

FLAGGSCHIFF: Mit dem Magnon CFS präsentiert Strautmann eine neue Spitze seiner Ladewagenpalette.



Ladewagen mit Starallüren

Strautmann will den Markt für Premiuladewägen aufmischen - mit extrabreiter Pickup, dem Continuous Flow System und mit Kunststoffzinken. Ob das gelingt?

Von Claus Mayer

Mit dieser Neuheit an einem Ladewagen hat wohl kaum jemand gerechnet: Als Strautmann 2019 den neuen Magnon CFS präsentierte, stach ein Detail besonders ins Auge. Die Maschine, die auf das Premiumsegment abzielt, kam mit einer neuen Pickup daher. Und die Zinken an dieser waren aus Kunststoff.

In Fachkreisen und -foren sorgte das für viele Diskussionen. Für uns Anlass genug, den Magnon - und die neue Pickup - einmal auf die Probe zu stellen. Neben einem brandneuen Magnon CFS 430 aus der kürzlich gestarteten Serie führen wir auch mit

einem 430 D0 aus der Vorserie von 2019. Er ist bei einem Lohnunternehmer im Einsatz. Einblickreich war hier besonders der Zustand der Kunststoffzinken.

ZIEL: PREMIUMSEGMENT

Doch beginnen wir von vorn: Der MagnonCFS ist bei Strautmann die neue Oberklasse des Ladewagensegments und ersetzt den bisher bekannten Tera-Vitesse CFS. Dass es sich um eine Oberklassemaschine handelt, untermauert Strautmann mit allerlei Details.

Zunächst sticht das namensgebende Continuous Flow System (CFS) ins Auge. Es ist eine Walze zwischen Pickup und Rotor.

Ihre Besonderheit: Mittels einer Aufschweißung zieht sie das Futter, das von der Pickup kommt, auseinander, bevor sie es an den Rotor weitergibt. So schluckt der Wagen mehr Futter - und kommt schneller voran, ohne zu verstopfen.

CFS SCHLUCKT MEHR FUTTER

In unserem Test überzeugte uns das CFS. Zwar hatten wir keinen zweiten Ladewagen für einen Direktvergleich zur Hand. Aber bei vergleichsweise flach geschwadetem Material waren Geschwindigkeiten von 18 bis 20 km/h kein Problem. Nur mit dem Vorserienmodell kamen wir bei hohen, dicken Schwaden selten über 12 km/h hinaus.

Auch die Pickup mit dem Namen Flex-Load hebt den Magnon CFS mit in die Oberklasse. Sie ist ungesteuert, hydraulisch angetrieben und 2,25 m breit. Damit ist sie aktuell die zweitbreiteste Pickup am Markt - und sogar breiter als der Rotor am Magnon. Daher hat Strautmann 180 mm breite Schneckenwindungen an die Enden des Rotors gehängt,



traction-magazin.de/
strautmann2020



1 Die Walze zwischen Pickup und Rotor heißt Continuous Flow System (CFS) und zieht das Futter auseinander.

2 Sechs pro Reihe: Die Kunststoffzinken der Pickup.

3 Mit einer Ratsche sind sie schnell aus- und eingebaut.

4 Die Vorserienanordnung führte zu Futterverlusten in Kurven.



1

Technische Daten

Ladevolumen:

42 m³ beim Magnon CFS 430,
46 m³ beim 470 und 52 m³ beim 530.

Pickup: Ungesteuert, 2,25 m breit,
hydraulisch angetrieben,
Geschwindigkeit regelbar.

Rotor: 180 mm Integralrotor mit
acht Zinkenreihen und seitlichen
Schneckenwindungen zur
Zusammenführung des Materialstroms
aus Feinkornstahl.

Schneidwerk: 48 Doppelmesser
(wendbar) mit 35 mm theoretischer
Schnittlänge.

Fahrwerk: Hydraulisches Tandemfahr-
werk mit 20 t Achslast oder
Tridemfahrwerk mit 30 t Achslast.

Lenkachse: Hinterste Achse jeweils
entweder nachlaufgelenkt oder elekt-
ronisch zwangsgelenkt zur Naben-
schonung in Kurven.

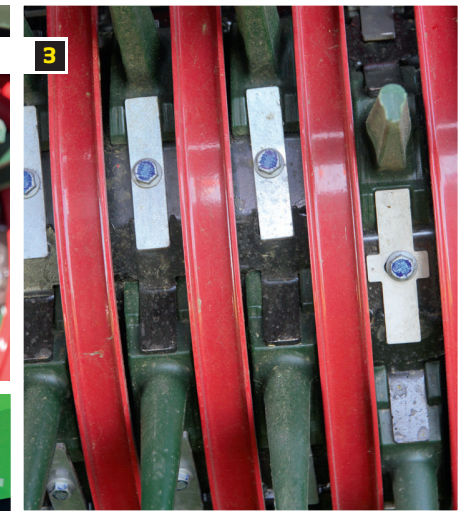
Bereifung: Größtmögliche Bereifung
ist 800/45 R30.5.

Gewicht: Ab 11,1 t.

Preis:
Nettolistenpreis ab 118.400 €.



2



3



4



1



2

1 Die Doppelmesser sind schnell gewendet.

2 Das Werkzeug dafür ist direkt darüber sicher verstaut und stets griffbereit.

3 Der Wagen nimmt Reifen bis 800 mm Breite auf - gut für die Grasnarbe.

4 Wir fanden zahlreiche Schnittpakete in 35 mm Länge..

5 Die Dosierwalzen sind optional, verteilen das Futter aber deutlich besser als hier.



3



4



5

die das äußerste Futter im Strom leicht nach innen schieben. Das sieht auf den ersten Blick etwas improvisiert aus. Im Test tat es dem Gutfluss aber keinen Abbruch.

Durch den hydraulischen Antrieb lässt sich die Drehzahl der Pickup stufenlos einstellen. Gut gefallen hat uns die Automatikfunktion, die die Pickupdrehzahl der Fahrgeschwindigkeit anpasst. Bei einem Tritt aufs Gaspedal - oder Druck auf den Joystick - drehen die Zinken automatisch schneller. Im Automatikmodus hatten wir während der Ladephase kaum etwas zu tun außer die Pickup anzusenken und vor dem Vorgewende wieder anzuheben. Das war sehr angenehm.

PLASTIK AM PREMIUMWAGEN

Bleibt noch die Frage der Kunststoffzinken. Praktiker fürchten hier oft hohen Verschleiß und möglicherweise mehr Fremdkörper im Futter. Strautmann argumentiert jedoch genau gegenteilig: Der Verschleiß sei geringer und das Futter sauberer.

Nach unserem Testeinsatz geben wir eher Strautmann recht. Die Zinken biegen sich seitlich aus dem Weg, wenn sie auf Unebenheiten oder Hindernisse stoßen. So kommt weniger Erde ins Silo. Durch die Form ihrer Rückseite biegen sich die Zinken aber nicht nach hinten. So „rutscht“ ihnen kein Futter durch.

Die Zinken haben offenbar eine recht hohe Lebenserwartung. Am Vorserienmodell, mit dem der Lohnunternehmer rund 700 Fahren gemacht hat, war kaum Verschleiß zu erkennen. Sollten die Zinken doch mal fällig sein, wechselt man sie nur mit einer Ratsche bewaffnet binnen einer Minute. Ein Ersatzzinken kostet gerade einmal 8 €.

Einen angenehmen Nebeneffekt hat das Plastik noch dazu: Die Zinken arbeiten sehr



leise. Strautmann hat darauf geachtet, dass sie keinen Kontakt mit den Stahlblechstreifen haben. Die Laufruhe fiel uns beim Test positiv auf.

PUNKT FÜR STRAUTMANN

Einzig die Anordnung hat Strautmann vor dem Serienstart geändert. Präsentierte man zur Agritechnica noch eine V-Form, so hängen nun immer sechs Zinken auf gleicher Höhe, bevor die benachbarten sechs ein Stück darunter folgen. Laut Hersteller geht so in Kurven weniger Futter seitlich verloren.

Blickt man auf die Wettbewerber, geht der Punkt in Sachen Pickup insgesamt daher eindeutig an Strautmann – auch dank der darauffolgenden CFS-Walze.

Doch ein Premiumwagen muss mehr können. Ist das Gut einmal geladen, soll er die Ladung schonend über die Grasnarbe bewegen. Keine leichte Aufgabe bei bis zu 52 m³ Ladevolumen.

ZWANGSLENKUNG GEGEN NARBENSCHÄDEN

Am Magnon 430 und 470 verbaut Strautmann daher serienmäßig eine hydraulische Tandemachse. Sie hat eine zulässige Achslast von 20 t und sorgt vor allem bei hohen Geschwindigkeiten für eine komfortablere Fahrt. Serienmäßig ist die hintere Achse nachlaufgelenkt und schlägt bis zu 18° ein. So radiert der Magnon am Vorgewende die Grasnarbe nicht weg.

Optional gibt es für die Tandemwägen eine elektronische Zwangslenkung. Sie passt den Lenkwinkel geschwindigkeitsabhängig an. Unser Test-Magnon war damit ausgerüstet. Und tatsächlich konnten wir den gesamten Testtag über keine Narbenschäden am Vorgewende entdecken. Eine reife Leistung.

6 *Leichter Einstieg: Im Vergleich zur Vorserie bleibt die Leiter beim Schließen als Riegel vor der Tür.*

7 *Die hydraulische Stirnwand ist zunächst eingeklappt und hilft beim Verdichten.*

8 *Die Software ist rundum gelungen und nimmt viel Arbeit ab.*

9 *Die LED-Lauflichtblinker haben den Magnon im Netz bereits zur Berühmtheit gemacht.*

Hobby

MAGNON CFS ALS MODELL: STRENG LIMITIERT

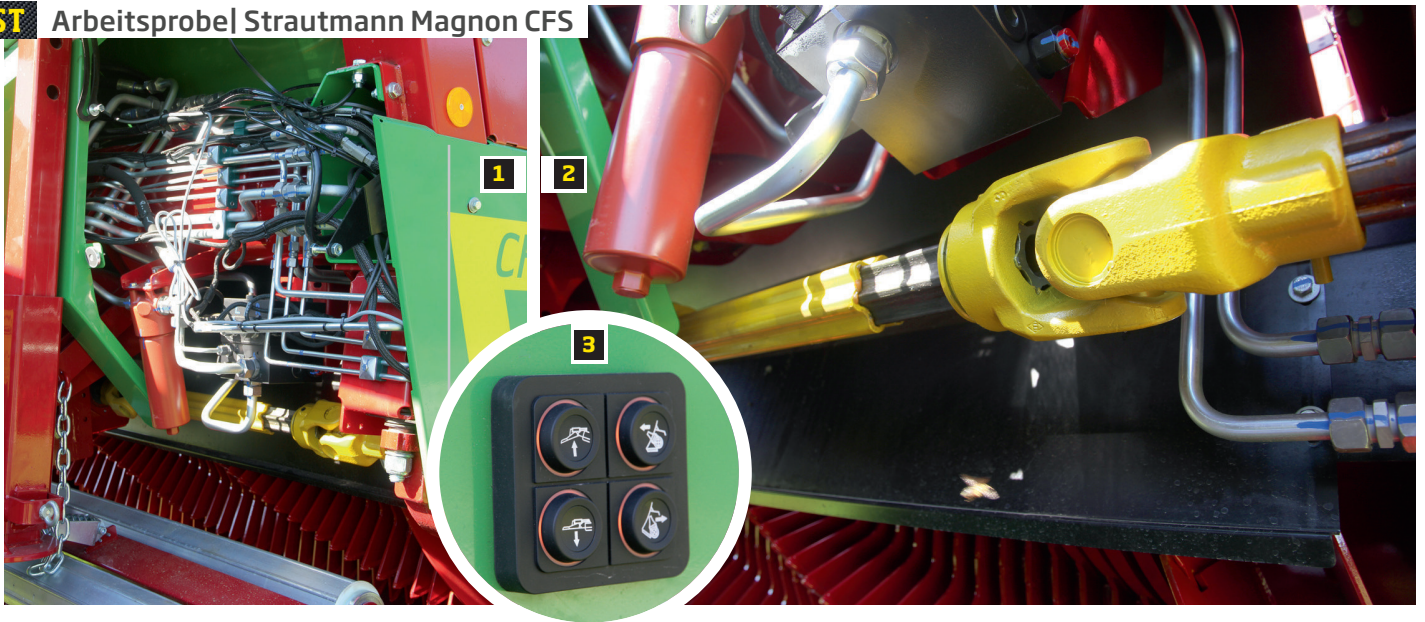
Noch ist es zu haben, das streng limitierte 1:32-Modell der Vorserie. Strautmann hat Hersteller UH Universal Hobbies nur 1.000 Stück fertigen lassen. Ist es ausverkauft, folgt ein unlimitiertes Modell der Serie.

Anders als an der Serie waren die Pickupzinken in der Vorserie noch wellenförmig angeordnet. Die Leiter diente nicht als Türriegel, sondern war unter dem Heck verräumt.

Am Modell lässt sich das Ladeaggregat senken. Die Frontwand, die Seitentür, die Heckklappe sowie die Dosierwalzen lassen sich bewegen.

Der Preis liegt bei 89 € auf strautmann.com.





Beim Tridem-Magnon mit 30 t Achlast ist die elektronische Zwangslenkung serienmäßig verbaut.

PREMIUMREIFE SOFTWARE

Die Isobus-Steuerung des Magnon CFS testeten wir an einem Fendt One-Terminal sowie am Strautmann-eigenem Nachrüstterminal. Die Firma liefert es stets mit aus, selbst wenn der Kunde es erst mal nicht benötigt.

Aus Erfahrung legt der Hersteller es dennoch dazu. Oft könnten Kunden ihren Ladewagen plötzlich nicht mehr verwenden, wenn der Traktorhersteller das Terminal oder die Isobussoftware updated. Wenn man dann das Originalterminal zur Hand hat, sei man auf alle Fälle auf der sicheren Seite.

Die Software überzeugte im Einsatz. Sowohl für das Laden, die Straßenfahrt als auch das Abladen am Silo kann man alle Einstel-

lungen am Wagen manuell beeinflussen, wenn man das möchte - von der Pickupgeschwindigkeit bis zu den Dosierwalzen.

Aber die Automatik-Modi funktionieren gut und erleichtern die Arbeit, ohne Futterverluste zu verursachen. Die Elektronik passt zum Beispiel die Pickupgeschwindigkeit der Fahrgeschwindigkeit automatisch an. Während des Ladens hatten wir daher im Automatikmodus wenig zu tun, außer die Pickup abzusenken und am Vorgewende wieder anzuheben.

ENDLICH SCHWENKT DIE WAND

Auf dem Weg ins Premiumsegment gibt Strautmann seinem Flaggenschiff auch eine hydraulische Stirnwand mit. Sie ist beim Laden zuerst in das Wageninnere geklappt, um bessere Verdichtung zu ermöglichen. Dann schwenkt sie - im Automatikmodus durch

1 *Ordentlich: Strautmann hat die Bordhydraulik komplett neu entworfen.*

2 *Eine Kardanwelle überträgt die Zugkraft für Rotor und CFS-Walze.*





3 *Pickup und Messerblock lassen sich von der Seitenwand aus bedienen.*

4 *Am Vorserienmodell testeten wir die Arbeitsqualität der Pickup nach über 700 Fahren.*

Ladesensoren ausgelöst - vor und gibt 5 m³ zusätzliches Ladevolumen frei. Schließlich schiebt sie am Silo die Ladung aktiv mit in Richtung Dosierwalzen.

Die zusätzlichen 5 m³ sind nicht so dicht gepackt wie der Rest der Ladung. Wir finden: Dennoch hilft die schwenkbare Wand, die Ladung vor dem Zurückschwenken besser zu verdichten und spart am Silo Zeit. Deswe-

Wettbewerbsspiegel Premiumladewagen

	Strautmann MagnonCFS 530	Fendt Tigo 100 XR	Bergmann Shuttle 510K
			
Ladevolumen	52 m ³	54 m ³	51 m ³
Leergewicht	ab 11,1 t	ab 9,2 t	ab 12,75 t
Breite Pickup	2,25 m	2,2 m	2,27 m
Rotordurchmesser	840 mm	800 mm	850 mm
Anzahl Messer	48	45	53
Theoret. Schnittlänge	35 mm	37 mm	34 mm
Leistungsbedarf	ab 190 PS	ab 180 PS	180 bis 350 PS
Häckselguttransport mögl.	ja	ja	ja
Nettolistenpreis (Serie)	ab 118.400 €	ab 124.112 €	ab 129.953

Fotos: Mayer (16), Strautmann (2)



gen darf sie an einem Premiumwagen nicht fehlen.

Ebenfalls nicht fehlen – am Magnon CFS aber nur optional – sollten Dosierwalzen vor der Rückwand, die die Ladung gleichmäßiger aufs Silo verteilen. Wir haben Praktikerstimmen gehört, nach denen die Silagequalität besser ist, wenn der Lohner einen Ladewagen mit Dosierwalzen geschickt hat. Gleichzeitig erleichtern und verschnellern die Walzen das Entladen. Auch sie sollten zumindest im überbetrieblichen Einsatz daher an Bord sein.

Noch wichtiger für die Siloqualität ist aber die richtige Häcksellänge. Der Magnon hat eine theoretische Schnittlänge von 35 mm. Dies entspricht dem kürzesten Abstand zwischen je zwei Messern. Die tatsächliche Länge hängt aber auch davon ab, mit welchem Druck, welcher Geschwindigkeit und in welchem Winkel die Grashalme auf die Messer treffen.


Die Qualität eines Ladewagens steht und fällt daher damit, wie nah die tatsächliche an der theoretischen Schnittlänge liegt. Im Test erschien uns das Gras gut gehäckselt und es gab zahlreiche „Pakete“, die in der theoretischen Schnittlänge geschnitten waren.

STREITPUNKT ON-BOARD-SCHLEIFER

Fast hätten wir dem Magnon CFS schon das „Premium“-Label verliehen, da fiel uns doch noch ein entscheidender Unterschied zur Konkurrenz auf. Anders als viele Mitbewerber bietet Strautmann kein automatisches Messerschleifsystem an.

Das verwundert zunächst. Viele Praktiker wissen zu schätzen, wenn der Ladewagen z.B. in der Mittagspause seine Messer per Knopfdruck und ohne Ausbau selbstständig nachschleift und die Häckselqualität wieder steigt. Lohnunternehmer mögen die Technik zudem, weil sie beim Kunden einen guten Eindruck hinterlässt. Strautmann sieht die Technik dennoch nicht durch die rosarote Brille. Bei der Qualität und Sicherheit eines

stationären Nassschleifers können die On-Board-Systeme nicht mithalten, argumentiert die Firma. Zudem müsse man für jeden Wagen neu in das System investieren, anstatt ein stationäres Gerät für die ganze Flotte zu nutzen.

Stattdessen setzen die Niedersachsen auf qualitative Doppelmesser. Am Ende des Tages dreht man sie einfach um und ist einen weiteren Tag mobil, so Strautmann. In der Praxis hätten viele Kunden einen zweiten Messersatz und schleifen diesen, während der andere Satz im Einsatz ist, so Strautmann. 





claus.mayer@dlv.de

Unser Fazit

Der Magnon bringt alles mit, was Profis von einem Ladewagen erwarten: Hohe Schlagkraft, zuverlässige Komponenten, einfache Handhabung.

Die innovativen Zinken sorgen für sauberes Futter und gute Silagequalität. Die Software nimmt dem Fahrer die Denkarbeit ab, wenn dieser das will. Das Fahrwerk behandelt die Grasnarbe schonend. Das Abladen mit schwenkender Rückwand, schnellem Kratzboden und Dosierwalzen macht einfach Spaß.

Sicher: 50% Der Kundschaft im Premiumsegment wünschen sich ein automatisches Messerschleifsystem. Doch die andere Hälfte wird mit den Doppelmessern sehr zufrieden sein.

-  Hohe Schlagkraft
-  Hilfreiche Software
-  Narbenschonendes Fahrwerk
-  Kein automatischer Schleifer



Mehr Tempo in der nächsten Saison!

Denken Sie schon jetzt an die Frühjahrsaussaat 2021 und sichern Sie sich **8 % Frühbezugsrabatt** für die weltweit führende Hochgeschwindigkeits-Einzelkornsämaschine **Tempo**.

Scannen Sie den QR-Code und fragen Sie beim lokalen Väderstad Händler nach Ihrem persönlichen Angebot.



#wirmachentempo



Where farming starts