

PM Trac, standaard voor specialist

Een trekker met de aanbouwmogelijkheden van een speciale werktuigdrager, maar dan beter. Dat is in het kort de nieuwe PM Trac, volgens de kersverse importeur Bos Konstruktie uit Bolsward. De eerste indruk: goed zicht, zeer comfortabele zitpositie en stabiel tijdens werk.

Tekst en foto's: Patrick Medema



PM Trac 2355	
Motor	Sisu 6-cilinder turbodiesel
Motorvermogen	115 kW (156 pk)
Powerboost	15 kW (20 pk)
Versnelling	traploos, ZF
Rijsnelheid	0-50 km/h
Hefvermogen achter	8.200 kg
Hefvermogen voor	3.500 kg
Pompcapaciteit	130 l/min
Werkdruk	210 bar
Brandstoftank	170 liter
Gewicht	7.600 kg
Prijs vanaf	132.500 euro



Links: De stoel en alle bedieningshendels zitten op een draaibaar plateau dat elektrisch over 220 graden kan draaien. In alle standen kun je zo de trekker volledig onder controle houden. Voor werk opzij zitten er extra lampen bovenin de zijkant van de cabine.

Onder: Boven de achterhef en boven de achteras zit een snelwisselconsole. Hierop zijn verschillende werktuigen te plaatsen zoals een hydraulische arm en laadkraan. Ook kun je de trekker natuurlijk nog gewoon voor normaal trekkerwerk inzetten.

Wie de PM Trac 2355 snel van voren bekijkt, zal niet snel iets opvallendst bespeuren. Hij lijkt een beetje op een Steyr. Sterker nog, het is een Steyr en wel de 6155 cvt. Met traploze transmissie dus. Van opzij en van achteren zie je wel iets raars. De cabine zit meer naar het midden en de achterwielen steken ver naar achteren met veel ruimte voor de achterbrug. Fabrikant is Pfanzelt Maschinenbau uit het Zuid-Duitse Rettenbach/Allgäu. Dit bedrijf maakt al 15 jaar machines voor de bosbouw, waaronder lieren en een speciale bosbouwvoertuig de Felix. Maar een speciaal voertuig voor bosbouw of slootonderhoud is niet echt rendabel. Het maken kost veel en voor een koper is de restwaarde te gering. Pfanzelt pakte daarom een standaard landbouwtrekker en maakte er een soort werktuigendrager van. Er zijn twee versies: de 2355 met 115 kW (156 pk) vermogen en de 2390 (Steyr 6190 cvt) van 141 kW (192 pk). Bos Bolsward ziet er goede mogelijkheden in voor Nederland. Met name voor sloot- en bermonderhoud met maaiaarm of als maaizuigcombinatie, maar ook met laadkraan voor boswerk of met brede triplemaaier voor grote terreinen en voor gewoon trekkerwerk.

■ Middencabine

Centraal bij het ontwerp stond de machinist voor 'kommunal' en bosbouwwerk, volgens de fabrikant. Dit betekent vooral een goede zitpositie met goed zicht op het werk. Belangrijk is dus de cabine met de besturing.



Eenmaal in de cabine merk je meteen dat hier zorg aan is besteed. Voor een lang persoon is er voldoende kopruimte. Zit je op de stoel dan voelt het eerst wat raar, je zit wat hoger boven de trekker meer in het midden met veel glas om je heen. Ook in het dak zitten twee ruiten. Het dashboard zit links naar het stuur. Hierdoor is het stuur naar voren te klappen zodat hij niet in de weg zit bij het draaien. De Grammer Maximo XXL stoel staat namelijk op

een draaiplateau, net zoals het gas- en rempedaal en bedieningsconsole. Het plateau kan elektrisch 220 graden draaien. Zo kun je achterstevoren werken met zicht op de hef, maar ook opzij zitten bij bijvoorbeeld werk met een hydraulische arm. Alleen het echte stuur draait niet mee. Sturen wanneer je achterstevoren zit, gaat met een hendeltje in de joystick op de rechterarmleuning. Ook links is er een joystick in de armleuning geïntegreerd.



In beide armleuningen zit een geïntegreerde joystick voor elektrische besturing van de hydrauliek functies. In de rechter zit een hendeltje waarmee je de trekker achterstevoren kunt sturen.



Doordat het dashboard naast de stuurkolom zit, kan de stuurkolom ver opgeklapt worden. Ook het stuur kan verder geklapt worden. Zo is er genoeg ruimte om met de stoel te draaien.

▪ Werk

Rijden gaat net zoals een gewone trekker. Tenminste, vooruit dan. Dit is met een traploze transmissie makkelijk, gewoon gas geven. En dit is comfortabel door onder andere een geveerde vooras. Pfanzelt heeft echter nog wat extra gedaan. Het maakte zowel de cabine als de stoel pneumatisch geveerd. Vandaar het bioscoopachtige zitgevoel. Achterstevoren zittend rijden valt voor een beginneling niet mee. Met een hendeltje in de armleuning sturen geeft een onwennig gevoel. Maar dit is zo over, volgens enkele ervaren machinisten. Doordat de cabine tussen de voor en achterwielen zit, kon er een snelwisselconsole boven de achteras in de achterhef gebouwd worden. Hier kan bijvoorbeeld een hydraulische arm met draaikrans op of een laadkraan. Dit werktuig zit dan tussen de achterwielen, boven de achteras, wat een goede gewichtsverdeling en dus stabiliteit geeft. Doordat je bijna boven op deze aanbouw zit, en alle kanten uit kan draaien, kun je goed zicht blijven houden op het werktuig. Echter, bij het achterstevoren vooruit rijden met een maaiarm zie je dan wel goed het werktuig, maar bijna niets van de weg.

De trekker kreeg verder een sterker frame met een geïntegreerd console voor een Stoll voorlader. Op dit frame zit ook het snelwisselconsole. Verder is er beplating aangebracht onder de onderkant en de assen voor het ruige boswerk. Standaard zijn onder meer vijf dubbelwerkende ventielen, zowel voor als achter een aftakas en hef, en een achterhef met dubbelwerkende cilinder. Aftakas, hef en cilinder zijn ook te bedienen vanaf het spatbord.



Om het bestaande frame maakt Pfanzelt een extra sterk frame met geïntegreerde console voor een voorlader. In de trap zit aan beide kanten een deurtje voor onderhoud aan bijvoorbeeld de accu's en olie voor de remmen.

▪ Maaiarm

De eerste PM Trac op Nederlandse bodem was in 'kommunal' oranje uitgevoerd. Deze is inmiddels weer terug naar Duitsland. Standaard is de trekker zeeblauw. Op de oranje trekker had Bos Bolsward een driedelige giek met grote zware draaikrans van 240 graden gezet. Doordat deze boven de achteras zit, is er gemakkelijk zowel links als rechts mee te werken. Het derde deel van de giek is uitschuifbaar zodat het bereik 8 meter is.

Voor transport zit er een bok in de achterhef. Prijs van deze giek met draaikrans zonder werktuig ligt op ongeveer 42.500 euro. Het bedienen van de hydraulische arm gebeurt met de twee joysticks. Ook dit is even wennen. Gelukkig staan alle bewegingen en functies van de joysticks op een grote tekening achterin de cabine, dus achterstevoren zittend in het zicht. ■