

Abb. 1: Niklas Huttner, Jutta und Hans Huttner (v.l.n.r.)

Fotos: G. Fronemann

Die Huttner Fahrzeugbau GmbH in Landsberg am Lech fertigt ausschließlich Aufbauten und Fahrzeuge für den Holztransport und zählt zu den europaweit bedeutendsten Herstellern auf diesem Gebiet. Der Familienbetrieb Huttner hat 50 Mitarbeiter und bildet regelmäßig sechs bis acht Azubis aus.

Der 1998 von Raisting an den heutigen Standort umgesiedelte Betrieb hat eine bemerkenswerte Fertigungstiefe. So baut Huttner nicht nur die Rahmen in eigener Regie, sondern fertigt beispielsweise auch seine Hydraulikzylinder selbst, was die Ersatzteilversorgung selbst alter Fahrzeuge unproblematisch macht. In einer großen Sandstrahl- und Lackieranlage werden die Fahrzeuge korrosionsschutz für ihre langjährigen Einsätze vorbereitet. Zusätzlich betreibt Huttner eine leistungsfähige Reparaturabteilung für hydraulische Ladekrane bis hin zur Unfall-Instandsetzung mit eigener Rahmenrichtbank.

Senior Dipl.-Ing. Hans Huttner (62) arbeitet seit einigen Jahren seinen Sohn Niklas ein, damit die Fachkompetenz in der nächsten Generation ihren Fortgang findet. Dipl.-Ing. Niklas Huttner hat Maschinenbau und Informatik studiert, bringt also alle Voraussetzungen für die neue Zeit mit. Er kann sich auf ein junges, motiviertes Team stützen. Der für Lkw-Aufbauten zuständige Techniker Philipp Freisens ist seit 15 Jahren im Betrieb und hat sich im Kundenkreis große Anerkennung erarbeitet. Konstruktion wie Arbeitsvorbereitung von Anhängerfahrzeugen unterstehen Heinrich Fischer-Holl. Er hat im Betrieb gelernt und erfolgreich die



Huttner Fahrzeugbau

Holztransport mit System

Der Holztransport ist ein vielfältiges Geschäft, das von den Fahrzeugbauern innovative Lösungen und robuste Konstruktionen fordert. Huttner Fahrzeugbau in Landsberg hat sich ganz auf diesen Einsatz spezialisiert.

Meisterschule abgeschlossen. Er entstammt einer Holzfürker- und Holzfuhmann-Familie, kennt die spezielle Problematik von Kindesbeinen an und hat vor vier Jahren Josef Goldhofer abgelöst, der nach 43 Betriebsjahren aus dem Berufsleben ausschied.

Der Verkauf wird ohne Außendienst ab dem Standort Landsberg getätigt. Laut Hans Huttner ist den Kunden die Konzentration im Werk auf die gewünschte Technik wichtiger als ständige Vertreterbesuche. In weiter entfernten

Gebieten arbeitet man mit Fahrzeugbauern zusammen, die Anhänger und Aufbaukomponenten beziehen.

1000ster Ladekran

Im Februar wurden drei komplett neue Langholzzüge mit Zwanglenkung an die Firma Albert Kolb in Dettigen ausgeliefert (Abb. 2). Auf dem ersten der drei Fahrzeuge wurde der eintausendste neue Holzladekran montiert, seit den Anfängen im Jahr 1968 mit dem legendären Jonserecs Super Z.

Die Firma Kolb hat 50 Lastzüge verschiedener Bauart im Einsatz: Lang- und Kurzholz, Auflieger mit Schubboden oder Plane, Silofahrzeuge für Pellets. Zudem erweitert Kolb sein Transportangebot durch zehn Subunternehmen. Hier zeigt sich ein Zeit-Trend. Die großen Holzwerke arbeiten gerne mit leistungsstarken Partnern zusammen.

Viele Schwerpunkte

Obwohl bei Huttner ausschließlich Fahrzeuge zum

Tradition gepaart mit Innovation

Holz dürfte der älteste Werkstoff überhaupt und der Holztransport folglich ein uraltes Geschäft sein. Das spiegelt sich auch in der Geschichte der Huttner Fahrzeugbau GmbH in Landsberg wieder. Der heutige Familienbetrieb mit seinen rund 50 Mitarbeitern geht auf eine schon vor 300 Jahren urkundlich erwähnte Dorfschmiede in Raisting zurück. Im Jahr 1936 gründete der Vater des heutigen Firmenchefs in Raisting seine eigene Schmiede und baute im selben Jahr die ersten, bereits für die Holzbeförderung geeigneten Anhänger. Das Unternehmen machte sich bald einen Namen und wurde im Lauf der Jahre zu einem Begriff in Branche. In den Neunzigern wurde der Platz in der Fertigungshalle aufgrund der Auftragslage immer enger und eine Erweiterung unumgänglich. Dem Unternehmerehepaar Jutta und Hans Huttner, das den Betrieb längst von der Eltern übernommen hatte, wurde im Industriegebiet in Landsberg ein großes Areal mit modernen Halle und Verwaltungseinrichtungen angeboten. Hier fertigt die Huttner Fahrzeugbau GmbH heute ihr vielseitiges Programm an Holzfahrzeugen und -aufbauten. Jutta Huttner leitet die Verwaltung, Hans Huttner die Technik samt Entwicklung und Sohn Niklas kümmert sich hauptsächlich um den Verkauf.

Holztransport gebaut werden, gibt es viele Schwerpunkte, die alle mit Fachkompetenz betreut werden und in der Summe den besonderen Wert dieses Betriebes ausmachen:

- Kurzholzaufbauten mit Pritsche, Schemeln oder Alu-Rahmen,
- zwei- und dreiaxige Anhänger in verschiedenster Ausführung,
- Tandem-Anhänger, Langholztransportzüge mit Selbst- oder Zwangsgelenker,
- drei- und vierachsige Selbstlenker für Elementetransport,
- Langholz-Ladeschemel mit mechanischer, hydraulischer oder pneumatischer Rungenbetätigung,
- Sattelaufleger gerade oder gekröpft, ausziehbar mit hydraulischer Lenkung,
- hydraulische Lastverschiebesysteme,
- Herstellung kompletter Anhängerlenkungen,
- robuste Fahrzeuge für den Einsatz in Sibirien oder den Transport von Tropenholz,
- drei Varianten von Kombizügen zum Transport von Kurz- und Langholz,
- spezielle Lade- und Transportsysteme zum Ferntransport ohne Ladekran,
- mobile Sondermaschinen (z. B. Entrinden, Hacken)
- und schließlich der praktische Service und die „Telefon-Seelsorge“, wie die

beratende Unterstützung ein Fahrzeugleben lang bei Problemen jeglicher Art im Hause genannt wird.

Aus den im Betrieb gespeicherten Erfahrungen und dem großen Bauprogramm kann bei jedem Transportproblem eine optimale Lösung gefunden werden.

Langholz boomt

Obwohl immer wieder von einer deutlichen Abnahme des Langholztransportes gesprochen wird, stellt diese Fahrzeugkategorie nach wie vor ein wichtiges Segment dar. Die Nachfrage schwankt stark je nach Konjunktur. So wurden im Jahr 2002 nur sechs Selbstlenker gebaut, im letzten Jahr waren es 31 und nach dem Sturm „Kyrill“ im Januar 2007 stieg die Anzahl der Bestellungen bis Ende Februar auf 35 Selbstlenker.

Kombi ist Trumpf

Steigende Energiepreise und oft unbefriedigende Frachtraten setzen die Holztransporteure unter einen erheblichen Kostendruck. Der Gedanke an ein Fahrzeug zur Kombination von Lang-, Kurz- und Schnittholztransporten lag also nahe. Eine den harten Anforderungen entsprechende Lösung, die einen schnellen Umbau vom Kransitz aus zuließ, musste jedoch erst einmal entwickelt und technisch abgenommen werden. Die Lösung ist der Kombizug mit dem aufnehmbaren Anhänger LNZZ-20 mit Zwangsgelenkung (Abb. 3). Der Anhänger hat eine breite Rahmenkonstruktion, die sich stabil mit den beiden Längsrahmen des Lkw-Aufbaus verbinden lässt. Der Fahrer tut dies mit dem Greifer des vom Sitz aus bedienten Krans. Laut Huttner bietet diese Lösung mit Ver-



Abb. 2: Langholzzug mit Zwangsgelenker LNZZ-20 und LIV-Kran 26.87K montiert auf DAF AT 85.510 (6x4). Phi lipp Freisens (li.) übergibt drei dieser Zwangsgelenker an die Gebrüder Albert und Frieder Kolb, die im Lauf der Jahre zwölf Zwangsgelenkerzüge bei Huttner gekauft haben. Fotos: Pronemann (1), Huttner

Abb. 3: Kombizug mit dem aufnehmbaren Anhänger LNZZ-20; Aufbau auf einem MAN-TGA 33.463 (6x4) mit Jonsered 2490-DT95; Einsatzort Schweiz



Abb. 4, oben links: Ein einfacher, robuster Sattelaufleger zum Buchentransport mit dem neuen Loglift-Kran F 2815. Der Lkw ist ein MAN-TGA 26.480 (6x4).

Abb. 5, oben: Der Sattelaufleger dieses SIS-Zuges wird im Wald beladen und später mit einem Straßenfahrzeug in das Werk befördert; 28 t Nutzlast sind möglich.

Abb. 7: Wendiger Kurzholzzug mit Tandem-Anhänger und mit niedriger Ladehöhe zum Einsatz in den Voralpen. Basisfahrzeug ist ein Volvo FH 16 (6x4) mit heckseitig montiertem Ladekran Epsilon 165Z-95; die Alu-Gerätekästen und der Alu-Hydraulik-Tank mit 300 l sind eine Eigenfertigung von Huttner.

Abb. 6, rechte Seite: Eine Rarität ist der Kranaufbau des Epsilon 160 L auf diesem Unimog U 500. Er wird in einem Landschaftspflege-Betrieb in der Nähe von Wolfsburg eingesetzt, zum Ziehen eines Tiefladers für Maschinentransporte und zur Baumpflege und Fällung in Alleen und Siedungsgebieten.

bindungen über die beiden Außenrahmenträger besonders stabile Fahreigenschaften.

Kurzholztransport im Vormarsch

Trotz des Zwischenhochs bei den Langholztransportfahrzeugen ist man sich im Hause Huttner bewusst, dass die Zukunft dem Kurzholz gehört. Obwohl die Technik relativ einfach ist, kommt man auch hier nicht ohne Erfahrung aus. „Es hat keinen Sinn ein ultra-leichtes Fahrzeug zu bauen, das nur knapp die Garantiezeit übersteht. Damit ist dem Kunden nicht gedient“, sagt Hans Huttner. Er habe schon oft solche Zeitströmungen gelassen über sich ergehen lassen.

Er berichtet vielmehr von verstärkten Anfragen über Kurzholzaufbauten von einem Kundenkreis, dessen Aufbau nur noch einen Standardtyp liefern wollen. Viele Kunden sind laut Huttners Erfahrung „mit solcher Bevormundung aber nicht einverstanden“. Wenn sie schon Geld ausgeben, wollen sie ihre Vorstellungen verwirklicht sehen. Nachdem man z. Z. die zwei- bis dreifache Anzahl an Fahrzeugeinheiten über die Kapazitätsgrenze hinaus an Aufträgen hereinholen könnte und leider ständig ablehnen muss, hat man bei Huttner keine großen Sorgen, vor der mit Sicherheit wieder kommenden Flaute. Die Investition in Landsberg ist solide finanziert. Man denkt bereits über eine eigene Reparaturhalle

nach, will aber den Bedarf noch genauer sondieren, den die große Anzahl an Transporten zum nur einen Kilometer entfernten neuen Klausner-Werk mit sich bringen.

Systemlösungen mit TuN und SiS

Auch der Holztransport wird heute in logistische Gesamtkonzepte eingebunden. Ob Langholz zur Säge und mit dem selben Zug Schnittware zurück geladen wird, oder Auflieger im Wald mit Rundholz vorgeladen und mit Straßen-Lkw zur Weiterverarbeitung gebracht werden – die Huttner Fahrzeugbau GmbH bietet umfassende Systemlösungen für den Holztransport an.

So hat Hans Huttner bereits 1992 ein Konzept für nutz-

lastoptimierte Langholztransporte über weitere Strecken ohne Ladekran erarbeitet. Von einem Lkw mit Ladekran, der die Ladung aus dem Wald holt, kann die Ladung mittels eines speziellen Ladeschemels auf einen Lkw ohne Kran umgesattelt werden, welcher dann den Ferntransport durchführt (System TuN).

1998 stellte Huttner eine Variante für Kurzholz vor. Einen Umschlag im Wald von Containern mit Abrollkippern attestierte man bei Huttner keine generelle Praxistauglichkeit und entschied sich dazu, mit Sattelauflegern ins Sägewerk zu fahren und nannte das neu entwickelte System deshalb SiS. Hier findet bei der Sattelzugmaschine ebenfalls eine Trennung von Lade- und Transportfahrzeug



statt. Als Lademaschine dient eine zwei- oder dreiaxelige Allrad-Zugmaschine mit einem starken Ladekran mit 9,5 m Ausladung und einer um 1,2 m hydraulisch verschiebbaren Sattelkupplung, die auch wieder eine Huttner-Spezialkonstruktion ist. Der Auflieger ist nur 9,2 m lang und ausreichend wendig für den Einsatz im Wald. Er kommt in der Regel ohne Lenkung aus, ist aber mit hydraulischer Zusatzlenkung zum Rangieren lieferbar. Durch die niedere, abgekröpfte Bauweise wird ausreichend Ladevolumen zur Verfügung gestellt. In Verbindung mit einer Standard-Zugmaschinen (4x2) ohne Ladekran lässt sich eine Nutzlast von 28 t erreichen. Beim Be-

such des Verfassers stand gerade ein SiS-Lastzug für den Kunden Heid aus dem Erzgebirge zur Abholung bereit (Abb. 5). Es handelte sich um den 13. Auflieger aus dem SiS-System für diesen Kunden, und der nächste ist bereits in Fertigung.

Für die Massenproduktion von Fahrzeugen einfacher Bauart ist das Werk in Landsberg nicht ausgelegt. Die Einsatzbedingungen im Holztransport sind aber so unterschiedlich, dass immer ein Bedarf an kundenspezifischen Lösungen vorhanden sein wird. Und insbesondere dieser Aufgabe widmet sich die Huttner-Mannschaft mit Vorliebe.

Gerlach Fronemann
 Infos: www.huttner.de

Anzeige

Huttner

www.huttner.de

HUTTNER Fahrzeugbau GmbH
 Marie-Curie-Straße 1
 86899 Landsberg am Lech
 Tel: 08191191192-0

Lang- und Kurzholztransport kombiniert
3 Systeme zur Auswahl:



Kombibrücke ATLK



Kombizug LNZZK



Kombibrücke ATLZZK