

# profi

MAGAZIN FÜR PROFESSIONELLE AGRARTECHNIK

## Sonderdruck

aus 11/2007

Drei Transportwagen von Brantner im Vergleich:

### Stabilator, Power-Tube oder Power-Push?

*Wenn auch auf den ersten Blick nicht erkennbar, handelt es sich bei diesen drei Testkandidaten um einen Dreiseitenkipper, einen Muldenkipper sowie einen Abschiebewagen von Brantner aus Österreich. Wo die drei Transportspezialisten ihre Stärken und Schwächen haben, erfahren Sie in unserem Praxisvergleich.*



## BRANTNER

Hans Brantner & Sohn  
Fahrzeugbaugesellschaft mbH  
KR-Hans Brantner Str. 8  
A-2136 Laa/Thaya  
Tel.: 0049-2522/2511-236  
Fax: 0049-2522/2511-50  
E-Mail: [info@hb-brantner.at](mailto:info@hb-brantner.at)  
[www.HB-BRANTNER.at](http://www.HB-BRANTNER.at)

Drei Transportwagen von Brantner im Vergleich:

## Stabilator, Power-Tube oder Power-Push?

**B**rantner aus dem österreichischen Laa hat vor allem im süddeutschen Raum bei Transportfahrzeugen einen beträchtlichen Marktanteil. Entsprechend umfangreich ist das Produktprogramm. Stellt sich natürlich die Frage, für welchen Einsatzzweck welches Fahrzeug das Richtige ist.

Um hier ein wenig Licht ins Dunkel zu bringen, haben wir in der 21-t-Klasse drei Kandidaten miteinander verglichen:

den Dreiseitenkipper „Stabilator“  
den Muldenkipper „Power-Tube“

■ den Abschiebewagen „Power-Push“  
Alle technischen Daten, Messwerte und Preise der drei Fahrzeuge finden Sie in der Tabelle auf der rechten Seite. Danach haben der Dreiseiten- und der Muldenkipper mit 6.820 bzw. 6.910 kg etwa das gleiche Leergewicht und somit auch etwa die gleiche Nutzlast von rund 14 Tonnen (zumal auch der Dreiseitenkipper auf die Untenanhängung mit 3 t Stützlast umgebaut werden kann).

Mit fast 9,3 t ein echtes Schwergewicht ist dagegen der Abschiebewagen, der deshalb trotz 21 t zulässigem Gesamtgewicht „nur“ 11,7 t Nutzlast bietet. Während die Stützlasten bei den beiden leeren Kippern deutlich unter 1 t liegen, stellen die gut 1,8 t bei dem Abschieber sicher, dass auch mit dem Schieber in hinterer Position keine negative Stützlast auftritt.

Das höhere Leergewicht des Abschiebewagens „Power-Push“ hat seine Ursache natürlich auch in dem größeren Volumen:

*Wenn auch auf den ersten Blick nicht erkennbar, handelt es sich bei diesen drei Testkandidaten um einen Dreiseitenkipper, einen Muldenkipper sowie einen Abschiebewagen von Brantner aus Österreich. Wo die drei Transportspezialisten ihre Stärken und Schwächen haben, erfahren Sie in unserem Praxisvergleich.*

Der (mit Klappe) sieben Meter lange Laderaum bietet mit den 2,50 m hohen Bordwänden (inklusive 50 cm hoher Aufsätze) immerhin gut 41 m<sup>3</sup> Volumen.

Die beiden Kipper mit einer Bordwandhöhe von 2,10 m (einschließlich der 60-cm-Aufsätze) können dagegen „nur“ gut 30 bzw. knapp 31 m<sup>3</sup> transportieren.

Der Dreiseitenkipper hat bei gleicher Außenbreite von 2,55 m mit 2,32 vorne beziehungsweise 2,39 m hinten (konische Brücke) einen deutlich breiteren Innenraum als der Muldenkipper. Dieser kommt trotz der „bauchigen“ Konstruktion mit den vierfach gekanteten Blechen im Mittel nur auf ein Innenmaß von 2,22 (vorne) bzw. 2,28 m (hinten).

Dafür ist diese Konstruktion aber deutlich stabiler. Die Bordwände des Dreiseitenkippers bekamen dagegen einen ordentlichen „Bauch“, wenn innerbetrieblich der Laderaum mal voll ausgenutzt wurde. Um das zu verhindern, empfiehlt Brantner die auf Wunsch lieferbaren Spannketten einzubauen. Diese empfiehlt Brantner sogar für den Muldenkipper, was unserer Ansicht nach aber nicht erforderlich war.

Neben dem Volumen ist gerade beim Silagetransport natürlich auch die Zeit für das Entladen entscheidend. Hier sind sich die beiden Kipper ebenfalls einig: Für die laut Brantner rund 32 l Öl in den beiden Zylindern haben wir bei beiden 20 Sekunden zum kompletten Ankippen und 30 Sekunden zum anschließenden Absenken gestoppt – und das bei sehr guten Kippwinkeln von rund 50°. Allerdings liegen beim Muldenkipper die Drehpunkte über 50 cm vor dem Ende der Mulde (statt 35 cm beim Dreiseitenkipper) und verringern so die Überladehöhe beim Kippen um 35 cm.

Bei der seitlichen Entladung kommt als einziger der Dreiseitenkipper groß raus: Einfach die (verwechslungssicheren) Bolzen umstecken und schon kann nach dem zentralen Öffnen der acht Bordwandverschlüsse (auf Wunsch hydraulisch) zur Seite abgekippt werden. Das ist ein unschlagbarer Vorteil z.B. beim Fahren im Zug. Die 1,50 m hohen Pendelbordwände lassen sich aber nicht oben öffnen, um z.B. Paletten zu laden. Dafür gibt es alternativ den TA 20051/2 XXL mit 2,41 m Innenbreite und abklappbaren Bordwänden.



## TECHNISCHE DATEN, MESSWERTE UND PREISE

### Dreiseitenkipper, Muldenkipper und Abschiebewagen

Typ	Brantner Stabilator TA 23060	Brantner Power-Tube TA 23065	Brantner Power-Push TA 23065
Zulässiges Gesamtgewicht	20 500 kg	21 000 kg	21 000 kg
Leergewicht	6 820 kg	6 910 kg	9 290 kg
Nutzlast	13 680 kg	14 090 kg	11 710 kg
Stützlast leer	680 kg	570 kg	1 820 kg
<b>Laderaum</b>			
Länge	6,10 m	6,50 m	7,00 m
Breite (vorne/hinten)	2,32 m/2,38 m	2,22 m/2,28 m	2,35 m/2,35 m
Höhe (ohne/mit Aufsatz)	1,50 m/2,10 m	1,50 m/2,10 m	2,00 m/2,50 m
Volumen (o./m. Aufsatz)	21,5 m <sup>3</sup> /30,1 m <sup>3</sup>	21,6 m <sup>3</sup> /30,7 m <sup>3</sup>	32,9 m <sup>3</sup> /41,1 m <sup>3</sup>
Kippwinkel ca.	50° (45° seitlich)	50°	0°
Entladezeit (Heben/Senken bzw. Aus-/Einschieben)	20 s/30 s	20 s/30 s	37 s/44 s
<b>Fahrwerk</b>			
Anhängung/zul. Stützlast	oben (a. W. unten) 2 500 kg	unten/3 000 kg	unten/3 000 kg
Bereifung	560/60 R 22.5 Vredestein Flotation Pro	600/55 R 26.5 Michelin CargoXBib	600/55 R 26.5 Michelin CargoXBib
<b>Abmessungen</b>			
Länge	7,90 m	8,15 m	9,75 m
Breite (ohne/mit Reifen)	2,55 m/2,70 m	2,55 m/2,80 m	2,55 m/2,80 m
Höhe (gesamt/Brücke)	3,60 m/1,50 m	3,60 m/1,50 m	4,00 m/1,50 m
<b>Preise (ohne Mehrwertsteuer)</b>			
Grundausrüstung	19 750 €	22 960 €	39 400 €
Testausstattung	31 600 €	33 300 €	49 300 €

Gar nicht abkippen, dafür aber standsicher abschieben kann man den Abschiebewagen „Power-Push“. Die zwei Zylinder haben jeweils 280 cm Hub und benötigen laut Brantner zum Ausschieben zusammen rund 35 l Öl.

Das Abschieben dauerte bei uns genau 37 Sekunden, für das Einziehen des Schiebeschildes haben wir 44 Sekunden gestoppt – das geht voll in Ordnung.

Nicht zurecht gekommen sind wir mit dem so genannten Press-Ventil, das den Druck auf 70 bar begrenzt und so ein Verdichten des Häckselgutes möglich machen soll. Da das Ventil bei einer größeren Öldruckflussmenge anfängt zu „flattern“ (und dadurch bei uns einmal zerstört wurde), müsste man theoretisch bei jedem Wechsel zwischen Verdichten und Abschieben die Einstellung der

Durchflussmenge am Steuergerät ändern. Das ist genauso graue Theorie wie der Effekt der Verdichtung, der schon bei früheren Tests mit anderen Abschiebewagen (profi 4/01) eher gering ausfiel.

Bereift waren der Muldenkipper und der Abschiebewagen mit Michelin CargoXBib der Größe 600/55 R 26.5. Bei 1,48 m Achsabstand bleibt da fast kein Freiraum zwischen den Reifen des ungelenkten Federaggregates. Zumindest eine Nachlaufenkung würde nicht nur die Grasnarbe schonen, sondern auch das Leben der Reifen verlängern. Dagegen sind die Reifen Vredestein Flotation Pro der Größe 560/60 R 22.5 auf dem Dreiseitenkipper mit 1,35 m Achsabstand und ohne Lenkung sicher ein guter Kompromiss.

Der Fahrkomfort war auch dank geringer Plattformhöhen (aufgrund unter den Achsen montierter Federn, die in der Praxis kaum stören) sehr gut. Hier haben wir ehrlich gesagt auch keinen Unterschied zu der gefederten Deichsel an dem Dreiseitenkipper (ca. 1500 Euro Listenpreis) festgestellt. Wer allerdings mit seinem Abschiebewagen regelmäßig über das Silo fahren will, ist mit einem Boogie-Fahrwerk besser beraten. Dies kann weiter pendeln und so das Gewicht zwischen den Achsen besser ausgleichen.

**Wir fassen zusammen:** Stabilator, Power-Tube oder Power-Push? – Diese Frage kann sich jeder am besten selber beantworten, wenn er sich das Einsatzprofil für das Fahrzeug vor Augen führt. Muss (auch) zur Seite entladen werden (z.B. beim Fahren im Zug), bleibt nur der Dreiseitenkipper. Für alle, die ausschließlich nach hinten kippen wollen oder müssen, empfiehlt sich der einfache und stabiler gebaute Muldenkipper. Wer auf dem Silo oder in Gebäuden entladen muss, ist mit dem Abschiebewagen richtig beraten.

Natürlich ist alles auch ein Frage des Preises: Brantner Stabilator und Power-Tube würden in vergleichbarer Ausstattung etwa gleich auf liegen. In der Testausstattung kostet der Stabilator rund 31 600 Euro, der Power-Tube mit größeren Rädern ca. 33 300 Euro (alle Listenpreise ohne MwSt.). Der (deutlich größere) Power-Push ist dagegen mit 39 400 Euro in Serienausstattung und 49 300 in Testausstattung auch ein gutes Stück teurer.

Hubert Wilmer

Dreiseitenkipper, Muldenkipper und Abschiebewagen von Brantner im Vergleich. Fotos: Tovornik, Wilmer

Alle Details zu den drei Testkandidaten finden Sie in den Kästen auf der nächsten Doppelseite.





## Brantner Stabilator



Der Dreiseitenkipper Brantner „Stabilator“ kostet in Testausstattung mit hydraulischer Klappe 31 600 Euro. Die Pendelbordwände sind 1,50 m hoch, die Aufsätze bringen zusätzlich 60 cm.

Die Deichsel kann bei allen Fahrzeugen von 40 bis 100 cm Kuppelhöhe verstellt werden. Der Fahrkomfort war auch ohne die Federung (kleines Bild, 1 550 Euro) okay. Die hydraulische Stütze ist Serie.



Die Bordwände werden vorne zentral geöffnet. Die Bolzen sind verwechslungssicher, aber waren bereits krumm.



Die hydraulische Klappe (2 000 Euro) empfiehlt sich für den Häckselguttransport. Der Laderaum fasst rund 31 m<sup>3</sup>. Der Schutz für die Heckleuchten ist gut gemeint, aber auf der Straße nicht zugelassen und deshalb nicht praxisergerecht.



Die beiden vierstufigen, 2,00 m langen Teleskopzylinder kippen die Brücke in 20 Sekunden auf rund 50° – sehr gut. Die Lackierung war (lt. Brantner aufgrund der Tauchgrundierung) „trächtig“.



Das Fahrwerk mit 1,35 m Achsabstand und Reifen der Größe 560/60 R 22.5 ist ein guter Kompromiss, wenn man auf eine Lenkachse verzichten will.

## Brantner Power-Tube



Die vielfach gekanteten Bordwände sind sehr stabil, so dass die Spanschlösser eigentlich überhaupt nicht benötigt werden. Die Innenbreite liegt bei 2,22 m (vorne) und 2,28 m (hinten).



Die Deichsel ist ebenfalls einstellbar und es gibt eine ordentliche Parkposition für Kabel und Schläuche. Der hydraulische Stützfuß mit Sperrblock ist auch hier Serie.

## Brantner Power-Push



Das Schiebeschild arbeitet mit zwei langen Zylindern, die etwa 35 l Öl benötigen und den Wagen in nur 37 Sekunden entleeren. Es bleibt fast kein Korn liegen!



Der Muldenkipper „Power-Tube“ von Brantner kostet in Testausstattung laut Preisliste gut 33 300 Euro. Er hat knapp 31 m<sup>3</sup> Laderaum und machte einen stabilen Eindruck.



Auch hier kippen zwei Teleskopzylinder die Mulde in 20 Sekunden auf rund 50° an. Die Bremse hat ALB und die Parabelfedern sind unter den Achsen montiert.



Mit der großen Bereifung 600/55 R 26.5 bleibt bei 1,48 m Achsabstand nicht mehr viel Platz zwischen den Rädern. Eine a. W. lieferbare nachlauf- oder zwangsgelenkte Achse würde das Leben der Reifen sicher verlängern.



Die hydraulische Klappe ist Serie und hat auch einen 45 cm breiten Auslauf. Der Drehpunkt der Brücke sitzt vergleichsweise weit vorne. Das verbessert die Stand-sicherheit, verringert aber die Bodenfreiheit.



Der Abschiebewagen Brantner „Power-Push“ ist in der Testausstattung mit 49 300 Euro Listenpreis der teuerste, mit 41 m<sup>3</sup> aber auch der größte Wagen in diesem Vergleich.



Die Klappe öffnet nicht ganz 90° und wird per Zylinder in der Mitte verriegelt (kleines Bild). Daneben der Sensor für die Anzeige in der Kabine und der Schalter für die Aktivierung des Pressdruckventils.

Das Pressdruckventil reduziert den Druck des Abschiebers zum Verdichten auf 70 bar. Es lässt aber nicht genug Öl durch und zieht permanent Strom. Zusammen mit der LED-Anzeige für die Klappe benötigt man zudem immer zwei Steckdosen (kleines Bild).



Die Kabel- und Schlauchverlegung ist zu verbessern und auch das Pressventil sitzt mitten im Schwenkbereich der Kabinenscheibe.



Die 50 cm hohen Bordwände lassen sich einfach abklappen, um die seitliche Ladehöhe von fast 4,0 m auf 3,5 m zu reduzieren.





# BRANTNER



## Ihre Ansprechpartner:

Brandenburg  
Berlin  
Sachsen-Anhalt  
(nördlich der A2)

**Hans BRANTNER & Sohn**  
Fahrzeugbaugesellschaft mbH  
KR-Hans Brantner Str. 8  
A-2136 Laa / Thaya  
Tel.: 0043-2522/2511-236 (Fr. Binder)  
Fax: 0043-2522/2511-50

Niedersachsen Ost

**Thomas Biber**  
Am Amtgarten 26  
30982 Pattensen  
Tel.: 05102 / 91940  
Fax: 05102 / 919440  
Mobil-Tel.: 0170 / 2236654 (Thomas Biber)  
E-Mail: info@biber-werksvertretungen.de

Bayern  
Baden Württemberg  
Sachsen  
Sachsenanhalt  
(südlich der A2)

**DIETER KRESS GmbH**  
Schadstrasse 22  
D-89077 Ulm  
Tel.: 0731 / 35377  
Fax: 0731 / 35376  
Mobil-Tel.: 0171 / 6116321 (Martin Kress)  
E-Mail: Kress@HB-BRANTNER.de

Niedersachsen West

**Dieter Schulz**  
Lindenstr. 9  
49176 Hiltter  
Tel.: 05424 / 3306  
Fax: 05424 / 38279  
Mobil-Tel.: 0176 / 20538633 (Dieter Schulz)  
E-Mail: dieter.schulz-hiltter@t-online.de

Rheinland-Pfalz  
Saarland  
Nordrhein

**Bahre GmbH & Co.KG**  
Rosental 4  
53332 Bornheim-Roisdorf  
Tel.: 02222 / 91987 0  
Fax: 02222 / 91987 20  
Mobil-Tel.: 0171 / 7723519 (Hr. Stadach)  
E-Mail: r.stadach@bahre.net

Schleswig-Holstein  
Mecklenburg-Vorpommern  
Hamburg

**Boris Schmahl**  
Sebenter Weg 14 a-c  
23758 Oldenburg  
Tel.: 04361 / 493860  
Fax: 04361 / 493838  
Mobil-Tel.: 0172 / 4084926 (Boris Schmahl)  
E-Mail: bschmahl@t-online.de

Hessen  
Thüringen

**Henrich Werksvertretungen e.K.**  
Sandweg 8-10  
35745 Herborn  
Tel.: 02772 / 923417  
Fax: 02772 / 923419  
Mobil-Tel.: 0171 / 7502617 (Frank Henrich)  
E-Mail: henrich-werksvertretungen@t-online.de

Westfalen

**Willy Wehler Werksvertretung**  
An der Silberkühle 4  
58239 Schwerte - Geisecke  
Tel.: 02304 / 94203-0  
Fax: 02304 / 45637  
Mobil-Tel.: 0171 / 3806104 (Axel Wehler)  
E-Mail: wehler-werksvertretungen@t-online.de