzbodens gibt Fendt eine Bruchlast von je 12,5 t an. Auch für den Abladevorgang bietet der Tigo eine Automatik. Wählt man diese vor, öffnet sich die Heckwand stückweise (einstellbar), der Rotor schaltet sich aus und die Dosierwalzen ein – leider etwas träge in den Schaltreihenfolgen. Ein akustisches Signal macht den Fahrer darauf aufmerksam, dass er die Zapfwelle nun einschalten muss. Der Kratzboden und die Stirnwand starten gleichzeitig, was das Anfahrmoment auf den einseitig hydraulisch angetriebenen Kratzboden verringern soll. Deutlich gemerkt hat man das bei nas-



△ Neben Ladeeinsätzen nutzen wir den Tigo auch als Häckseltransportwagen in der Mais- und wie hier im Bild bei der Roggen-GPS-Ernte. Die Laderaumabdeckung gibt es optional.

serer Silage. Die Kratzbodengeschwindigkeit gibt man in neun Stufen vor. Auch hier ist ein Ausloten je nach Erntebedingung notwendig. Beim Häckseltransport kann man mit nahezu voller Kratzbodengeschwindigkeit abladen, in der Silage haben wir etwa mit 2/3 der Kratzbodengeschwindigkeit gearbeitet. Durchschnittlich brauchten wir für einen Abladevorgang mit Grassilage 60 Sekunden – gut. Der Schnellgang bringt am Ende eine zügige Entleerung.

Die zwei Dosierwalzen legen das Futter gleichmäßig ab. Der im Test eingesetzte Walzschlepper samt Tellerverteiler hatte keine Probleme, es auseinanderzulegen. Wie gleichmäßig das Futter aber über die gesamte Länge abgelegt wird, hängt vom Fahrer ab.

BEDIENUNG BESSER KOMBINIERT

Unseren Tigo bedienen wir meist in Kombination mit dem Fahrhebel, dem Tigo-Terminal und dem Schlepperter-

minal. Grundsätzlich lässt sich der Wagen auch über nur eines der drei Instrumente steuern, wobei die Feineinstellung verschiedener Maschinenparameter über die Bedienbox zu umständlich ist. Hier geht es besser übers Terminal. Weil man die Auflade- und Abladeautomatiken mit einem Doppelklick starten und beenden muss, gefiel uns die Bedienbox mit den Drucktasten am besten. Eine Lösung mit einfachem Klick fänden wir sinnvoller. Im Einstellmenü lässt sich die Knickdeichsel für das Beladen sowie für Straßenfahrten anpassen. Das Schlepperterminal haben wir zur Visualisierung genutzt, also z. B. beim Beladen zur Anzeige des Füllstandes bzw. der geladenen Tonnen.

BREITER NUTZEN

Wir nutzten unseren Tigo nicht nur in der Grassilage, sondern auch als Häckseltransportwagen. Eine demontierbare Pick-up bietet Fendt nicht. Doch der

Ladeschacht lässt sich mit einem Blech abdecken.

Der Wagen lief sowohl im Gras wie auch beim Häckseltransport ordentlich leer. Die Sicht in den Laderaum bewerten wir als durchschnittlich. Die Kamera im Laderaum kann zur Orientierung beim Häckseln helfen. Aufgefallen ist uns, dass die Seitenrungen offen ausgeführt sind. Hier sammelt sich vor allem beim Anhäckseln viel Material. Und den Aufbau sollte Fendt oben absträgen, denn auch hier blieb viel Futter liegen.

Insgesamt hat die Arbeit mit dem Fendt Tigo aber Spaß gemacht, was sicherlich auch an der umfangreichen Ausstattung liegt. Vor allem die Belade- und Entladeautomatik konnten überzeugen sowie das hydropneumatische Fahrwerk. Auch die Wiegeeinrichtung kam der geladenen Menge bis auf 100 kg recht nahe. In der getesteten Ausstattung kommt der Tigo auf einen stattlichen Preis von 167 045 € (netto Listenpreise). Damit ist er wohl eher für den überbetrieblichen Einsatz interessant. In fahrbarer Grundausstattung mit 26,5 Zoll Boogiefahrwerk, Dosierwalzen und Nachlauflenkung, mechanisch angetriebener Pick-up und ohne Laderaumabdeckung sind es 25 788 € weniger, was ihn bei der Eigenmechanisierung für den einen oder anderen interessanter machen dürfte.

*Ihr Kontakt zur Redaktion:
andreas.huesmann@topagrar.com*