

Kommunaltransporter und Geräteträger groß

Artikel vom 15. Januar 2021



Für die Größe des Fahrzeugs sehr wendig ist der Reform Multi T 10X, was auch für den Einsatz abseits der Wege und Straßen gilt.

Das war vor Jahren ein Paukenschlag, damals auf der Messe GaLaBau in Nürnberg: Der Metron P48 RC wurde erstmals vorgestellt und zog die Blicke auf sich. Ein kleiner Geräteträger, funkferngesteuert, mit Hybridantrieb, der auch rein elektrisch arbeiten kann, geeignet zudem für den Einsatz an steilen Hängen. Dabei verzichtet Reform auf jede Hydraulik auch im Geräteantrieb. Kurzum: sehr viele technische Neuerungen in einem einzigen Gerät. Und die sind nach wie vor herausragend. Denn der Metron P48 RC ist der erste funkferngesteuerte Geräteträger mit einem echten Hybridantrieb.



Leistungsstark, umweltverträglich und ferngesteuert: Der Metron von Reform-Werke im Einsatz.

Das Fahrzeugkonzept basiert auf einem Kubota-Benzinmotor mit 48 PS, einem direkt am Schwungrad angeflanschten Generator sowie vier elektrischen Radmotoren und einem Batteriepaket. Der Metron P48 RC verfügt über ein Fronthubwerk mit Zapfwelle und optional einem Heckhubwerk. Zusätzlich befindet sich eine Anbauplatte auf dem Fahrzeug. Im Metron P48 RC treibt der Benzinmotor den Generator an, dieser liefert die Energie zum Batteriepaket und zu den Radmotoren. Der Generator verfügt zusätzlich über einen direkten Durchtrieb, welcher die mechanische Frontzapfwelle antreibt. Der Metron ist dadurch in der Lage, sämtliche Anbaugeräte mechanisch zu betreiben. Dieser Antrieb garantiert eine sehr effiziente Arbeitsweise mit deutlich weniger Leistungsverlusten als bei herkömmlichen hydraulischen Antrieben. Der Hybrid-Antrieb ermöglicht zudem, dass mit dem Metron P 48 RC emissionsfrei, also rein elektrisch gearbeitet werden kann. Wird mehr Leistung benötigt, kann bei Bedarf einfach und schnell der Benzinmotor hinzugeschaltet werden. Auf Hydraulikkomponenten wurde im Metron P48 RC komplett verzichtet. So sind sowohl die Lenk-als auch die Hubwerkszylinder mit elektrischen Stellmotoren anstelle von Hydraulikzylindern bestückt. Die Gefahr von Verschmutzung durch Ölverlust gehört somit der Vergangenheit an. Zudem ist die Effizienz der Elektrokomponenten bedeutend höher, als bei vergleichbaren hydraulischen Antrieben. Bedient wird der Metron über eine leistungsfähige, ergonomische Funkfernbedienung mit integrierten Farbdisplay. Auf dem Bildschirm kann nicht nur der aktuelle Status des Fahrzeuges überprüft werden, es werden z.B. auch der Ladezustand der Batterie sowie weitere wichtige Informationen dargestellt. Optional kann auch eine Kamera am Metron montiert werden. Der Antrieb über die elektrischen Radmotoren erfolgt auf vier gleich große Räder. Entsprechend dem Reform Erfolgsprinzip erlauben der permanente Allradantrieb, das Fahrwerk mit Zentralgelenk, der tiefe Schwerpunkt und 5 verschiedene Lenkungsarten beste Hangtauglichkeit. Die vier Räder sorgen für eine hervorragende Boden Anpassung und Schonung des Untergrunds. Besonders beim Wenden am Hang wird die Grasnarbe nicht strapaziert.



Neuheit aus dem Alpenland: Der Metrac H75 von Reform kommt als Geräteträger nicht nur in bergigen Regionen zum Zug.

Ganz neu ist der Metrac H75. Der Geräteträger besitzt einen Allradantrieb mit speziellem und neuentwickeltem Lenksystem und vier Lenkungsarten (Allrad, Hundegang, Front und Heck). Wie bei allen Fahrzeugen von Reform liegt eine wesentliche Stärke des H75 in dessen ausgeklügelter Hydraulik: An Front und Heck arbeitet eine Konstantpumpe, die für eine spürbare Geräteentlastung sorgt und zugleich eine Hubkraft von 1500 kg ermöglicht. Eine Qualität, die auch der Umwelt zu Gute kommt: Der elektronisch geregelte, hydrostatische Fahrtrieb des neuen Metrac stellt automatisch den optimalen Wirkungsgrad her und schafft so die richtige Balance zwischen Leistung und Verbrauch. Sollte der Fahrer weniger Leistung benötigen, schaltet er in den verbrauchsparenden Eco-Mode um. Geländefahrwerk, Allradantrieb und Allrad-Lenksystem erzeugen eine maximale Traktion und Bodenschonung. Somit wird die Grasnarbe auch in schwierigem Gelände bestens geschützt. Mit dem Drei-Punkt-System hat zudem eine klassische Anbau-Technologie aus der Traktorfertigung ihren Weg in die Geräteträgerproduktion gefunden. Angetrieben wird der wendige und dynamische Metrac H75 von einem Perkins-Motor mit einer Maximalleistung von 75 PS. Neben der Neuheit Metrac H75 bietet Reform auf dem Markt der Kommunaltransporter und Geräteträger weitere Modelle an: Den noch recht neuen Muli T 10 und die schon lange bekannte Baureihe Muli T 6 bis T 8. Eine technisch interessante Alternative stellt dabei der Multi T 10X dar: Als Modell Hybrid Shift vereint das Modell konventionelle Kraftübertragung über ein mechanisches Getriebe mit hydrostatischem Antrieb. Damit werden im Einsatz die Geräte angetrieben, während das mechanische Getriebe die Transportfahrten übernimmt. Im hydrostatischen Fahrmodus erfolgt die Steuerung über einen Joystick einschließlich der Änderung der Fahrtrichtung, ein im Geräteeinsatz häufig anfallender Vorgang. In allem anderen entspricht der T10X Hybrid Shift dem T10X. Beide haben einen 109 PS Turbodiesel, der die Abgasnorm EU6c erfüllt dank hochwirksamer Ladeluftkühlung, gekühlter Abgasrückführung, selbstregenerierendem Partikelfilter, zusätzlicher SCR Ausrüstung mit AdBlue Zusatz und einer ausgeklügelten Sensorentechnik. Eine Besonderheit an den beiden Muli-Modellen ist die Vereinheitlichung der Schnittstellen. Elektrische sowie hydraulische Anschlüsse befinden sich nun zentral auf der linken Seite der Kabine. Dies erleichtert das An- und Abbauen der Aufbauten wesentlich. Letzter Neuzugang in der Auswahl der verfügbaren Aufbauten sind ein Triletty-Kehraufbau mit einem Volumen von 3,5 m³ und ein Abrollkipper von Zaugg. Im Zuge der Umstellung auf die neue Abgasstufe EU6c wächst das Portfolio der Zusatzausstattungen. So ist etwa eine elektrische Verdreharretierung, welche in Kombination mit Kranbetrieb wichtig ist, verfügbar. Die Hydraulikfunktionen auf

dem Joystick in der Armlehne des Muli T10 X HybridShift können umgestellt und optimal auf das Anbaugerät abgestimmt werden. Die geräumige Komfortkabine mit vollintegrierter Klimaanlage bietet mehr Raumfreiheit nach allen Seiten und eine sehr gute Sicht auf Fahrbahn und Geräte. Ergonomisch optimierte Anzeige- und Bedienelemente, ein höhen- und neigungsverstellbares Lenkrad und eine verbesserte Wärmedämmung erleichtern den Arbeitseinsatz. Eine wesentliche Erleichterung in der täglichen Wartung bringt der hinter der Kabine angeordnete Technikraum. Darin befinden sich, übersichtlich und einfach zugänglich, Luftfilter, Batterie und Hydrauliköltank. Wie gewohnt sind Motoröl, Kühl- und Scheibenwaschwasser im Motorraum angesiedelt. Für sämtliche Service- und Wartungsarbeiten ist keine Demontage der Anbaugeräte mehr erforderlich. Das gesamte Fahrerhaus kann bei Bedarf hydraulisch gekippt werden. Das seitliche Kippen der Kabine erfolgt werkzeuglos und bietet ungehinderte Zugänglichkeit in den Motor- und Getrieberaum. Durch den innovativen Aufbau der Kippkabine kann die exakte Schaltmechanik des bewährten Reform-Getriebes beibehalten werden. Der neue Reform Multi zeichnet sich durch eine stärkere Motor- und Hydraulikleistung aus. Die neue Zweikreis-Arbeitshydraulik verfügt über ein Power Link System sowie Load Sensing und ermöglicht dadurch eine gleichzeitige Bedienung sämtlicher Aufbaugeräte sowohl im Heck wie auch im Frontbereich, etwa eine komplette Winterdienstkombination mit Schneepflug und Aufsatzstreugerät. Optional ist das neue Modell auch mit einem Retarder-Bremssystem erhältlich, welches sich durch eine verschleißfreie Bremswirkung, insbesondere bei längeren Bergabfahrten, auszeichnet. Größte Bodenfreiheit, ein minimales Eigengewicht sowie eine niedrige Ladekante, die für einen tiefen Schwerpunkt sorgt, garantieren auch in steilem Gelände stabilen Halt und Sicherheit. Die Baureihe Muli T 6 bis T 8S unterscheidet sich vom T 10 vor allem in der Kabine und der Kraftübertragung. Hier kommt ein Gruppenwendegetriebe statt des Direktgangwendegetriebes zum Einsatz. Die Muli T 7S und T 8S haben wie der der T 10X den 109 PS starken Vierzylindermotor, während T 6 und T 7 70 beziehungsweise 74,8 PS aufwiesen.

Hersteller aus dieser Kategorie
