

# Rundholztransport in Graubünden

Die Thomann Forst AG setzt einen neuen Renault C 480 6x4 ein. Den Aufbau und Anhänger lieferte Huttner Fahrzeugbau. Forst&Technik hat Georg Thomann in Graubünden begleitet.

**T**reffen am Firmenlagerplatz bei Cunter in Graubünden. Ein mit 4–6 m langen Stammabschnitten beladener Renault C 480 6x4 mit Huttner-Aufbau nähert sich. Es ist der neue Kurzholz-Lkw der Thomann Forst AG, den das Unternehmen seit dem Frühsommer 2015 einsetzt. Gegründet wurde das Unternehmen 2003 von Armando Thomann. Seit 2006 firmiert der junge Unternehmer als Thomann Forst AG. Parallel übernahm er den vorher von seinem Vater Georg eigenständig betriebenen Holztransport. Der Vater fährt von nun an den Lastzug im Betrieb des Sohnes.

Nach sieben Jahren Einsatz im Hochgebirge muss der bisherige Mercedes Actros 1848 6x4 ersetzt werden. Armando Thomann und Vater Georg entschieden sich für einen Renault C 480 6x4. Das Chassis lieferte die Thomann Nutzfahrzeuge AG. Das Unternehmen mit vier Standorten in der Ostschweiz gehört einem Verwandten. Das Auto ging zuerst nach Landsberg, wo es von der Huttner Fahrzeugbau GmbH aufgebaut wurde. Georg Thomann: „Nur der Loglift-Kran wurde hier in Bonaduz bei Livers Forst- und Baumaschinen montiert. Sollten wir mal ein Problem mit dem Kran haben, sind wir gleich vor Ort oder ein Mechaniker kommt.“

## Ein Renault im Forsteinsatz

Während Renault-Lkw in Deutschland im Bausektor eher selten und im Forst regelrechte Exoten sind, hat die Marke in der Schweiz als Baufahrzeug einen guten Stand. Im Holztransport ist der C 480 der Thomann Forst AG jedoch zumindest in der Ostschweiz noch ein Novum. Der Motor schöpft seine 353 kW aus sechs Zylindern mit 12,8 l Hubraum. Das maximale



Thomanns C 480 6x4 hat die robuste Fahrzeugfront aus der K-Serie von Renault bekommen.

Drehmoment von 2400 Nm steht schon ab 950 bis 1450 U/min an.

Georg Thomann steuert den 6x4 durch ein enges Bergdorf und erreicht einen Holzplatz, auf dem der Zweiaxlanhänger steht. Der ist schnell angehängt, und die Beladung beginnt; 3–6 m langes Rundholz für einen Energieholzhändler im Untengadin. Sorgfältig setzt der 57-Jährige die Ladung und sichert sie mit Gurten. Dann geht es tief hinab ins Tal des Julier, über den Fluss steil hinauf nach Cunter und von dort durch Savognin zum Julierpass. Auf der bekannten Panoramastraße gibt es Steilstücke von gut acht Prozent. Nach einer Kurve schaltet das automatisierte Optidriver-Getriebe blitzschnell vom Sechsten in den

Siebten. In den Kehren oberhalb von Bivio bis zur Passhöhe auf 2284 m nutzt Georg die Offroad-Funktion, damit die Automatik immer Gang für Gang schaltet. Thomann ist von der Leistung und den Fahreigenschaften seines neuen Renault begeistert: „Er zieht unglaublich. Die Schaltung arbeitet superschnell und exakt.“ Bergab setzt er den Voith-Retarder mit bis zu 470 kW Bremsleistung ein. Unten in Silva Plana mit seiner steilen, engen Ortsdurchfahrt geht es in Richtung St. Moritz. Derzeit ist über dem Ort ab der letzten Serpentine ein Umgehungstunnel im Bau. Entlang des Inns geht es nun zwischen Dreitausendern durch das Engadin. In La Punt biegen wir von der Hauptstraße ab. Über eine Brücke

erreichen wir einen asphaltierten Weg, auf dem Wanderer, Urlauber mit Elektrovelos und Familien mit Kindern unterwegs sind. Alle haben hier Verständnis für den Holzfahrer und machen Platz. Endlich erreichen wir einen Lagerplatz, wo schon Hunderte Festmeter Holz auf den Häcksler warten. Georg Thomann fährt die Hydraulikstützen aus und entlädt auf den abschüssigen

## Harter Einsatz, robuste Bauweise

In der folgenden Pause gehen wir um den Lastzug. Wegen der harten Einsätze auf unbefestigten Bergstraßen hat Thomann an allen Achsen Parabelfedern gewählt. Er traut den Luftbälgen noch nicht so ganz. Überhaupt ist der Zug wegen der hohen Beanspruchung nicht auf Leichtbau ausgelegt. Die Maschine wiegt einsatzbereit

Der relativ schwere Loglift 145Z mit Doppelteleskop erweist sich an tiefen Böschungen und bei starkem Holz als besonders nützlich

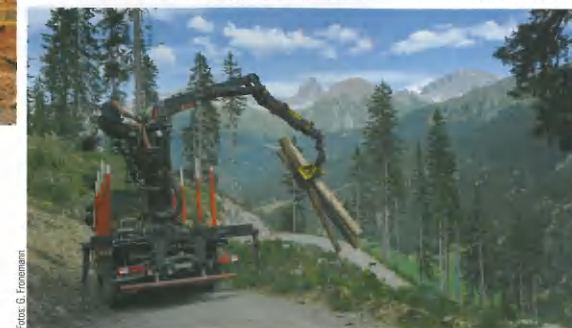


Foto: G. Freymann

Gelände: „An solchen Stellen bewegt sich der Lkw oft oder rutscht im Winter sogar weg. Deshalb wirkt die Feststellbremse bei uns auch auf die Vorderachse. Für den Kran haben wir zwei Hydraulikpumpen, eine am Motor und eine am Getriebe. So können wir in allen Situationen kranen.“

16 t, der Anhänger 4 t. Das ist für einen stabilen Pritschenzug mit 150-kNm-Doppelteleskopkran und allerhand Extras noch vertretbar. Thomann: „Wir haben die starke Konstruktion wegen der kurvenreichen, steilen Forstwege gewählt. Der Aufbau und vor allem der Anhänger verwinden

Mit langer Deichsel und weit hinten montierter Kupplung läuft der Anhänger sauber in der Spur. Den Unterfahrerschutz kann man anheben.



Die untere Trittstufe ist flexibel aufgehängt, damit sie bei Bodenberührung nachgeben kann.



Dank dieses Klapphebübügels kann man sich den Anhänger an engen Stellen auch mal mit dem Kran beistellen.

Das Bild zeigt den Lüfter für die Krankühlung, die platzsparend im Rahmen hinter der letzten Achse eingebaut ist.



sich kaum.“ Damit der Anhänger gut der Lkw-Spur folgt, hat Huttner auf Thomanns Wunsch die Traverse für die Hängerkupplung nach hinten versetzt und eine lange Deichsel montiert. Darüber sitzt die Rückfahrkamera. Der Unterfahrerschutz am Lkw ist wegen der Böschungen an engen Kehren hydraulisch hochklappbar. Ebenso nach oben umklappbar, aber bei diesem Einsatz demontiert, ist die Fahrerhaus-schutzwand. Auf derartige Sonderwünsche gehen nach Thomanns Erfahrung andere Aufbauer nicht oder nur zögerlich ein. Im Zusammenhang mit der schwierigen Topografie schätzt der Chauffeur auch die große Bodenfreiheit und den Böschungswinkel seines neuen Renault. Wegen der harten Einsatzbedingungen hat Thomann die robuste Fahrzeugfront aus der K-Baureihe gewählt.

### Solofahrt am Steilhang

Das kommt nach der Rückfahrt über den Julierpass alles zur Geltung. Auf dem Rückweg wird der Anhänger an einem Lagerplatz abgestellt, und Georg fährt mit dem Solo-Lkw eine steile Forststraße hinauf. Immer höher schraubt sich die holprige Straße mit ihren in den Berg geschobenen Kehren. Georg muss hier immer wieder rangieren: „Der Einschlag des Renault ist super, deutlich besser als bei unserem alten Lkw, aber oft reicht es trotzdem nicht. Da kommt mir die Berganfahrhilfe sehr recht, bringt Sicherheit.“ Der 6 × 4 arbeitet sich bis auf 1 800 m den Steilhang hoch. An



Kampf dem Staub: Georg Thomann (57) schätzt die serienmäßige Luftpistole in seinem Renault

einem Polter wendet Georg, sichert den Lkw und lädt. Danach geht es bergab zum nächsten Polter. Georg fährt den Loglift 145 Z weit aus. Für einen Kurzholzzug ist dieser groß dimensioniert. Der Grund: „Ich habe 9,5 m Reichweite und 145 kNm Hubkraft. Die brauche ich bei bis zu 2,5 t schweren oder bis 10 m langen Stämmen.“ Der Kran hat eine Waage von TamTron bekommen, was Überladungen verhindern hilft. Das Wiegesystem arbeitet an sich zufriedenstellend, doch mit der Ersatzteilversorgung ist Dario Livers unzufrieden: „Das klappt noch nicht mal bei bei Garantiefällen ordentlich!“

Thomann fährt den Lkw ins Tal, lädt auf den Anhänger um und fährt erneut die Forststraße hinauf, um das nächste Pol-

ter zu räumen. Als der Anhänger wieder angekuppelt und die Fahrt zum eigenen Lager der Thomann Forst AG führt, erzählt Georg: „Am Anfang waren die anderen Chauffeure überrascht, dass wir einen Renault gekauft haben. Inzwischen haben sie aber gemerkt, dass wir richtig entschieden haben. Mit diesem Fahrzeug bietet Renault einen für unsere Zwecke sehr gut geeigneten Lastwagen. Die Motorisierung und der ganze Antriebsstrang, die Bodenfreiheit und Böschungswinkel passen genau. Die Kabine bietet viel Platz und Komfort. Mit dem Aufbau von Huttner sind wir sehr zufrieden. Man merkt, dass das Profis sind. Sie sind auf alle Sonderwünsche, die durch unsere Einsätze bedingt sind, eingegangen.“ **Gerlach Fronemann**