

Schwenkt Rahmen und Kombirad

Seiner aktuellen Pflug-Baureihe Titan hat Regent einen Rahmenschwenkzylinder sowie ein neues Kombirad spendiert. Wir haben dem fünffurchigen Variopflug Titan 160 M bei der trockenen Herbstbestellung 2018 ordentlich auf die Schare gefühlt.



Regent

Regent Pflugfabrik GmbH
Bahnhofstr. 105
A-4800 Attnang-Puchheim
Tel: +43 (0) 7674 / 626 61
Fax: +43 (0) 7674 / 62207
E-Mail: office@regent.at
www.regent.at



Regent-Anbaupflug Titan 160 M:

Schwenkt Rahmen und Kombirad

Seiner aktuellen Pflug-Baureihe Titan hat Regent einen Rahmenschwenkzylinder sowie ein neues Kombirad spendiert. Wir haben dem fünffurchigen Variopflug Titan 160 M bei der trockenen Herbstbestellung 2018 ordentlich auf die Schare gefühlt.

*Mit M4-Körpern, Maisstroheinlegern und Scheibensechen zeigte der Titan 160 M von Regent eine gute Arbeitsqualität.
Fotos: Tovornik*



Die Pflugfabrik Regent in Österreich hat derzeit drei Pflugbaureihen im Programm. Sie sind jeweils mit verschiedenen Rahmendimensionen und -höhen sowie unterschiedlichen Körperabständen und Steinsicherungen lieferbar:

- Eurostar heißen die Anbau-Drehpflüge mit zwei bis sechs Furchen und mechanischer Schnittbreitenverstellung.
- Titan lautet der Name der drei- bis sechsfurchigen Anbau-Drehpflüge mit hydraulischer Schnittbreitenverstellung.
- Taurus nennt Regent die aufgesattelte Variante mit fünf bis neun Furchen.

Für unseren Test lieferte Regent mit dem fünffurchigen Titan 160 M einen Pflug der Mittelklasse. Seine Drehwelle lagert im Dreipunkturm vorne mit 90 mm, hinten mit 110 mm Durchmesser. Zusammen mit dem 10 mm starken, 120 mm breiten und 160 mm hohen Rahmen ist der Pflug für 90 bis 200 PS ausgelegt. Mit 82 cm Rahmenhöhe und 100 cm Körperabstand sowie mit den großen MSE-Maisstroheinlegern und einem Scheibensech-Paar hätte unser Testkandidat für alle Aufgaben gerüstet sein sollen.

Entscheidend für die Arbeitsqualität ist aber der Pflugkörper. Mit unseren Böden (schüttfähiger Löß bis schwerer Lehm) kam der laut Regent am häufigsten verkaufte Vollblech-Körper W7-46 nicht klar – vielleicht eine Folge der sehr trockenen Bedingungen. Der Pflug zog nicht gut ein und „schwamm“ teilweise im Boden. Außerdem kam es trotz flach ansteigender und gewendelter Körperform zum Stau vor den Körpern, was einen hohen Dieselverbrauch zur Folge hatte.

GUT ZU WISSEN

- ▶ Auf unseren Böden zeigte der Pflug mit den neuen M4-Körpern eine gute Arbeitsqualität.
- ▶ Der geflanschte und verstärkte Rahmen erhöht laut Hersteller die Stabilität.
- ▶ Die hydraulische Schnittbreitenverstellung ist wartungsfrei.
- ▶ Das FTS-System schwenkt den Rahmen perfekt.
- ▶ Das neue Kombirad mit hydraulischer Einstellung der Arbeitstiefe arbeitete (noch) nicht störungsfrei.

Regent reagierte schnell und montierte andere Körper.

M4 heißt die neue Form, mit der bereits viele Pflüge ausgeliefert werden. Dieser Körper ist weniger gewendelt als der W7 und steigt auch steiler an, was für die trockenen Flächen passte. Die Arbeitsqualität war prima, die Furchenausräumung für 650er Schlepperräder ausreichend, und auch der Dieselverbrauch reduzierte sich auf übliche Werte.

Lob verdiente auch die Einarbeitung der Ernterückstände. Das Maisstroh – aufgrund der Trockenheit nicht ganz so üppig wie sonst – wurde von den M4-Körpern in Kombination mit den Maiseinlegern sehr gut und verstopfungsfrei eingearbeitet. Selbst das mit 60 cm im Durchmesser schön große Scheibensech vor dem letzten Körper verstopfte so gut wie nie – prima. Kurzum, die Arbeitsqualität war gut!

Regent setzt bei den Anbau-Pflügen auf einen Schlitten zwischen Drehwelle und Rahmen.

Per Spindel – zum Verdrehen ist ein gekröpftes Rundeisen vorgesehen – wird hier ganz konventionell die Vorderfurchenbreite anhand der Innenspurbreite der Schlepperhinterräder eingestellt. Eine aufgeklebte Skala auf beiden Seiten erleichtert dabei die Einstellung.

Auf Wunsch gibt es auch eine hydraulische Variante, mit der man dann besser „spielen“ kann. Denn zu 100 % kann sich die Vorderfurchenbreite bei diesem System nicht an eine veränderte Schnittbreite der übrigen Körper anpassen.

Die beiden Anschläge – leider ohne Skala zur Orientierung – für die Seitenneigung lassen sich mit dem gleichen Rundeisen leicht verstellen. Nicht ganz so einfach war bei unserem Testkandidaten noch die Tiefenverstellung der Maiseinleger. Laut Regent wurde die Bolzenarretierung aber für eine bessere Handhabung inzwischen geändert. Das feinstufige Lochraster hat uns gut gefallen. Eine Verstellung des Wurfwinkels und der Position ist nicht vorgesehen, wir haben beides auch nicht vermisst.

Die hydraulische Arbeitsbreitenverstellung hat eine schöne dauerhafte Skala.

Wir haben einen Verstellbereich von 30 bis 50 cm gemessen, was einer Arbeitsbreite von 1,50 bis 2,50 m entspricht (Regent gibt 35 bis 54 cm bzw. 1,75 bis 2,70 m als konstruktives Maß an).

Wo sich viel bewegt, sind eine häufige Wartung oder aber hochvergütete Lagerungen wichtig. Regent hat sich für die wartungsfreie Körperlagerung entschieden – mit

TESTURTEILE

Regent 160 M

Technik

Kopplung an den Schlepper	☉
Drehwerk inkl. FTS-System	+++
Durchgang	+
Schnittbreitenverstellung	+
Überlastsicherung ¹⁾	☉/–
Dungeinleger	☉
Scheibensech	+++
Transport-/Stützrad ²⁾	+++/–
Straßentransport	☉
Gewicht	+

Praktischer Einsatz mit M4-Körper

Pflugbild mittlerer/schwerer Boden	+
Furchenausräumung	+
Einzug in den Boden	+
Einarbeiten von Ernterückständen	+++
Zugkraftbedarf	+

Handhabung

Kuppeln der Ölschläuche	☉
Einstellung Stützrad	+++
Einstellung Pflugneigung	☉
Einstellung Vorderfurchenbreite	☉
Einstellung Schnittbreite	+++
Einstellung Dungeinleger ³⁾	☉
Transportumrüstung	☉
Wartungsaufwand	+
Verschleißteilwechsel	☉

Allgemein

Verarbeitung	+
Werkzeug	+
Beleuchtung	+
Betriebsanleitung	☉

¹⁾ Körperanschlag, ²⁾ Kombiradfunktion und ³⁾ Einlegerverstellung inzwischen geändert

Benotung: +++ = sehr gut; + = gut; ☉ = durchschnittlich; – = unterdurchschnittlich; – – = mangelhaft

35 mm starken, hartverchromten Bolzen und feststoffgeschmierten Gleitlagern. Zusätzliche Stabilität bringen die innen im Holm eingeschweißten, 15 mm starken Versteifungsplatten in diesem Bereich des Rahmens.

Während des Tests hatten wir am Rahmen und den Lagerungen rein gar nichts auszusetzen.

Im Gegenteil: Das Abschmieren des Pflugs mit insgesamt nur 17 Nippeln ist schnell erledigt. Wie stabil das Ganze auf längere Sicht ist, muss die Praxis zeigen. Regent verweist hier auf langjährig gute Erfahrungen in anspruchsvollen



Mit dem Rundenisen lassen sich Vorderfurchenbreite und Pflugneigung einfach verstellen (links). Die hakelige Bolzenanrettung für die Arbeitstiefe der Maisstroheinleger (rechts) hat Regent geändert.



Die hydraulische Schnittbreitenverstellung verfügt über eine solide Anzeige.



Am Rahmenschenkelzylinder wird die Zuglinie durch Anschlagplatten angepasst.

Langzeittests zusammen mit einem Schlepperhersteller in Österreich.

Auch das Hilfgestänge für die Schnittbreitenverstellung und der Hauptdrehpunkt des Rahmens sind wartungsfrei, die komplette Drehwelle verfügt über nur einen Schmier nipple. Der Hauptdrehpunkt war beidseitig für rund 900 Euro Aufpreis durch 30 mm starke Tragplatten versteift.

Dank des neuen FTS-Systems werden die Körper beim Drehvorgang nicht verschwenkt. Sondern ein zusätzlicher Zylinder schwenkt den ganzen Rahmen vor

dem Drehen des Pfluges in Richtung Mittelachse. So ist auch bei geringer Aushubhöhe viel Bodenfreiheit gegeben – positiv auch für die Standsicherheit in Hanglagen. Zur Anpassung der Zuglinie mussten an diesem Zylinder Anschlagplatten relativ aufwändig montiert werden. Inzwischen erfolgt das laut Regent werkzeuglos – prima.

Der Titan 160 M dreht insgesamt sehr harmonisch – auch weil es durch die nahezu mittige Lage des Pfluges zu nur geringen Änderungen in der Lastverteilung kommt. Der Drehvorgang dauerte – unabhängig von der Schnittbreite – an einem Claas Axion 820

nur wenig mehr als 14 Sekunden. Das ist flott genug, um nach einem zügigen Manöver am Vorgewende ohne Stillstand die nächste Furche anzupeilen.

Die Konstruktion des neuen Kombirades hat uns sehr gut gefallen

(knapp 3800 Euro Aufpreis inklusive hydraulischer Tiefeneinstellung, ein Pendelstützrad mit manueller Einstellung ist für gut 1800 Euro zu haben). In Arbeitsstellung ist das Rad durch eine hydraulische Vorlaufsperre fixiert. Für den Drehvorgang wird das Rad freigegeben (der ew-Zylinder ist mit dem Drehzylinder gekoppelt), so dass es nach unten pendeln kann. Nach dem Drehvorgang zieht eine Feder das Rad in Fahrtrichtung nach hinten. Hier wird es wieder fixiert, damit es beim Einsetzen des Pfluges gegen den Tiefenanschlag gedrückt wird.

Bei unserem Testeinsatz war das Kombirad noch im Prototypen-Stadium, und es kam nach entsprechender Einsatzzeit immer häufiger dazu, dass die maximal vorgespannte Feder das Rad nicht weit genug verschwenkte bzw. das Rad in oberer Stellung verharrte. Der Grund für diese Blockade war laut Regent, dass sich die beiden Lagerböcke der Drehwelle zueinander verwunden hatten. Zusätzlich gelangte Staub in die Lagerung mit Kunststoffbuchse.

In der Serienfertigung wird das Lagerrohr inzwischen aus einem Teil gefertigt, so dass es laut Regent nicht mehr zur Verwindung kommen kann. Außerdem wurde die Abdichtung der Lagereinheit verbessert.

Sehr gut gefallen hat uns die Tiefeneinstellung durch hydraulisches Verschieben des Anschlags

(Serie beim Kombirad). Die übersichtliche Skala hilft bei der Orientierung, und der Pflug lässt sich



Die mit 60 cm Durchmesser großen Scheibenseche haben auch auf Maisstrohflächen verstopfungsfrei gearbeitet (links). Typisch für die Titan-Baureihe sind die wartungsfreien Körperlagerungen der Schnittbreitenverstellung sowie der geflanschte Rahmen (oben).

nicht nur beim Anlegen der ersten oder letzten Furche zusammen mit dem Hubwerk prima ausrichten. Beim Grenzpfügen benötigt das zwischen drittem und viertem Körper montierte Rad je nach Schnittbreite 0 bis 30 cm Platz. Die Bereifung mit 340/55-14,5 ist für einen fünffurchigen, rund 2,1 t schweren Pflug die untere Grenze (eine breitere Bereifung ist lieferbar).

Auf dem Kombirad lässt sich der Pflug auch in aufgesattelter Stellung auf der Straße transportieren – für leichtere Schlepper die sicherere Variante. Die Umrüstung des Rades sowie Arretierung des Pfluges in mittelscher „Schmetterlings“-Stellung erfordern etwas Handarbeit, beides ist aber gut machbar. An den beiden Warntafeln mit integrier-

ten Rückleuchten hat uns die feste Kabelverlegung am Pflug mit Steckverbindung an den Leuchten für rund 500 Euro Aufpreis gut gefallen. Für 180 Euro gibt es die Verkabelung auch ohne Tafeln und Leuchten.

Was uns außerdem auffiel:

- Der Pflugrahmen ist fast zwischen jedem Körperpaar geflanscht, um laut Herstellerangaben die Verwindungskräfte besser abfangen zu können. Nur die beiden letzten Körper sitzen gemeinsam auf einem Holm. Die schrägen, mit je fünf 16-mm-Schrauben oben und unten verbundenen Flanschplatten machen einen stabilen Eindruck.
- Alle Drehpunkte sind mit verdrehgesicherten Bolzen ausgestattet.
- Gegen Überlastung sichern Scherschrauben die Pflugkörper. Der Anschlag für das ausweichende Körpergrindel wurde inzwischen konstruktiv überarbeitet (an einem Körper ging dieser bei unserem Einsatz zu Bruch).
- Die Körpergrindel sind serienmäßig durch ein umgebendes Blech vor Verschleiß geschützt.
- Unser Testkandidat war mit der Anbaukategorie IIIN ausgestattet. Verdrehgesicherte Bolzen halten die Unterkugeln in stabilen Taschen, eine Höhenanpassung ist hier nicht möglich. Für den Oberlenker gibt es drei Koppelpositionen mit einem Langloch in der Mitte.
- Beim An- und Abbau freut man sich über den höhenverstellbaren Abstellfuß, der einfach um 90° verschwenkt wird und dank federbelastetem Bolzen automatisch einrastet. Unser Testkandidat konnte nur in nach rechts wendender Arbeitsstellung abgestellt werden. Neuerdings ist die Stütze für beide Richtungen geeignet.
- Vorne am Turm hängen ein 24/19er Maulschlüssel sowie ein geköpftes Rundeseisen für alle Einstellungen am Pflug – gut.

Leider sitzt die Halterung so tief, dass sich das Eisen an der unteren Schräge des Dreipunkturms verkatet und ohne Hammer kaum zu entnehmen ist – nicht gut.

- Hydraulikleitungen und Lichtkabel sind ordentlich verlegt und im gefährdeten Bereich schön von einer Panzerverkleidung geschützt. Auch die Parkpositionen für die Hydraulik- und den Elektrostecker haben uns gut gefallen. Zur Kennzeichnung der sechs Hydraulikstecker hätten wir uns allerdings mehr als nur Farbkappen gewünscht.
- Laut Liste kostet der fünffurchige Titan 160 M in der Grundausstattung knapp 22600 Euro. Mit den Zutaten für die Testausstattung – Maiseinleger, ein Scheibensechpaar, Kombirad, Rahmentragplatten und Beleuchtung – verlangt Regent gut 31000 Euro (alle Preise ohne MwSt.).

Fazit: Regent hat mit dem Titan 160 M einen soliden Anbau-Drehpflug mit hydraulischer Schnittbreitenverstellung im Programm, der mit den passenden Körpern eine gute Arbeit verrichtet. Gut gefallen hat uns auch die FTS-Technik zum Einschwenken des Pfluges vor dem harmonischen Drehvorgang. Die Verarbeitung wie Lackierung und Leitungsverlegung bestätigt unseren insgesamt positiven Eindruck.

Aufgrund der wartungsfreien Lagerung vieler Drehpunkte hält sich der Wartungsaufwand in Grenzen. Und wenn wir die Verlautbarungen von Regent über die Detailänderungen und -verbesserungen (vor allem im Bereich Kombirad) ernst nehmen, ist last but not least auch der Listenpreis mit rund 31000 Euro für einen gut ausgestatteten Variopflug mit fünf Furchen ein Argument für den Titan 160 M.

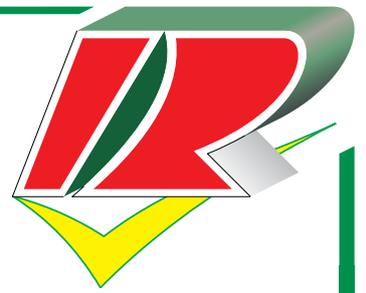
MESSWERTE

Regent Titan 160 M

Anzahl Furchen	5
Pflugkörper ¹⁾	(W7-46) M4
Schnittbreite pro Körper	30 bis 50 cm
Gesamtarbeitsbreite	1,50 bis 2,50 m
Rahmenprofil	120 x 160 mm
...Materialstärke	10 mm
Rahmenhöhe	82 cm
Körperabstand	100 cm
Pfluggewicht	2 110 kg
Anbaukategorie	IIIN
Dauer Pflugdrehung	14,5 s
Ø Scheibensech	59 cm
Reifengröße	340/55-14,5
Radabstand zur Furchenkante	0 – 30 cm
Schmiernippel	10 alle 10 h 4 alle 20 h 3 alle 50 h
Max. Schlepperleistung ¹⁾	147 kW/200 PS
Listenpreis Grundausstattung ¹⁾	22 580 €
Listenpreis Testausstattung ¹⁾	31 045 €

¹⁾Herstellereangaben, Preise ohne MwSt.

Gottfried Eikel



Qualität seit 1925



Regent