



Generation 36

Pfanzelt präsentiert die neueste Version des Pm Trac

(eb). Die Generation 36 stellt die neue Baureihe des Systemschleppers Pm Trac dar. Die Optik ist fast unverändert, aber bei der Technik gibt es viel Neues.

Eine Neumaschinen-Präsentation in Zeiten der Corona-Pandemie, in der das Infektionsgeschehen nicht nur Messen unmöglich macht, stellte die Firma Pfanzelt vor eine Herausforderung. Wurden neue Maschinen bei Pfanzelt sonst auf internationalen Messeveranstaltungen oder im Rahmen einer Roadshow präsentiert, war dies beides derzeit nicht möglich. Eine Onlinepräsentation in der „forstARENA“ wird es in den nächsten Monaten geben. Im ersten Schritt wollte Pfanzelt exklusiv den Kunden, die seit vielen Jahren – teilweise bis zu 20.000 Stunden – einen Pm Trac fahren, die neue Generation 36 exklusiv vorstellen. „Mehr als 30 Pm Tracs sind heute durch unsere langjährigen Kunden bei der Veranstaltung vertreten“, schätzt Hans-Jörg Damm. Die Theorie des Systemschleppers Pm Trac war

für die 15 Besucher der eintägigen Vorstellungsvorstellung nicht neu, das neue Fahrzeug allerdings nun zum ersten Mal live zu erleben, ein Highlight.

Hans-Jörg Damm, zuständig für den Pfanzelt-Vertrieb in Nord- und Mitteldeutschland, und Franz Wölflé, verantwortlich für die Entwicklung der Pm-Trac-Baureihe, stellten im neuen Ausstellungsraum das Modell 3623 mit 235 PS als Teil der neuen Generation 36 vor und erklärten die Unterschiede zur aktuellen Generation Pm Trac III.5. Im Anschluss hatten alle Besucher die Möglichkeit, den neuen Pm Trac sowohl auf der Straße Probe zu fahren, als auch auf dem Pfanzelt-Testparcours den Kraneinsatz beim Kurzholzladen zu testen. Die Ausstellungshalle und der Testparcours, die nun die bestmöglichen Rahmenbedingungen für eine derartige Maschinenpräsentation inklusive Testfahrt boten, wurden erst vor wenigen Monaten nach kurzer Bauzeit eröffnet, um den persönlichen Kundenkontakt abseits abgesagter Messen und Veranstaltungen zu ermöglichen.

Eine Erfolgsgeschichte

Den Pm Trac als Systemschlepper hat Pfanzelt 2004 als Nachfolger des Fendt Xylon, der in

großer Stückzahl von Pfanzelt zum Forstspezialschlepper umgebaut wurde, auf dem ZLF (Zentral-Landwirtschaftsfest) in München der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Baureihen des Pm Trac I und II basierten auf einem Schlepperchassis aus der Großserie von CNH, das beispielsweise auch im Steyr CVT verwendet wurde. Wie beim Umbau eines für die Landwirtschaft konzipierten Schlepper-Chassis typisch, musste dieses für den Einsatz im forstlichen Arbeitsbereich auch von Pfanzelt umgebaut werden. Mit der Generation III wurde deshalb ein komplett eigenes Fahrzeugchassis entwickelt, dessen wesentliche Bauteile aber auf bewährten Großserienteilen beruhen. „Dies gibt uns die Möglichkeit, bereits bei der Grundmaschine auf Komponenten zu setzen, die nachher optimal für die Arbeit als Systemschlepper geeignet sind“, so Paul Pfanzelt, Geschäftsführer der Pfanzelt Maschinenbau GmbH, 2013 bei der Präsentation der dritten Generation auf der Agritechnica. Erst mit dem Pm Trac III wurde auch das Chassis des Systemschleppers in Rettenbach am Auerberg entwickelt und produziert. Ein sehr gutes Beispiel dafür war die Verwendung einer Schubrohrachse mit hydraulischer Federung und automatischer Verblockung als Vorderachse. Sobald der Pm Trac steht, wird die hydraulische

Federung automatisch verblockt. Das Fahrzeug erreicht nun ohne zusätzlichen Bedienungsaufwand eine Standfestigkeit, wie dies vorher nur bei Forstspeziialschleppern erreicht wurde. Mit der Generation 36 setzt Pfanzelt diesen Weg nun fort. Mit der neuen Baureihe verwendet Pfanzelt nun auch das hauseigene stufenlose Getriebe „*varaDRIVE*“ und eine selbstentwickelte Hinterachse, die zu einem Großteil auf Komponenten aus eigener Fertigung zurückgreift.

Das Konzept des Pm Trac

Zum Kern des Pm-Trac-Maschinenkonzeptes gehört seit der ersten Vorstellung die mittig angeordnete große Fahrzeugkabine und der dadurch mögliche zentrale Aufbau über der Hinterachse. Die schnelle und flexible Anpassung an verschiedene Arbeitsbedingungen basiert auf der „Pfanzelt System Aufnahme“ (PSA). Diese ermöglicht den werkzeuglosen Auf- und Abbau von Ladekran und Seilwinde in rund 15 Minuten. Diese wesentlichen Bestandteile des Konzeptes wurden über alle Baureihen erhalten. Anbaugeräte sind so auch zwischen Pm Tracs unterschiedlicher Baureihen kompatibel. Charakteristisch für den Pm Trac ist zudem die großvolumige XXL-Komfortkabine mit elektrisch drehbarem Fahrerstand. Diese ermöglicht beste Sicht auf das arbeitsrelevante Umfeld sowohl beim Holzrücken als auch bei weiteren Arbeitseinsätzen im Forst, zum Beispiel mit einer Forstfräse.

Bis auf den Auspuff wirkt der Pm Trac von außen kaum verändert. Beim Chassis wurde allerdings vieles weiterentwickelt. Es wird über einen Rahmen aufgebaut, in dem die einzelnen Aggregate untergebracht werden. Die größte Änderung am Chassis betrifft das Transaxle. Die Einheit aus Getriebe und Hinterachse, die bisher von ZF zugekauft wurde, wird mit der neuen Baureihe nun von Pfanzelt selbst produziert – hierbei findet einerseits das „*varaDRIVE*“-Getriebe sowie eine neue, planetengetriebene Hinterachse aus dem Hause Pfanzelt Verwendung. Der Pm Trac Generation 36 beruht nun auf einem nahezu hundertprozentigen Pfanzelt-Schlepperchassis. Dies ermöglicht die komplette Anpassung aller Bauteile an den schweren Einsatz im Forst und als Systemschlepper. Die Zeiten der Verwendung von Komponenten landwirtschaftlicher Schlepper sind damit beendet. Der Pm Trac spielt „in einer neuen Liga“, verkündet man im Hause Pfanzelt stolz.

Auch die Motoren der ersten Modelle der neuen Baureihe kommen von Deutz und leisten 180 beziehungsweise 235 PS. Die Sechszylinder verfügen über 6,1 Liter Hubraum und ein maximales Drehmoment von 1.072 Nm bei 1.500 Umdrehungen pro Minute. Sie sind mit einem Cleanfix-Umschaltventilator ausgestattet. Damit auch im Einsatz beim Hacken oder Forstfräsen ein langer



Auf dem hauseigenen Testparcours konnten die Besucher der Präsentation den neuen Pm Trac probefahren. Zum Aufbau auf den Pm Trac stehen Pfanzelt-Forstkrane bis 10 m Kranlänge und 7 mt zur Verfügung.



In der im Dezember 2020 eröffneten Ausstellungshalle im Werk in Rettenbach am Auerberg fand die Präsentation der neuen Fahrzeuggeneration statt.



Der Testparcours bietet nicht nur die Möglichkeit, den Kran auf die Probe zu stellen, sondern auch das Fahren im Gelände zu simulieren.

Arbeitstag ohne Nachtanken bewältigt werden kann, verfügt die neue Baureihe über einen stark vergrößerten Kraftstofftank von 380 Litern, der nun auf der rechten Fahrzeugseite mittig angeordnet ist.

varaDRIVE made by Pfanzelt

Dass Pfanzelt über ein eigenes stufenloses, leistungsverzweigtes Getriebe verfügt, ist bereits seit der ersten Vorstellung auf der Agritechnica 2019 bekannt. Mit dem Pm Trac der Generati-



Anni Rauck hat bereits langjährige Erfahrung mit dem Pm Trac II, der in ihrem Landschaftspflegebetrieb eingesetzt wird. Den drehbaren Bedienerstand schätzt sie dabei sehr.



Der neue Touchscreen-Monitor.

on 36 wurde nun das erste Pfanzelt-Fahrzeug vorgestellt, das dieses Getriebe verwendet. Mit dem Ende des S-matic-Getriebes beim Pm Trac verwendet Pfanzelt nun in allen Fahrzeugen ein firmeneigenes Getriebe. Dies ist der nächste Schritt in der Philosophie einer hohen Fertigungstiefe der eigenen Produkte. Das „varaDRIVE“ wurde zusammen mit dem Getriebe spezialisten VDS und im Auftrag für Pfanzelt entwickelt. Es ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit des Pm Trac von 50 km/h (optional sind auch 40 km/h möglich). Das Motor-Getriebe-Management verfügt über drei Fahrbereiche Vorwärts (8/20/35 km/h) und zwei Fahrbereiche Rückwärts (8/20 km/h). Das Fahrverhalten entspricht dem bekannter leistungsverzweigter Getriebe, mit dem Unterschied, dass die Fahrt-

richtungsumkehr sanfter und schneller erfolgt. Im Rangierbetrieb (circa ± 7 km/h) erfolgt kein Schalten von Kupplungen. In diesem Geschwindigkeitsbereich fährt sich der Pm Trac, wie man es von einem Hydrostaten kennt. Neu ist auch, dass bei Erreichen der Endgeschwindigkeit die Motordrehzahl bis etwa 1.500 U/min abgesenkt werden kann. Praktisch für Einsätze mit geringer Fahrgeschwindigkeit (zum Beispiel beim Forstfräsen) ist die Möglichkeit der Vorwahl der Maximalgeschwindigkeit.

Bewährtes und Neues

Die bewährte hydropneumatisch gefederte Schubrohachse mit automatischer Niveauregelung und automatischer Standverblockung bei der Kranarbeit wurde in die neue Fahrzeuggeneration übernommen. Diese kann zusätzlich bei langsamer Fahrt manuell über einen Knopf an den Joysticks verblockt werden. Der Pm Trac verfügt für den Antrieb von Arbeitsgeräten in der Heckhydraulik weiterhin über eine Heckzapfwelle mit 750 beziehungsweise 1.000 U/min. Eine Frontzapfwelle ist optional erhältlich. Durch mehr zusätzliche Steuergeräte und einen erhöhten Bedienkomfort lässt sich die Maschine besser auf die Wünsche und Anforderungen der Nutzer einstellen. Ein umfangreiches Update hat das Hydrauliksystem erfahren. Die neue Hydraulikanlage verfügt nun in der Standardausführung über eine Förderleistung von 160 Liter pro Minute bei einem Druck von 210 Bar, die optional auf minutlich 220 Liter erhöht werden kann. Die neue Hydraulikan-

lage mit größerer Leistung erlaubt höhere Kranleistungen. Darüber hinaus ermöglicht das neue „varaDRIVE“-Getriebe über einen direkten Nebenantrieb ein zusätzliches Powerpack für den Antrieb von leistungsintensiven Anbaugeräten. Je nach Leistungsbedarf sind über 100 Kilowatt Antriebsleistung für das Powerpack möglich. Im geschlossenen System für eine hohe Effizienz und höhere Hydraulikdrücke sind so 180 Liter pro Minute bei 350 Bar möglich.

XXL-Kabine mit Wohlfühlfaktor

Die XXL-Komfortkabine wurde mit der Baureihe Pm Trac III eingeführt. Diese wird mit ein paar kleineren Weiterentwicklungen auch für die neuen Modelle verwendet. Ein neues Konzept bei der Geräuschdämmung ermöglicht im Einsatz, vor allem bei hohen Motordrehzahlen, ein ruhiges und komfortables, zusätzlich schwingungsgedämpftes Arbeiten in der Kabine. Eine Überarbeitung gibt es auch bei der Maschinensoftware und den Touchscreen-Bedienterminals. Dies dient der kompletten Steuerung der Basis-Maschine und der Anbaugeräte und bietet nun noch mehr Möglichkeiten der individuellen Anpassung des Pm Tracs an den Fahrer. Neben Voreinstellungen für alle Kranfunktionen (inklusive der Anpassung der Charakteristik der einzelnen hydraulischen Funktionen und der Rampen) lassen sich auch die Joysticks individuell je nach Fahrer mit unterschiedlichen Funktionen belegen. Die Voreinstellungen können für drei Fahrer abgespeichert werden.

www.pfanzelt.com

! Erfahrung aus 20.000 Betriebsstunden: **Pure Begeisterung**



(eb). Auch Roman Kemmer, 36 Jahre jung und gelernter Forstwirt, war bei der exklusiven Präsentation der Pm Trac Generation 36 mit dabei. Erfahrung im Einsatz mit einem Pm Trac hat er seit dem Jahr 2013. Seit 2015 fährt er nun einen Pm Trac der zweiten Generation mit mittlerweile 19.000 Betriebsstunden. Auch er hat bereits einen Pm Trac der neuen Generation vorbestellt. Für Roman Kemmer ist die Flexibilität im Wald, auf der Straße und bei kommunalen Einsätzen wichtig. Hierbei ist ihm auch die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Straße wichtig. Überzeugt vom neuen Pm Trac haben ihn das „varaDRIVE“-

Getriebe, der großvolumige Tank und die neue Hydraulikanlage. Der Pm Trac wird bei Kemmer nicht nur zum Lang- und Kurzholzlücken und dem Holztransport auf der Straße, sondern auch beim Holzhäckseln und mit einem Auslegermulcher am Kran eingesetzt. „Durch den Einsatz des Pm Trac bin ich unheimlich flexibel in der Gestaltung der Arbeit. Durch die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten ist für eine optimale Auslastung gesorgt“, so Roman Kemmer. Er freut sich hier bereits auf die neue, großräumige und übersichtliche Kabine. Nach der Probefahrt mit dem neuen Modell lobte er vor allem „das spritzige Fahrverhalten und dass keine Geräusche in der Kabine mehr zu hören sind. Das neue Bedienkonzept, das übersichtlich und einfach zu durchschauen ist, hat mir sofort gefallen“, so Roman Kemmer weiter. In all den Jahren überzeugt hat ihn der stets schnelle und lösungsorientierte Pfanzelt-Kundenservice und die Ersatzteilversorgung.