

„Lebensdauer war noch nie ein Problem“

Interview mit dem Fahrzeugbauer Niklas Huttner

Zum Thema Leichtbau bei Holztransportfahrzeugen führten wir ein Interview mit Niklas Huttner von der Huttner Fahrzeugbau GmbH aus Landsberg am Lech.

Frage: Leichtbau bei Holztransportfahrzeugen ist schon länger ein Thema, wurde aber von vielen durchaus kritisch gesehen. Haben die Transporteure inzwischen größeres Vertrauen in diese Technik?

Huttner: Ich würde nicht sagen, daß es meinen Kunden an Vertrauen in die Technik gefehlt hat. Es gibt im Maschinenbau keinen Vorteil ohne Nachteil, außer jemand macht etwas falsch. Leichtbau bedeutet immer weniger Reserven über die 40 Tonnen hinaus und das haben die Kunden meist nicht akzeptiert.

Kann man heutzutage noch sagen, daß ein Leichtbau-Holztransportfahrzeug generell eine kürzere Lebensdauer aufweist als ein „massiv“ gebautes Fahrzeug? Oder sollte bei bestimmungsgemäßer Nutzung eine ähnliche Gebrauchsdauer erreichbar sein?

Bei „bestimmungsgemäßer Nutzung“ war und ist die Lebensdauer bei Huttner-Produkten überhaupt kein Thema. Ein 1995, also vor 17 Jahren, gebauter Anhänger in Leichtbauweise (2.580 Kilogramm hatte der damals) fuhr sechs Jahre im Schichtbetrieb bei der Firma Leidgschwendner und steht heute noch als Ersatzhänger ohne Risse und dergleichen am Hof.

Leichtbau kostet Geld, keine Frage. Die höheren Anschaffungskosten müßten sich aber doch sehr schnell durch die größere Nutzlast amortisieren – gibt es dazu Berechnungen?

Vorab muß ich an Ihrer Frage vorbeantworten und sagen, daß ein etwas höherer oder niedrigerer Anschaffungspreis eines solchen Fahrzeugs in den laufenden Kosten verschwindet. Beim Kauf eines Holzzugs wegen ein paar tausend Euro Kompromisse in Qualität oder auch Gewicht zu machen, ist meiner Ansicht nach, vor allem im Zusammenhang mit Lebensdauer und dem Wiederverkaufswert, nicht nachvollziehbar. (Wenn das Fahrzeug durch Leichtbau zum Beispiel 5.000 Euro mehr kostet, bedeutet das monatlich eine höhere Leasingrate von nicht einmal 100 Euro.)

„Leichtbau kostet Geld“ – hier muß ich prinzipiell widersprechen. Leichtbau heißt nicht nur, beim Aufbauhersteller etwas mehr für diverse Alukomponenten zu be-

zahlen, sondern auch, beim Lkw nicht die 720-PS-Maschine mit Allradantrieb zu wählen. Das selbe gilt für den Ladekran. Natürlich – falls es der Einsatzbereich zuläßt – können kleine Motoren, weniger angetriebene Achsen und schwächere Ladekrane nicht nur Gewicht, sondern auch Geld sparen. Ein Anhänger in Leichtbauweise kostet zumindest im Hause Huttner eher weniger. Die Wahl des Herstellers ist auch entscheidend, so ist zum Beispiel unser Langholznachläufer Typ LNS auch ohne ausgereizten Leichtbau eine Tonne leichter als so mancher Marktbegleiter. Ernstgemeinter Leichtbau kostet meiner Ansicht nach in der Summe der Komponenten bei der Anschaffung nicht mehr – Nur der Satz Alu-Räder tut immer etwas weh ...

Vorausgesetzt, es wird nicht überladen, ist die Rechnung, nach der Sie gefragt haben, denkbar einfach: Jedes Kilo mehr Nutzlast ist der pure Mehrertrag, den das Fuhrunternehmen umgerechnet pro Kilogramm auch bezahlt bekommt.

Der Sattelzug der Firma Boor wiegt 17,5 Tonnen – wie weit hätte man das Gewicht drücken können, wenn man alle Möglichkeiten restlos ausgeschöpft hätte? Wo liegen Ihrer Meinung nach die Grenzen in Bezug auf Haltbarkeit und Praxistauglichkeit?

Das Zauberwort in Ihrer Frage ist „Praxistauglichkeit“. Das Fahrzeug für die Firma Boor ist hinsichtlich derer Bedürfnisse und Wünsche völlig ausgereizt. Sicherlich hätte man durch das Weglassen von Schutzböcken, Geräteboxen, Luftspannwinden, hochfahrbarem Kransitz und so weiter noch einige hundert Kilo (und viel Geld) sparen können. Matthias Boor vertritt jedoch die Ansicht, durch schnelle Arbeitsabläufe auch Zeit zu sparen und so innerhalb der begrenzten Lenkzeiten noch eine Fuhre mehr reinzubekommen. Es ist immer eine Abwägung zwischen Funktionalität und maximaler Nutzlast, die jeder Unternehmer individuell treffen muß. Gute Fahrer werden gerade im Holz immer rarer, ein zu schwacher Lkw oder Kran trägt meist nicht zu deren Zufriedenheit bei ...

Der bereits erwähnte Zug von 1995 hatte komplett zirka 13,5 Tonnen Eigengewicht, das ist die Grenze des machbaren beziehungsweise kaum noch zu erreichenden, da die Lkw und Krane eher schwerer geworden sind. Praxistauglich war der Zug damals für diesen Kunden in seinem speziellen Einsatzbereich. Ein variabel einsetzbarer Holzzug, ausreichend angetrieben und mit Zehn-



Metertonnen-Kran, ist ab zirka 15 Tonnen Eigengewicht zu realisieren.

Wo sehen Sie Möglichkeiten, in Zukunft weiteres Gewicht einzusparen? Wie ist dabei die Rolle der Lkw-Hersteller und Zulieferer wie Kran- und Achsenproduzenten zu sehen?

Wir setzen uns schon seit Jahrzehnten mit dem Thema Leichtbau auseinander, da für uns die Wünsche und Anforderungen des einzelnen Kunden ganz oben stehen. Nicht standardisieren, was immer mit einem Mehrgewicht einhergeht, sondern ideale Lösungen sind schon immer unser Ziel und es gab schon immer Leichtbaufanatiker, die waren und sind auch weiterhin bei uns gut aufgehoben. Große Sprünge sind von uns nicht mehr zu erwarten, wir können es schon jetzt.

Den Kranherstellern predige ich seit Jahren, daß wir einen leichten Langholzkran um die 19 Metertonnen und einen wirklich leichten für Kurzholz um die neun Metertonnen brauchen. Bei den anderen Zulieferern sehe ich kaum noch Potential, diese werden seit Jahrzehnten von Tank- und Plane/Spiegelherstellern um jedes Kilo weniger angefleht. Bei den Achsherstellern wäre eine Freigabe ihrer leichten Produkte für den leichten Offroad Einsatz wünschenswert.

Ein wichtiges Leichtbau-Material ist Aluminium. Wie beurteilen Sie die langfristige Versorgungssicherheit und Preisstabilität dieses Materials? Gäbe es Alternativen?

Ich darf hier aus Wikipedia zitieren: „Aluminium ist mit einem Anteil von 7,57 Gewichtsprozent nach Sauerstoff und Silizium das dritthäufigste Element der Erdkruste ...“ – Um die Versorgungssicherheit brauchen wir uns also keine Sorgen machen. Um den Preis allerdings sehr wohl. Die Aluminiumherstellung verschlingt eine Menge Energie und deren Preisentwicklung brauche ich einem Fuhrmann nicht vorzurechnen. Bezahlbare Alternativen gibt es momentan nicht.

DAS INTERVIEW FÜHRTE JAN BIERNATH.