

# Über kurz oder lang führt der Weg zu Huttner

Huttner Fahrzeugbau aus Landsberg am Lech feierte Hausmesse mit einer Maschinendemonstration auf dem Firmenhof

(eb). Die Hausmesse fand am Samstag, den 11. Oktober 2003 statt und lockte 530 Besucher aus nah und fern ins Bayerische Landsberg am Lech. Geladen waren ausschließlich Holztransporteure. Schnell entwickelte sich innerhalb dieser Gruppe von Gleichgesinnten eine familiäre Festtagsstimmung. Für das leibliche Wohl war mit Grillhendl und Schweinshaxen bestens gesorgt und so verließen die letzten die Diskussionsstube erst am späten Abend.

Daß man bei Huttner nicht nur feiern kann, sondern daß Huttner auch Vorreiter ist in funktionaler Holztransporttechnik, wurde in einer Bilderschau demonstriert, die den Wandel der Fahrzeuge von Anfang der dreißiger Jahre bis in die heutige Zeit zeigte. In seiner kurzen Ansprache wies der Firmenchef, Hans Huttner, auf das älteste in der Familie befindliche Schriftdokument hin: eine zehnteilige Schmiedeordnung aus dem Jahr 1670, damit kann Familie Huttner auf eine 333jährige Firmengeschichte zurückblicken. Hier leitete er auf die in diesem Jahr stattgefundene Hochzeit seines Sohnes Niklas über. Dieser hat Maschinenbau und Informatik studiert und hat schon während seines Studiums durch „seine“ Internetseiten ([www.huttner.de](http://www.huttner.de)) auf sich aufmerksam gemacht. Seine Frau Astrid ist Architektin, hat das kaufmännische Rüstzeug nachstudiert und will Niklas in der Firmenleitung zukünftig unterstützen.

Anlaß der Hausmesse war die Vorführung des Kombizuges mit dem Nachläufer LNZK-20, in welchem eine ausziehbare Brücke integriert ist. Dieses Fahrzeug

spukt seit der Interforst im letzten Jahr in vielen Köpfen von Holztransporteuren herum. Doch Praktiker müssen und wollen ein Fahrzeug im Einsatz und in der Handhabung sehen, und nicht nur auf dem Prospektblatt, um entscheiden zu können, ob dieses eben für sie geeignet ist oder nicht. Aus diesem Grund war die Demonstration überfällig.

Angekuppelt entsteht ein sattelzugähnliches Fahrzeug zum Kurzholztransport und getrennt kann Langholz transportiert werden. Der Vorteil gegenüber einem ausziehbaren Sattelaufleger liegt vor allem in der Möglichkeit, den Nachläufer aufzusatteln. Auch im Winter, bei schwierigem Gelände, ist es kein Problem, ans Holz zu kommen. Und mit Einführung der ach-

*Astrid und Niklas Huttner setzen die 333jährige Familientradition fort.*



senbezogenen Maut wird dieses System mit Kostenreduzierung bei der Leerfahrt zusätzliches Interesse wecken.

Der vor drei Jahren von der Konkurrenz eingeschlagene Weg, hin zur elektronischen Lenkung, ließ die Firma Huttner kalt. Die hydraulische Zwangslenkung wurde nochmals weiterentwickelt und vereinfacht und so erreicht dieses Lenksystem heute ohne Lenkschwinge gleich gute Spurlaufeigenschaften.

Bei den Sattelauflegern für Kurz- und Langholz ist der Typ SAR-34/2H-A der



Favorit. Er besticht mit niedriger Ladehöhe und günstigem Gewicht. Der Aufleger mit Durchschieberahmen kommt ohne Lastverschiebesystem aus. Eine Weiterentwicklung ist eine trennbare Variante. Die Grundlänge wird kürzer und der Aufleger wendiger, und getrennt kann beliebig langes Langholz transportiert werden.

Ein bewährtes Transportsystem für Kurzholz-Ferntransporte ohne Ladekran wurde im Vortrag bildlich vorgestellt. Das im Wald operierende Ladefahrzeug ist eine Allrad-Zugmaschine (6x6 oder 4x4), mit



*Foto oben: Der auf der Hausmesse vielbeachtete Nachläufer LNZK-20. Foto rechts: Der SAR-34/2H-T ist eine Weiterentwicklung des SAR-34/2H-A. Es ist eine trennbare Variante.*

24mto-Ladekran mit 9,5 m Reichweite und Sattelkupplung hydraulisch verschiebbar. Der Aufleger ist schnell mit zum Beispiel 2 x 5m-Holz zu beladen und ebenso schnell und sicher kann er aus dem Wald zur Übernahmestelle für den Ferntransport gezogen werden – und dies auch in schwierigem Gelände mit Schneedecke.

Die Direktbeladung vom Forwarder auf den Aufleger kann in vielen Fällen sinnvoll sein, sie funktioniert aber nicht überall. Denn der Forwarder ist eigentlich dafür gebaut, einzelne Abschnitte aus dem Wald zu transportieren und nicht an der Waldstraße Verladearbeiten durchzuführen, so die Firmenauffassung in Sachen Direktverladung im Wald. Den Trend zum Kurzholz geht Huttner aber dennoch mit seinen Kunden mit. So hat sich die Zahl der gebauten Gliederzüge in den letzten zwei Jahren fast verdoppelt. Anhänger mit unterschiedlicher Schemelzahl gibt es mit geraden oder gekröpftem Rahmen. Zunehmende Beliebtheit erfährt der Tandemanhänger wegen der besseren Rangierbarkeit.

Die Spezialfahrzeuge werden von der 40-Mann-Belegschaft gefertigt. Huttner hat sich ausschließlich auf Holztransportfahrzeuge festgelegt, befaßt sich intensiv nur mit dieser Technik und ist sicher, deshalb seinen Kunden Vorteile bieten zu können. Nach dem Boomjahr 2000 mußte in 2002 ein Auftragsrückgang verkraftet werden, aber wie alle Unternehmer stellt sich auch Huttner den neuen Anforderungen und hofft, daß sich das bereits in 2003 eingestellte Auftragspolster in den nächsten Jahren weiter füllt.

