

Einige Praxiserfahrungen mit dem MB trac

Von Dipl.-Ing. Heino Wolter, Direktor i.R., Wolfenbüttel



Rübenerte: 3 MB trac mit Kleine-Maschinen als Köpfer, Roder und Lader (um 1975)

Weil nicht sein kann, was nicht sein darf

Anfang der 1980er Jahre bat mich der Generalimporteur für Unimog und MB trac, der zur Zeit dieser Begebenheit zufällig auch holländischer Arbeitgeberpräsident war, um fachkundige Hilfe. Es ging um das Rübenroden, lief doch gerade die Rodekampagne in Nordholland auf Hochtouren. Ich hatte ihn zuvor bedrängt, den großen MB trac 1500 als den Rübenroder schlechthin in Holland zu forcieren. Im Raum Groningen führte er mir nun vor, wie ein MB trac-Schlepperfahrer, der ein Gespann mit 6-reihigem Köpfer vorn und 6-reihigem Roder hinten nach einer Stunde Rodezeit auf „unserem“ Schleppergespann das Handtuch warf und kategorisch erklärte, er könne nicht mehr gleichzeitig die Funktionen „Höhe des Köpfers“, „Lenken des Schleppers“ und „Höhe des Roders hinten“ auf dem tonig-lehmhaltigen und schlüpfrigen Boden manuell steuern.

Unser Importeur machte mir klar, dass er nicht mehr gewillt sei, die durch die so verursachte mangelhafte Rodequalität entstehenden Ergebniseinbußen des Rübenanbauers zu tragen. Schließlich müsse er auf eigene Kosten einen zusätzlichen manuellen Arbeitsgang veranlassen, bei dem die Rüben durch Bürsten von Hand vor der Anlieferung in die Zuckerfabrik von anhaftender Erde zu befreien waren. Betreibe man diesen teuren Aufwand nicht, sehe er sich aufgrund der bestehenden Vertragsverhältnisse mit den Kunden gezwungen, die gerade erst ausgelieferten Schlepper wieder zurückzunehmen.

Die Ursache dieses Problems war bald erkannt. Die Vorderachsfederung des MB tracs erwies sich in diesem Falle als ungeeignet. Aber auch die Abhilfe ließ nicht lange auf sich warten. In Rekordzeit entwickelten wir eine pneumatisch betätigte Blockierungseinrichtung der Vorderachsfedern, die kurz darauf von der Fa. Stoll in Salzgitter-Broistedt als Bausatz gefertigt wurde. Der Importeur war's zufrieden und die Kunden auch. Das Problem war einfach, aber mit viel gewußt wie gelöst.

Auf glitschigen Pfaden

Der MB trac war für alle Ackerarbeiten von der Saatbettbereitung bis zur Ernte optimiert worden, so zumindest glaubten seine vielen Väter. Ab und zu jedoch zeigte der Schlepper Unarten, die Kopfzerbrechen bereiteten. Eine davon war, obwohl er Anfang der 1980er Jahre in der Branche als „Rübenking“ galt, dass er bei Rodearbeiten in Hanglinie und nassen, schmierigen Bodenverhältnissen auch mit Köpfergerät im Frontanbau und mit Rodegerät im Heckanbau nur schwer in der Reihe zu halten war. Mit einer Kombination von Köpfer und Roder im Heckanbau, die in dieser Zeit entstand, wurde es im Rückwärtsschubbetrieb ganz schlimm. Das so entstehende Giermoment um die Hochachse des Gespanns am Hang ließ sich durch Lenkgegenmomente nicht mehr ausgleichen. Das Gespann driftete in Falllinie ab. Ich erinnere mich, dass das Versuchsfeld nahe Gaggenau nach Rodeversuchen an einigen nassen Tagen mit einem solchen Gerät mehr einem Schlachtfeld glich als einem ordentlichen Arbeitsfeld. Wir hatten durch diese Erfahrung Terrain eingebüßt und mein Vertriebskollege bedrängte mich hart, Verbesserungen zu finden. Quasi im Laborversuch und Trockenkurs entwickelten wir bis zur nächsten Kampagne ein automatisch gesteuertes Lenk- und Führungssystem für diese arbeitstechnisch schwierige Gerätekombination, die die Hangdrift unterband. Mit lenkbaren Scheibensechs vorn und hinten am Anbaugerät wurden wir dieses Problems Herr – und mit Hilfe der Fa. Stoll.

Höhepunkt für den Autor war die Vorführung dieses Systems auf dem jährlichen Rübenkongress in Seligenstadt. Auf dem uns zuteilten Rübenschlag, der in Falllinie leicht kupiert war, kam ein MB trac 1500 mit 6-reihigem Köpfer vorn und 6-reihigem Roder hinten zum Einsatz. Selbsttätig tastete sich die Kombination mit großer Präzision am Rübenblatt entlang



Mit Geräten im Front- und Heckanbau avancierte der MB trac zeitweise zu einem fragten Rübenroder

und der Fahrer stand demonstrativ außen auf der Einstiegstreppe des Fahrerhauses und rauchte lässig eine Zigarette. Einstudiert hatten wir dies nicht, aber für das Publikum wirkungsvoll war dies allemal. Ohne meinen ehemaligen Mitarbeiter, Dipl.-Ing.agr. Trump, der heute ein Ing.-Büro für landtechnische Entwicklungen betreibt, wären diese und noch einige andere Entwicklungen nicht möglich gewesen. Ihm und seinem leider viel zu früh verstorbenen Chef Claus von Hülsen sei an dieser Stelle gedankt.

Auch wenn man Recht hat, muss man gelegentlich nachgeben

Ein anderes, wenig erfreuliches, aber umso nachhaltigeres Erlebnis hatte der Verfasser als „Neuling“ 1976 bei der ersten öffentlichen Vorstellung des neuen MB trac 1300 (des „Großen“, wie er damals intern genannt wurde) bei einem Feldvergleich der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein nahe Rendsburg.

Zum besseren Verständnis muss ich erwähnen, dass weder die Unimog- noch die neueren MB trac-Typen einen geregelten Kraftheber hatten. Dahinter stand die Konzeptphilosophie des MB trac, dass ein genügend starker Motor mit genügend überhöhter Md-Kennlinie die schwankenden Zugkräfte mit gleichgroßen Rädern auch ohne Zugkraftregelung gut ausgleichen könne. Ausgerechnet der Starverkäufer der örtlichen Unimog-Vertretung attackierte mich nun vor Hunderten von Besuchern mit seiner Meinung, dass er ohne Regelhydraulik den MB trac nicht verkaufen könne, obwohl der auf schwierigem Acker hervorragende Ergebnisse zeigte. Man reagierte sogleich. Natürlich bekam er die Regelhydraulik, auch wenn das Trac-Traktionssystem es nicht unbedingt erforderte. Aber wir wollten den MB trac ja verkaufen und die Absicht des Verkäufers war uns gleichfalls klar. Sie resultierte aus der Tatsache, dass vergleichbare Wettbewerbsschlepper durchweg mit Regelhydraulik ausgestattet waren. Später erfuhr ich, dass die Väter des MB trac aufgrund historischer Erfahrungen auf die Installierung der Regelhydraulik verzichtet hatten. Sie hatten sich an die 1950er Jahre erinnert, als in der Branche die schlechte Arbeitsqualität beim Pflügen mit dem Ferguson-Traktor auf dessen Untermotorisierung zurückgeführt worden war. An Kraft aber mangelte es dem großen MB trac wahrlich nicht. Nun allerdings hatte er beides: Power und Regelhydraulik. Wie heißt es doch: Doppelt genäht, hält besser.