

Liebherr L 586 XPower von NZG in 1:50

# Standfest



von Daniel Wietlisbach

Der L586 bleibt auch mit XPower-Fahrtrieb (Beschreibung siehe Ausgabe 1-2016) der grösste Radlader im Liebherr-Programm. Er bietet eine Kipplast von 21.6 t, das Einsatzgewicht beträgt 32.6 t und der Standard Schaufelinhalt beträgt 6 m<sup>3</sup>. Der Sechszylinder Dieselmotor des Typs D936 A7 leistet 260 kW (354 PS) und bringt den Radlader auf maximal 33 km/h.

## Modell von NZG

Der neue L586 kommt in der 50fachen Verkleinerung sehr gewichtig aus der Verpackung und strahlt eine hohe Wertigkeit aus. Bedingt ist dies durch die weitgehende Verwendung von Metall als Werkstoff. Das Mo-

**Auf den Liebherr L 566 von Conrad folgt der L 586 von NZG in der neuen XPower-Generation. Das Modell ist mehr als nur ein Update, wie wir bei unserem Test festgestellt haben ...**

dell ist massstäblich umgesetzt und wurde zum Vergleich neben seinen Vorgänger aus demselben Haus gestellt. Dadurch wurden die zahlreichen Unterschiede augenfällig, die schliesslich dazu führten, dass das Modell mit Ausnahme von Hubgerüst und Schaufel aus komplett neuen Formen entstanden ist. Auffallend ist der etwas reichlich breitere Radstand unter Verwendung der bisherigen Reifen, der den Radlader sehr wuchtig erscheinen lässt.

Die Räder sind fein graviert und die Reifen aus weichem Gummi originalgetreu profiliert und tragen den Original «Good Year» Schriftzug. Der Antriebsstrang ist auf der ganzen Länge und auch im Bereich der Knicklenkung dargestellt und die Achsen sind detailliert umgesetzt; originalgetreu die vordere starr und die hintere pendelnd mit einem ausreichend grossen Pendelweg.

Der massive Hinterwagen gibt die Proportionen des Originals



Die Spurbreite ist etwas grosszügig bemessen und lässt den L 586 XPower sehr wuchtig erscheinen.

Das Original hat eine treffende Umsetzung erfahren und gefällt im harten Steinbrucheinsatz besonders.



Der Knickwinkel ist ausreichend und der Vorderwagen gut gelungen.

Wuchtig wirkt die Maschine auch von hinten – und trotzdem fein detailliert.




gelungen wieder und zeigt alle Tritte, Leuchten und Öffnungen in korrekter Anzahl und an den richtigen Stellen. Der untere Teil des separat angesetzten Auspuffs ist verchromt und die Absturzsicherungen sind aus stabilem Metalldruckguss nachgebildet. Die seitlichen Lüftungsgitter sind fein strukturiert jedoch nicht durchbrochen dargestellt und somit musste auch kein Motor nachgebildet werden.

Die Kabine besteht mit allen freistehenden Handgriffen aus Zinkdruckguss und wird durch ein eingesetztes Klarsichtteil für die Fenster ergänzt. Die Fensterteilungen und -dichtungen sind aufgedruckt, was den Originaleneindruck treffend darstellt. Separat montiert sind die Rückspiegel aus Kunststoff und die fotogeätzten Scheibenwischer an Windschutzscheibe und Heckfenster. Die Aufstiege sind auf beiden Seiten mit rutschfesten Tritten und zuunterst durchbrochen dargestellt.

Der Bereich des Knickgelenks wurde mit beiden Lenkzylindern und der Antriebswelle umgesetzt, jedoch ohne Versorgungsleitungen zum Vorderwagen. Der Knickwinkel beträgt 25° gegenüber dem Original von 37°, was jedoch optisch nicht auffällt.

Der Vorderwagen hat eine gelungene und originalgetreu gravierte Umsetzung erfahren und wird durch Kotflügel mit Unterlegkeilen, Scheinwerfern und einem Trittbrett vor der Kabine ergänzt. Die Hydraulikzylinder sind mit den Versorgungsleitungen versehen, jedoch ohne Verschraubung nachgebildet.

Das bekannte Standardhubgerüst macht auch am neuen Modell gute Figur und die Schaufel ist originalgetreu graviert, wenn auch der Überlaufschutz nicht durchbrochen ist. Die Funktionalität überzeugt auch hier, denn die Schaufel erreicht jede Maximalposition des Originals.

Farbgebung und Beschriftung sind wie gewohnt tadellos und auch das winzige XPower-Logo lupenrein gedruckt. 

### Kurzwertung

- + Masstäblichkeit
- + Funktionalität
- Lüftungsgitter nicht durchbrochen

