



Huttner Fahrzeugbau

Weiterentwicklung statt Krise

Ist der Produktionsdruck einmal nicht so groß, kann man die freie Zeit dazu nutzen, neue Produkte zu bauen und Projekte zu realisieren, für die bei Hochkonjunktur nicht so viel Zeit zur Verfügung steht. Ein Beispiel für diese Art, mit einem Nachfragerückgang umzugehen, ist der bayerische Aufbauhersteller Huttner Fahrzeugbau. Er hat im vergangenen Jahr einige Weiterentwicklungen auf die Räder gestellt, die sich im Einsatz bereits bewährt haben.

Anton Friedrich

Das erste Produkt ist ein sehr leichter **Zweiachs-Anhänger für Kurzholztransport** (Abb. 2). Er wurde auf Kundenanfrage mit besonderem Augenmerk auf die Gewichtsreduktion entwickelt. Juniorchef Niklas Huttner erklärt: „Wir haben jedes Teil des Hängers in Frage gestellt und es auf jeden Fall leichter gemacht. Nur

so war es möglich, das Eigengewicht auf 2 540 kg zu senken und dies trotz einiger Extras wie z. B. einer Luftmann-Winde und einem Rungenklappmechanismus zum Aufsatteln des Anhängers, um bei Leerfahrten Maut-Kosten zu sparen (Abb. 3). Die Gewichtsreduktion beginnt bei den kleineren 19,5"-Rädern mit den passenden BPW-Achsen, deren Achskörper und Feder für den Holztransport natürlich verstärkt sind.

Sie setzt sich fort bei einem dem gesetzlichen Gesamtgewicht angepassten Rahmen, der aus hochfesten Feinkornstahl gefertigt wird. Bei diesem Hänger müssen jedoch stärkere Überladungen vor allem auf schlechten Wegen vermieden werden, mahnt der Konstrukteur. Zielgruppe sind Frächter, die mit Holz viel auf Autobahnen unterwegs und mehr Kontrollen ausgesetzt sind. Der Preis bewegt sich auf Augenhöhe



Abb. 2: Huttner-Kurzholzanhänger in Leichtbauweise mit einem Eigengewicht unter 2500 kg

Abb. 3: Aufgesattelt und mit eingeklappten Rungen ist der Kurzholzanhänger wendig im Wald und günstig auf der Straße



Abb. 1: Auslieferungsbereite Huttner-Fahrzeuge Anfang April 2009



Abb. 4: Huttner Sattelaufleger Typ SAR-32/2Z-2A ausgezogen für 3x4 m Holz



Abb. 5: Huttner Sattelaufleger Typ SAR-32/2Z-2A ausgezogen für den Langholztransport



Abb. 6: Huttner Sattelaufleger Typ SAR-32/2Z-2A in Stellung Leerfahrt

GmbH
Lamm
SEILE · HEBEZEUGE
KETTEN · HYDRAULIK

Brücknerstraße 5 • D-96146 Altendorf
 Telefon (00 49) 0 95 45 / 35 980-0
 Telefax (00 49) 0 95 45 / 35 980-29
 E-Mail: g.lamm@lamm-seile.de
 Internet: www.lamm-seile.de



HH
 HELLY HANSEN

workwear

Sicherheitsausrüstung

Fordern Sie unseren neuen
 Hauptkatalog 2010/11 an

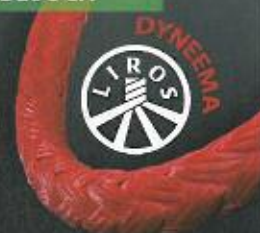


RUD

WDI
 SEILE



INTERFORST 2010
 IM FREIGELÄNDE
 WIR FREUEN UNS
 AUF IHREN BESUCH



mit den konventionellen Kurzholzhängern. Bei der Interforst wird ein solcher Hänger bei Huttner zu sehen sein. Momentan wird auch an einer leichten Lkw-Aufbauvariante zum Kurzholztransport gefeilt, die voraussichtlich ebenfalls in München präsentiert wird.

Doppelt teleskopierbare Auflieger

Ebenfalls neu und in München zu sehen ist der doppelt teleskopierbare Auflieger Typ SAR-32/2Z-2A mit hydraulisch zwangsgeleitetem Doppellachsaggregat, das die Kippstabilität in Kurven erhöht, exakt in der Lkw-Spur bleibt und bei Wegkreuzungen nicht die Tendenz zeigt, dass ein Radpaar durch den Graben läuft. Dieser Sattel bildet den Schluss zwischen dem bei Huttner schon vor einigen Jahren entstandenen Kombizug auf Basis des bekannten Zwangsenkers LNZ-20 und dem ausziehbaren Sattelaufliieger SAR-34/2H-A. Je nach Kundenwunsch und Transportanforderung ist der Typ in gerader wie auch gekröpfter Ausführung zu haben. Der Sattelaufliieger ist 2×4 m ausfahrbar, so kann Langholz bis 22 m Länge transportiert werden. Die Verriegelung erfolgt mit pneumatisch betätigten Bolzen. Rungeneinteilung und Typen sind frei wählbar und können fest eingeschweißt (für niedrige Ladehöhe und geringeres Gewicht), sowie für maximale Flexibilität auf dem Rahmen geklemmt werden. Damit ist mit diesem Auflieger je nach Bedarf die komplette Palette an Kurzholzlängen zu laden. Als Vorteile dieser Konstruktion sieht Huttner die große Wendigkeit bei der Leerfahrt (zusammengeschoben ab 7,8 m Gesamtlänge), dass eine Standard-Kranreichweite genügt und in dem niedrigen Eigengewicht für solch einen Aufliegertyp ab 7 000 kg (Abb. 4, 5 u. 6).

Abb. 8: Dasselbe Fahrzeug dient zum Forstmaschinentransport



Abb. 7: Allround-Fahrzeug MANTGS 26.400 mit Abrollcontainer

Auch der Auftrag über einen arbeitszeitintensiven Sägespäne-Saugzug leistete seinen Beitrag zur Grundausrüstung im schwierigen Jahr 2009. Am Heck des Lkw ist ein fix montiertes Gebläse angebracht, das Sägespäne aus Bunkern in Kleinsägewerken oder von Ablagen im Wald aufnehmen kann. Die Späne bzw. das Sägemehl werden entweder auf das Zugfahrzeug oder den Hänger geblasen. Der Nebenantrieb des Getriebes dient als Energielieferant für das Gebläse. Abgekippt wird der Motorwagen seitlich, das Gebläse bleibt stehen.

Allround-Fahrzeug

Ganz besondere Wünsche erfüllte Huttner einem Fuhrunternehmer im Landkreis Landsberg. Der benötigte ein Allround-Fahrzeug, das sowohl Forstmaschinen überstellen wie auch Container oder auch Kurzholz transportieren kann (Abb. 7 u. 8). Als Basis für den variablen Aufbau diente ein MAN TGS 26.400 (6×2) mit Liftachse. Die erforderliche Flexibilität in der Aufbauhöhe zwischen Maschinentransport und Abrollcontainer erreichte man durch eine hydraulisch ausfahrbare Auffahrtrampe, die

auch als Unterfahrschutz dient. Rungenausleger in Konstruktion wie bei Forwardern ermöglichen nach Überführung der Forstmaschine eine Rückfracht von Holzabschnitten oder Restholz wie z. B. Baumgipfel zum Häckseln.

Im Jahr 2009 war man bei Huttner bis April durch Auftragsüberhänge aus 2008 voll ausgelastet. Dann wurden Überstunden abgebaut, Resturlaube genommen und das völlig ausgeräumte Lager wieder aufgefüllt, so war das Sommerloch schnell überbrückt und ab Herbst war schon eine Erholung des Marktes spürbar. Huttner kann durch die sehr hohe Eigenfertigungstiefe flexibel auf Kundenwünsche eingehen und schwächere Jahre mit Sonderaufbauten, Neuentwicklungen und Eigenfertigung von Zukaufteilen überbrücken. Dies wird laut Niklas Huttner auch so bleiben, da im Holztransport die individuellen Anforderungen jedes einzelnen Kunden im Vordergrund stehen und nicht Standardisierungen, um einen in normalen Jahren nicht vorhandenen Massenmarkt bedienen zu können.

