

# Kombizug weiterentwickelt

Fahrzeugbauer Huttner zeigte auf IAA neuen Basisaufbau und erweiterte Nachläufer



**(eb).** Seinen ersten Kombizug stellte Huttner Fahrzeugbau auf der Interforst 2002 vor. Damals mußte der Nachläufer jedoch noch frei hochgehoben werden. Bei der jetzt vorgestellten Weiterentwicklung bildet ein Zwangslenker-Aufbau die Basis.

Die ursprüngliche Bauweise nach dem sogenannten Schweizer Modell besitzt einen Vorderrahmen, der kippbar auf dem Lkw gelagert ist und in dem die Lenkungs-Geberzylinder eingebaut sind. Dies hat den Vorteil, daß man den Kombianhänger leicht auf eine neue



Der Kombizug bekam eine neue Basis, die das Verladen des Nachläufers vereinfacht. Neu sind auch Varianten für den Transport von drei Kurzholz-Stößen (unten).

Fotos: Huttner

Sattelzugmaschine umsetzen kann. Allerdings mußte der Nachläufer mit Kombibrücke zum Aufladen frei hochgehoben werden, wobei die Langholzkrane an ihre Leistungsgrenzen stießen.

Huttner entwickelte den Kombi inzwischen weiter und ersetzte dabei die Basis nach dem Schweizer Modell durch einen normalen Zwangslenker-Aufbau mit

Geberzylindern im Lkw-Hilfsrahmen sowie schrägen Protzblechen am Heck zum Aufladen des Nachläufers. Die Kombibrücke ist per Doppel-

teleskop in den Nachläufferrahmen schiebbar. Der Kuppelpunkt zur Kombibrücke befindet sich nun direkt am Hy-

## Hersteller organisierten sich zum Thema Ladungssicherung von Kurzholz

(eb/red). Die Hersteller von Fahrzeugen zum Holztransport haben die Nase voll. Auf der IAA trafen sie sich, um ihre Zusammenarbeit zu organisieren. Das Faß zum Überlaufen brachte einerseits der hohe Druck der Kundschaft und andererseits der von vielen als unerträglich arrogant empfundene Vortrag des Polizeihauptkommissars Holger Lemmer anlässlich eines IAA-Symposiums zum Thema der „Empfehlungen“, teilt Hans Huttner vom gleichnamigen Hersteller mit.

Bereits in der FMP-Ausgabe vom September 2007 erhob Hans Huttner Einspruch gegen die neuen Verladeempfehlungen. Huttners Kritikpunkte sind:

- Die Schutzwände sind in vielen Fällen unpraktikabel und vor allem auch unnötig.
- Zu wenig einbezogen und ernstgenommen wurden die Erfahrungen der Praxis. Es ist kein einziger Unfall bekannt, der durch herabfallendes Rundholz verursacht wurde.

- Die Ausarbeitung der „Empfehlung“ erfolgte ohne die Mitwirkung der Fahrzeughersteller. Und dies nicht aufgrund mangelnden Interesses der Hersteller, sondern weil diese von den Initiatoren, der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) und dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), nicht eingeladen wurden.

Diese Vorgehensweise sei beispiellos bei der Erstellung neuer Ladungssicherungsregeln, so Huttner. Er vermutet, daß man den Widerstand der Fachkompetenz befürchtete, der sich nun zwangsläufig im Nachhinein formiere. Zudem wirft er dem Vorsitzenden des Bundesverbandes des Holztransport-Gewerbes (BdHG), Richard Witte, eine „offensichtlich eingeplante Rolle des Lieb-Kind-Spielens“ anlässlich des IAA-Symposiums vor. Mehrere Holztransporteure würden dies als Schwäche des BdHG werten.

Weitere Kritik üben die Transporteure an der Rolle der Polizei bei der Ladungssicherungs-Kontrolle: Die Polizei würde sich in diesem Bereich ihre eigenen Gesetze machen, die Gewaltenteilung eines Rechtsstaates sei aufgehoben und damit der Willkür Tür und Tor geöffnet.

Außerdem würde laut Huttner die Verhältnismäßigkeit zwischen Kosten und Nutzen außer acht gelassen. So sei auch die Reibungsphysik für in Rungen geladenes Rundholz, trotz eines Gutachtens von Professor Ulrich Podzuweit, noch nicht ausreichend geklärt. Die Kräfte, die auf die Rungen wirkten, würden nicht berücksichtigt.

„Außer diesen Unterlassungssünden gibt es noch viele andere Ungereimtheiten und großen Nachholbedarf, um zu wirklich notwendigen und praxistauglichen Empfehlungen zu kommen“, faßt Hans Huttner den Stand der Diskussion zusammen.

draulik-Ladeschemel. Der Rahmen wird gleichzeitig mit der hydraulischen Verstellung der Rungen gekuppelt. Durch diese Konstruktion wurde der Kombi-Nachläufer wieder leicht auf den Lkw verladbar.

Außerdem entwickelte der Hersteller verschiedene Varianten für den Transport unterschiedlicher Holzlängen. So erlaubte die erste Variante, nur zwei Stöße Kurzholz von vier und fünf Meter Länge zu laden. Aber, so erzählt Firmeninhaber Hans Huttner, die Praxis hätte schnell eine Lademöglichkeit von drei Stößen mit je drei Meter Länge und schließlich sogar von vier Meter Länge gefordert, was mit der Weiterentwicklung inzwischen realisiert und erprobt worden sei. Außerdem kann die Kombibrücke leicht aus dem Nachläufer herausgenommen werden, wenn längere Zeit ausschließlich Langholz transportiert wird.

Mit den Besucherzahlen und Anfragen auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) Ende September in Hannover war Hans Huttner sehr zufrieden, auch wenn eine Kaufentscheidung vielen Kunden aufgrund der flauen Konjunktur noch schwerfalle, meint er. Angenehm hätte sich auch der Umzug des Fahrzeugbauers vom Freigelände in die Halle ausgewirkt, so Huttner. Neu war auch die Verstärkung des Verkaufsteams durch Thomas Häusler, der zuvor bei Loglift-Jonsered arbeitete und inzwischen ein „alter Hase“ in der Branche ist.

[www.huttner.de](http://www.huttner.de)