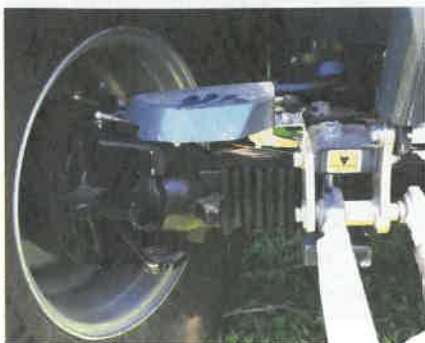


Praxistest

Sauerburger Grip4-70



Die vier nassen Scheibenbremsen sind wartungsfrei.



Vorne lassen sich die Unterlenkerfanghaken von Kat. I auf Kat. II umschrauben.



Flachdichtende Hydraulikanschlüsse im Heck und in Front.

Fotohinweis: Paar

Anders als die anderen

Beim Sauerburger Grip4-70 sitzt die Kabine in der Mitte und der Motor im Heck – anders als bei anderen Geräteträgern. Welche Vor- und Nachteile sich daraus ergeben und was diese Maschine leistet, erfahren Sie in diesem Testbericht.

Von Johannes PAAR, LANDWIRT Chefredakteur

Der Markt für klassische Zweiachsgeräteträger wird seit vielen Jahren von Reform und Aebi dominiert. Seit etwa sechs Jahren mischt der deutsche Hersteller Sauerburger aus dem Schwarzwald in diesem Geschäft mit. Zuerst mit den beiden größeren Maschinen Grip4-95 und -110, gefolgt vom Grip4-75 und seit Ende 2020 mit dem neu konzipierten Hang-Geräteträger Grip4-70. Dieses jüngste Kind von Sauerburger hat vermutlich aufgrund des deutlich abweichenden Konzeptes schon vor dem Serienstart einige Auszeichnungen erhalten. Unter anderem hat der Grip4-70 auch unseren Wettbewerb zur „Alp-Innovation-Trophy 2020“ gewonnen.

Mittig platzierte Kabine

Was ist so anders am neuen Konzept? Die Kabine ist nicht wie bei bisherigen Fahrzeugen dieser Kategorie in Fahrtrichtung links angeordnet, sondern sitzt wie bei Standardtraktoren in der Mitte. Der Motor findet sich im Heck, statt rechts von der Kabine. Unsere Testfahrer haben die höhere Sitzposition und die damit verbundene bessere Sicht nach vorne gelobt. Vor allem bei höheren Anbaugeräten, wie wir es z.B. mit dem Kammschwader Samasz Twist erfahren konnten, ist das ein großer Vorteil. Im Heck wird die Sicht durch den Motor allerdings beeinträchtigt. Mit der optional verfügbaren Heckkamera, die an unserem Testfahrzeug angebracht



Der Bordcomputer für diverse Maschineneinstellungen ist gewöhnungsbedürftig.



Das Platzangebot in der Kabine ist gut. Rechts vom Fahrer befinden sich das Bedienterminal, der Kamera-Bildschirm und der Joystick.



Große Räder und vier Lenkungsarten: 2-Rad-, 4-Rad-, Hundegang- oder manuelle Lenkung. Die Driftlenkung ist optional.

war, kamen wir aber gut zurecht. Mit ihr hat man gute Sicht auf die Unterlenker, die Anhängervorrichtung und das Anbaugerät.

Eine Sichtbehinderung mussten wir auch im linken Außenspiegel feststellen. Der Rahmen des Dreh-Schiebe-Fensters verläuft genau im Blickfeld. Das Fenster selbst hat uns aber gut gefallen.

Die Kabine sitzt auf vier Dämpfern und ist vom Fahrzeug entkoppelt. Die Lautstärke am Fahrerohr hat die BLT Wiesenburg mit 75,8 dB(A) gemessen. Das ist deutlich leiser, als es der Hersteller angibt. Die kombinierte Klima- und Heizungsanlage ist im Kabinendach untergebracht.

Hohe Nutzlast und große Räder

Einen etwas anderen Weg verfolgt Sauerburger beim kleinen Grip4 auch mit dem Fahrwerk. Für die Leistungsklasse von 70 PS hat der Grip4-70 große, breite Räder (500/50R17) und serienmäßig einen langen Radstand von 2.350 mm. Das verleiht ihm eine gute Steigfähigkeit und eine große Bodenfreiheit von 29 cm. Zudem kann in vielen Fällen auf Zwillingsräder verzichtet werden. Die Praktiker konnten dem viel Positives abgewinnen. Mitverantwortlich für eine bessere Zugkraftübertragung ist auch das Reifenprofil. Der Terrareifen von Tianli hat am Rand ein etwas kanti-

geres Profil als die Produkte manch anderer Hersteller.

Mit den großen Rädern tritt Sauerburger aber auch dem hohen Eigengewicht entgegen. Unser gut ausgestatteter Grip4-70 brachte 2.945 kg auf die Waage. In der Basisversion sollen es laut Hersteller nur 2.237 kg sein. Auf jeden Fall ist die Maschine deutlich schwerer als die Mitbewerber in dieser Klasse. Das sind die Auswirkungen der stabil ausgelegten Komponenten. Sauerburger verbaut z.B. 3-Tonnen-Achsen mit Planetenendrieben und ermöglicht damit ein zulässiges Gesamtgewicht von 4,7 t. Daraus ergibt sich bei unserer Testmaschine eine Nutzlast von 1.755 kg. Ein hoher Wert, trotz nahezu voll ausgestattetem Grundfahrzeug. Der Grip4-70 kann daher auch mit schweren Geräten, wie z.B. über 2 m breiten Mulchern, problemlos zum Einsatz kommen.

Im Zuge des Prüfstandtests hat die BLT Wiesenburg festgestellt, dass die Kabine nur für ein Eigengewicht von 2.640 kg zulässig war. Da unser gut ausgestatteter Testkandidat aber 2.945 kg auf die Waage brachte, musste Sauerburger erneut zur Prüfung. Mit ein paar kleinen Adaptionen bestand das Fahrzeug den für die Genehmigung erforderlichen Test noch während unserer Testphase. Bei den bereits ausgelieferten Maschinen wurde das ursprüngliche Gewicht für die Kabinenprüfung (2.640 kg) laut Hersteller nicht überschritten.

Kleiner Motor

Unter der Motorhaube im Heck dieselt ein Kohler-Motor. Mit den Abgasnachbehandlungssystemen DOC (Dieseloxidationskatalysator), gekühlte AGR (externe Abgasrückführung) und DPF (Dieselpartikelfilter) erfüllt er die Abgasstufe V.

Laut Hersteller leistet das Vierzylinder-Turbo-Triebwerk 55,4 kW/75,3 PS bei 2.100 Kurbelwellenumdrehungen.

Die BLT Wiesenburg hat an der Frontzapfwelle eine Nennleistung von 35,2 kW/ 47,9 PS gemessen. Die Maximalleistung bei 1.700 Motorumdrehungen ist mit 36,3 kW/49,4 PS nur geringfügig höher. Das maximale Drehmoment von 228 Nm gibt der Motor bei 1.400 U/min. ab. Der Drehmomentanstieg beträgt über 42 % bei rund 33 % Drehzahlabfall.

Der Leistungsverlust vom Motor zur Zapfwelle ist mit über 34 % hoch. Das wirkt sich auch auf den Kraftstoffverbrauch aus. Er ist überdurchschnittlich. Auf dem Prüfstand hat die BLT bei Nenndrehzahl unter Vollast einen spezifischen Verbrauch von 338,6 g/kWh gemessen. Er nimmt bis zum Bestpunkt bei 1.300 Motorumdrehungen relativ gleichmäßig ab. Die im Cockpit verbauten Kraftstoffverbrauchsanzeige passt im Durchschnitt mit den von der BLT gemessenen Referenzmessungen überein, weicht jedoch bei Einzelwerten bis zu

112 % ab. Bei der Beurteilung dieser Prüfstandswerte unter Volllast muss man berücksichtigen, dass ein großer Teil der Motorleistung für die Kühlleistung benötigt wird.

Gut gefallen hat uns der Umkehrlüfter. Damit kann man das Kühlerpaket während der Arbeit freiblasen. Es sitzt rechts neben der Kabine und lässt sich für Wartungs- und Reinigungsarbeiten seitlich aufklappen.

Apropos Wartung: Die wichtigsten Wartungspunkte sind gut zugänglich. Dass man das Kühlmittel für den Motor in der Höhe des Kabinendaches nachfüllen muss, stört allerdings das gute Bild.

»Die hohe, zentrale Sitzposition ist ein großer Vorteil für die Sicht auf das Anbaugerät.

Getriebe und Hubwerke

Der Grip4-70 hat einen zweistufigen hydrostatischen Fahrtrieb mit zwei mechanischen Fahrstufen: 0 bis 20 km/h und 0 bis 40 km/h. Der Hydrostat ist grundsätzlich kräftig. Verbesserungsbedarf sehen wir nach wie vor bei der Steuerung des Hydrostaten. Durch eine neue Software, die während der Testphase aufgespielt wurde, hat sich das Fahrverhalten zwar verbessert, es trägt aber unserer Meinung nach noch ein Feintuning. Im Gelände wäre ein noch feinfühleres Steuern wünschenswert.

Der permanente Allradantrieb, Differentialsperren hinten und vorne sowie ein Tempomat gehören zum Serienumfang. Das gilt auch für die vier Lenkungsarten: 2-Rad-, 4-Rad-, Hundegang- und manuelle Lenkung. Unser Testkandidat hatte zudem die optionale Driftlenkung an Bord. Mit ihr kann man per Knopfdruck einem seitlichen

Abdriften bei Schichtlinienfahrt entgegenwirken.

Der Grip4-70 hat jeweils nur eine Zapfwellendrehzahl zur Verfügung: vorne 1.000 U/min und hinten 540 U/min. Die Drehrichtung – bei Zweiachsgeräteträgern immer ein Thema – hat Sauerburger an die Standardtraktoren angepasst. Bravo!

Die beiden Hubwerke und die hydraulische Leistung wurden von den Testfahrern durchwegs gelobt, obwohl nicht alle OECD-Vorgaben erfüllt sind. Lediglich mit dem Hubweg vorne kamen wir an die Grenzen. Da ist auf die Anbauhöhe der Geräte zu achten. Vor allem bei weit nach vorne ragenden Geräten braucht man viel Geschick, um ohne Bodenkontakt von einem Weg auf eine Böschung fahren zu können.

Den hydraulischen Oberlenker für das Fronthubwerk liefert Sauerburger serienmäßig mit. Gut gefallen hat uns, dass sich die Unterlenkerfanghaken in wenigen Minuten vom Schultermaß Kat I auf Kat II sowie in der Höhe umschrauben lassen. Auch für den ins Fronthubwerk integrierten hydraulischen Seitenverschub gab es viel Lob. Er lässt sich feinfühlig steuern und verschiebt die Unterlenker parallel. Da es bei diesem System kein Querrohr gibt, hat die Gelenkwelle deutlich mehr Bewegungsfreiraum.

Weniger feinfühlig lässt sich die Geräteentlastung an der Fronthydraulik einstellen (im Heck gibt es keine Entlastung). Sie erfolgt in 5-bar-Schritten über den Bordcomputer. Für leichte Anbaugeräte sollte diese in kleineren Schritten oder stufenlos möglich sein.

Die technischen Daten im Überblick

(BLT-Aktzahl: 093/2021)



Maschinentype	Sauerburger Grip4 M70
Motor	Kohler / 2.482 cm ³ / 4 Zylinder / AGR, DOC, DPF / Stufe V
Maximalleistung (Herstellerangabe nach ECE-R120)	55,4 kW/75,3 PS
Nennleistung an der Zapfwelle	35,2 kW/47,9 PS
Konstantleistungsbereich	rund 500 U/min.
maximales Drehmoment	228 Nm bei 1.400 U/min
Drehmomentanstieg	42,4 % bei 33,3 % Drehzahlabfall
Kraftstoffverbrauch bei Nennleistung	11,92 kg/h bzw. 14,48 l/h
spezifischer Kraftstoffverbrauch bei Nennleistung	338,6 g/kWh
Tankinhalt	96 Liter Diesel
Getriebe	2-stufiger hydrostatischer Fahrtrieb mit zwei mechanischen Fahrstufen / 44,3 km/h bei 2.100 U/min
Zapfwellendrehzahl vorne	1.000 U/min
Zapfwellendrehzahl hinten	540 U/min
Bereifung	vorne: 500/50R17 / hinten: 500/50R17
zulässige Vorder- und Hinterachslast	je 3.000 kg
Eigengewicht (Testausstattung)	2.945 kg
zulässiges Gesamtgewicht / Nutzlast	4.700 kg / 1.755 kg
Listenpreise exkl. MwSt.	
G4-70 in Grundausstattung	68.000 Euro
G4-70 in Testausstattung	100.625 Euro



Seitenvershub: Die Parallelogramm-Verschiebung der Frontunterlenker ermöglicht viel Freiraum für die Gelenkwelle.



Das Kühlerpaket rechts von der Kabine lässt sich seitlich wegklappen. Per Knopfdruck bläst der Wendelüfter den Schmutz aus den Kühlrippen.

LANDWIRT Bewertung

- + hohe Nutz- und Achslasten
 - + erhöhte Sitzposition
 - + Sicht nach vorne
 - + große, breite Räder
 - + langer Radstand
 - + großer Pendelweg
 - + gute Steigfähigkeit
 - + große Bodenfreiheit
 - + starker Gasdruckdämpfer an der Tür
 - + stabile Auslegung aller Komponenten
 - + Hydraulikleistung einstellbar
 - + Fronthydraulik Kat I und II wechselbar
 - + feinfühliges Fronthydraulik mit parallelem Seitenvershub
 - + Umkehrlüfter
 - + optionales Kühlfach
 - + optionale Heckkamera
 - + Wartungs- und Servicefreundlichkeit
 - + saubere Verarbeitung der Maschine
-
- hohes Eigengewicht
 - niedriger Fahrersitz
 - Bedienung gewöhnungsbedürftig
 - Sicht nach hinten eingeschränkt
 - geringer Hubweg der Fronthydraulik
 - grobe Abstufung der Geräteentlastung
 - Schwingungstilgung
 - Sicht auf den linken Außenspiegel

Ähnliches gilt für die Schwingungstilgung. Auch sie ist für schwerere Anbaugeräte ausgelegt.

Beim Heckhubwerk lassen sich beide Hubstreben in der Höhe verstellen. Sauerburger rüstet den Grip4 serienmäßig mit flachdichtenden Hydraulikkupplungen aus. Leider sind sie sowohl vorne als auch hinten rechts, also gegenüber dem Kabineneinstieg, angeordnet. In Summe sind bis zu drei doppelwirkende Steuergeräte möglich.

Kabine und Bedienung

Die Kabine ist geräumig. Sie bietet ausreichend Platz für den Fahrer. Die Lenksäule ist in der Neigung verstellbar. Laut Hersteller soll künftig auch eine Höhenverstellung möglich sein. Ablageflächen sind rar. Der Sitz ist etwas niedrig montiert. Wenn man ihn aufpumpt, erreicht man eine angenehme Sitzhöhe, aber dann ist man mit dem Federweg fast am oberen Anschlag.

Die Fahrertür hat einen starken Gasdruckdämpfer, der sie auch im steilen Gelände sicher offen hält. Lob gab es auch für die optionale Kühlbox. Die Prüflingenieure machten aber darauf aufmerksam, dass sie das Typenschild der Kabine verdeckt, was bei einer Verkehrskontrolle zu einer Strafe führen könnte.

Die Bedienung war für unsere Fahrer gewöhnungsbedürftig. Die wichtigsten

Anzeigen findet man im Armaturenbrett. Unter dem Lenkrad befinden sich einige Funktionsschalter. Der Multifunktions-Joystick und die Hydrauliksteuergeräte sind auf der rechten Bedienkonsole montiert. Diverse Maschineneinstellungen lassen sich im kleinen Bordcomputer vornehmen. Das Bedienkonzept erfordert bei komplexeren Aufgaben ein häufiges Umgreifen.

Beim Grip4-70 ist konzeptbedingt einiges anders. Die zum Teil unterschiedlichen Anforderungen im Kommunaleinsatz und in der Landwirtschaft machen oft technische Kompromisse notwendig. Im Zuge des Prüfstandtests sind auch ein paar Kinderkrankheiten und sicherheitstechnische Mängel aufgetreten, die Sauerburger zum Teil schon behoben hat bzw. deren Behebung er zugesichert hat. Das darf ein Käufer von einer Maschine, für die man über 100.000 Euro ausgibt, aber auch erwarten.

Laut Hersteller kostet der Grip4-70 in Basisausstattung 68.000 Euro exkl. MwSt. Für unseren gut ausgestatteten Testkandidaten muss man 100.625 Euro auf den Tisch legen. ■

Tipp

Ein Video und weitere Bilder vom Sauerburger Grip4-70 finden Sie unter: www.landwirt-media.com/landtechnik

Ausgabe 1 | 01. Januar 2022

Landwirt

Die Fachzeitschrift für die bäuerliche Familie



Das bringt
2022

Rind
Wenn es kalt
wird im Stall

Technik
Sauerburger
im Test

Familie
Arbeiten nach
dem Mondkalender