

PmTrac 3

# Markteinführung

Vom 20.–22. Mai stellte die Firma Rolf Zimmermann in Brandenburg den PmTrac 3 im Praxiseinsatz vor. Es war die erste Vorführung der neuen Systemschlepper-Generation, die der Hersteller Pfanzelt Maschinenbau im November 2013 auf der Agritechnica erstmals gezeigt hatte.

**A**m Grundkonzept des PmTrac hat sich mit der neuen Generation nichts geändert. Wie seine Vorgänger ist auch der Pm Trac 3 eine flexibel in Forst, Landwirtschaft und Kommune einsetzbare Maschine mit einem stufenlosen, leistungsverzweigten S-Matic-Getriebe, 50-km/h-Zulassung, mittig aufgebauter Kabine sowie Front- und Heckaufbauflächen für Krane und Arbeitsgeräte aller Art.

Die Neuerungen sind dennoch beträchtlich. An erster Stelle zu nennen ist das selbst entwickelte Chassis aus Motor, Getriebe und Achsen, das Pfanzelt bisher von der Firma Steyr bezog. Während sich bei Hinterachse und Getriebe die bewährten Baugruppen wiederfinden, verwendet Pfanzelt bei der Eigenentwicklung keinen Agco-Sisu-Motor mehr, sondern wie beim Forstkombischlepper Felix einen Deutz-Turbo-Diesel, der mit sechs Zylindern und 6,1 l Hubraum wie bisher 129 kW leistet und die Euro-3B-Norm er-

füllt – der Euro-4-Motor wird Ende 2014 eingeführt.

Zudem wird die mittig gelagerte Vorderachse von Carrao durch eine hydro-pneumatisch gefederte Schubrohrachse von ITL mit 6,5 t statt 4,5 t Traglast ersetzt. Die neue Achse hat gegenüber der alten den Vorteil, dass die Maschine bei der Kranarbeit stabil steht. Sie wird bei Straßenfahrt über Hydraulikzylinder gefedert, die jedoch gesperrt werden, sobald der Fuß vom Fahrpedal genommen wird und das Fahrzeug zum Stehen kommt. Der Fahrer kann die Vorderachs-Federung aber auch während der Fahrt ausschalten. Er sitzt dabei in einer neuen, pneumatisch gefederten Kabine, die baugleich ist mit der des Felix und die für Wartungszwecke jetzt nicht mehr zur Seite, sondern nach vorne gekippt wird. Sie ist etwas kleiner als die Kabine des Pm Trac 2, mit fast 2 m<sup>2</sup> mehr Fensterfläche ist aber die Sicht deutlich besser. Die Maschine ist mit einer doppelt so starken Klimaanlage ausgestattet als beim PmTrac 2.



Fotos: O. Gabriel

Dafür ist die Heckscheibe anders als die Seiten- und Dachfenster nicht mehr zu öffnen. Pfanzelt setzt die gleiche Maschinensteuerung wie beim Felix ein, so dass über das Bedienterminal jetzt alle Maschinenfunktionen kontrolliert werden können und auch mehr Fahrereinstellungen möglich sind.

Im Zuge der Vorfuhrtour in Brandenburg hat der PmTrac 3 rund 400 km auf eigener Achse zurückgelegt. Der Verbrauch lag dabei bei 14–15 l/Std., bei der Arbeit im Wald dagegen bei 5–6 l/Std. Die Vorfuhrtour wird nach der Interforst fortgesetzt.

Oliver Gabriel ■

## Echter Allradantrieb

**P**fanzelt Maschinenbau wird zur Interforst auch eine vollwertige Tragschlepper-Kombimaschine präsentieren. Rückeanhänger mit hydromechanischem Antrieb gibt es bei dem Allgäuer Hersteller ja schon länger. Deren Vortriebseinheit basiert auf einem Ölmotor, der entweder über die Hydraulik des Schleppers oder über die Zapfwelle und eine Ölpumpe im Anhänger angetrieben wird. Die Kraft des Hydraulikmotors wird dann mechanisch über NAF-Bogieachsen an alle vier Räder des Wagens verteilt. Dabei war bisher eine unterstützende Schubkraft von maximal 40 kN möglich.

Die neue „multifunktionale Kombimaschine“ MKM 8×8 geht einen Schritt weiter: Sie setzt sich zusammen aus dem Pm Trac 2380 und dem neuen Rückeanhänger 1590 4WD. Über eine entsprechende Steuerung können die Radgeschwindigkeiten des Anhängers auf die des Zugfahrzeugs angepasst werden. Das synchrone Fahren von Schlepper und Anhänger ist bis 14 km/h möglich. Die Geschwindigkeitsinformationen überträgt das CAN-BUS-System zwischen Traktor und Anhänger. Es soll eine Zugkraft von 90 kN im Anhänger und 180 kN im Gespann erreicht werden können.



Foto: Pfanzelt

Ein Vorteil dieses Systems ist die sichere und feinfühligte Kraftübertragung auf alle vier Räder. Mit einem elektrischen Regler kann der Fahrer während der Fahrt eine Vor- oder Nacheilung von Anhänger zu Schlepper einstellen. So kann auf unterschiedliche Geländebedingungen reagiert werden und es lassen sich Traktionsschäden am Boden verringern. Bei Bergabfahrt kann



Im Mai war der neue PmTrac 3 bei Lübben erstmals im Forst-einsatz zu sehen.



Hans-Jörg Damm ist wieder zu Pfanzelt Maschinenbau zurückgekehrt. Hier erläutert er das neue Chassis des PmTrac 3 (linke Skizze) im Vergleich zum alten (rechte Skizze).

Der Pfanzelt 1590 4WD – hier noch als Vorserienmodell. Gut zu sehen: die lange Lenkdeichsel. Das intelligente Innenleben zur Synchronisierung des Fahrtriebs kann man nicht sehen.



man den Zug „strecken“ (ähnlich wie bei Lkw-Zügen im Winter). Bergauf kann der Anhänger den Schlepper „schieben“.

Bei Pfanzelt sieht man diese Kombination einem konventionellen Rückezug ebenbürtig bzw. durch die schnelle Straßenfahrt (bis 50 km/h beladen), verschiedene Umbaumöglichkeiten oder den Solo-Einsatz des Schleppers sogar als überlegen an.

Im Vergleich zum Forwarder hat das Gespann natürlich einen großen Abstand von Schlepper-Hinterachse zum Bogie des „Hinterwagens“. Doch auch darin sehen die Erbauer einen möglichen Vorteil: Beim Überfahren von steilen Böschungen kann jeweils der eine Teil dem anderen über die schwierige Stelle helfen. Für die Wendigkeit hilft die extralange Lenkdeichsel (1,8 m), deren Drehpunkt schon unter der Ladung liegt. Damit ist sowohl ein Spurläufer-Verhalten möglich wie auch das spurversetzte Fahren (Hundegang).

Heinrich Höllerl ■