

Schnell im Rundkurs

Verschiedene Entwicklungen mit ausziehbaren und trenn- bzw. koppelbaren Anhängersystemen sind mittlerweile auf dem Markt. Die Firma Huttner Fahrzeugbau hatte zur Interforst im vergangenen Jahr das erste Modell ihres LNZK 20 ausgestellt. Dieser Typ stand jetzt auch im Mittelpunkt der Hausmesse in Landsberg/Lech am 11. Oktober. Es herrschte großer Andrang. Die Holzfahrer, so schien es, sind alle eine große Familie und Firmenchef Hans Huttner als „Oberhaupt“ kam aus dem Händeschütteln überhaupt nicht mehr heraus.



Abb. 1: Ein buntes Völkchen ließ sich am 11. Oktober in Landsberg/Lech die Funktionsweise von Huttners neuem Kombizug zeigen. Hier der entscheidende Moment: Der Verbindungsrahmen wird von unten in die Halterungen eingeklinkt und mit Bolzen verriegelt.

Abb. 2: Die Rungen am Ladeschemel des Zugfahrzeugs lassen sich hydraulisch nach außen zu verschieben, damit man den Nachläufer aufsetzen kann. An diesen Mechanismus sind die massiven Verriegelungsbolzen für den Auszugsrahmen gekoppelt.

Die Abkürzung LNZK bedeutet „Langholz-Nachläufer-Zwanglenker-Kombizug“ und das Fahrzeug soll die Vorteile von Nachläufer und Sattelaufleger vereinen, ohne deren Nachteile zu übernehmen. Philipp Freisens, Cheftechniker bei Huttner, erklärt die Konstruktionsidee: „Eine reine Auszieh-Lösung war uns in diesem Fall nicht genug. Ein Huckepack-Gespann verfügt einfach im Leerzustand, sprich auf dem Weg in den Wald hinein, über

einen wesentlich kleineren Wendekreis und hat gerade im Winter die bessere Traktion. Trotzdem sollte die Lademöglichkeit für Kurzholz immer an Bord sein. Anstelle eines trennbaren Sattelauflegers haben wir demnach einen Nachläufer zum Ankoppeln gebaut.“ An Mehrgewicht gegenüber dem reinen Nachläufer ergeben sich knapp 2.000 kg. Damit liegt der LNZK auf dem Niveau eines Schiebesattels. „Der scheinbare Zuladungsverlust relativiert sich

aber sofort, wenn ich ansonsten leer zurückfahren müsste!“ kommt Freisens möglichen Einwänden zuvor.

Aus dieser Denkrichtung ergibt sich auch die Zielgruppe für diese Konstruktion: Kleinere Fuhrbetriebe, bei denen nicht für jede Aufgabe ein Spezialfahrzeug zur Verfügung steht, die noch relativ viel Langholz fahren, aber jederzeit flexibel auf Rückladungsmöglichkeiten reagieren wollen. Wenn die Kurzholztransporte überwiegen, sollte man eher zum Schiebesattel greifen. Der Grund dafür liegt in der Rahmenkonstruktion: Wer drei Stapel auflegen will, kann dies maximal bis zu einer Länge von 3 x 2,5 m tun. Länger konnte man den Auszug für den Nachläufer nicht bauen, weil dieser sonst zum Aufsetzen zu schwer wird. Bei gut 4 t Gewicht ist ohnehin ein starker Kran von Nöten.

Damit der Nachläufer beim Aufladen zwischen den Rungen hindurch passt, wird am drehbaren Rahmen des Zugfahrzeugs ein Hydraulik-Ladeschemel aufgesetzt. Damit können die Rungen seitlich ausgefahren werden. In diesen Mechanismus ließ sich die Bolzenverriegelung für den koppelbaren Rahmenauszug integrieren.

Bisher sind fünf Kombizüge dieser Bauart schon im Einsatz und zwei weitere werden gerade fertiggestellt. Jeder von diesen ist ein bißchen anders aufgebaut und den Bedürfnissen des Kunden angepasst. Das gehört zur Markenphilosophie bei Huttner und darin haben sie auch schon ziemlich lange Erfahrung. Hans Huttner kann immerhin auf eine 333-jährige Tradition zurückblicken, wie er in seinem Festvortrag stolz verkündete: Das älteste Schriftdokument der Firma ist eine Schmiedeordnung aus dem Jahr 1670.

Heinrich Höllerl

LNZK 20 Kombizug für Langholz- und Kurzholztransport

- ▶ Nachläufer aufsattelbar
- ▶ Achslast 2 x 12 t, Parabelfederung mit Ausgleichschwinge
- ▶ Bereifung 8-fach 305/70 R 22,5 auf Alurädern
- ▶ Brückenzug für Kurzholztransport: max. Ladelänge 12 m, Längenanpassung durch ausziehbaren Rahmen
- ▶ Langholzzug durch Rahmentrennung: max. Ladelänge 21,80 m
- ▶ 8 Langholz-Rungen eingeschweißt, 1-fach ausziehbar, zusätzl. 2 Kurzholz-Rungen steckbar
- ▶ Hydraulik-Ladeschemel mit integrierten Bolzen zur Rahmenkopplung
- ▶ Hydraulik-Seilwinde für Leitungsaufhängung
- ▶ Hydraulik-Zwanglenkung, Geberzylinder im LKW-Hilfsrahmen
- ▶ el.-hydraul. Zusatzlenkung
- ▶ Gewicht ca. 4100 kg