

Huttner Fahrzeugbau

Ein Sattel für sechs Holzlängen

Die auf Rundholztransporte spezialisierte Firma Hammann Transporte in Grömbach bei Freudenstadt hat bisher Selbstlenkerzüge eingesetzt. Für Kurzholz dienten dabei Einhängebrücken. Seit einem Jahr setzt das Unternehmen einen doppelt teleskopierbaren Sattelaufleger von Huttner ein.

Gerlach Fronemann

Hammann Transporte ist ein typischer Familienbetrieb. Der Großvater betrieb zur Landwirtschaft einen Rückebetrieb. Sein Sohn Robert, der heutige Geschäftsführer, begann einem Henschel 4x4 mit nachträglich eingebauter Zusatzachse Langholztransporte. Mit seinen zwei Söhnen Jörg und Michael befördert Hammann heute mit drei modernen Lastzügen Kurz- und Langholz. Der Betrieb hat schon früh einen Kombizug der ersten und inzwischen einen weiteren der neuen Generation bei Huttner aufbauen lassen. Als Ersatz für den dritten und letzten Selbstlenkerzug entschied man sich für einen von Huttner neu entwickelten, doppelt teleskopierbaren Sattelaufleger mit Zwangslenkung. Das Fahrzeug wird von Jörg Hammann (38) gefahren.

Zugmaschine und Sattelaufleger

Die **Zugmaschine ist ein Mercedes Actros 2655** 6x4 mit einem V8-Motor mit 551 PS und einem maximalen Drehmoment von 2600 Nm. Das Fahrzeug verfügt über Vollluftfederung. Dadurch kann Jörg Hamann die „Schürze“ unter dem Fernverkehrsstoßfänger belassen und zugleich dank des weiten Hubs der Luftfederung einen großen Böschungswinkel erreichen und Beschädigungen vermeiden. Da der Loglift-Kran vom Typ 265Z quer zur Fahrtrichtung abgelegt wird, konnte Hammann das hohe Fernverkehrshaus wählen. Die luftgefederte Daimler-Vorderachse ist nur für 8 t zugelassen, blattgefedert für 9 t. Hammann: „Das leuchtet mir nicht ein. Warum

kann Daimler nicht Luftfederachsen mit 9 t anbieten?“ Das Problem der Achslastüberschreitung wäre somit entschärft.

Der **Sattelaufleger von Huttner** hat die Bezeichnung SAR-32/2Z-2A. Der doppelt ausziehbare Zweiachsaufleger eignet sich für Kurzholz verschiedener Länge (3x2,40 m, 3x3,0 m, 3x4,0 m, 2x5 m, 2x6 m und Langholz bis 21,5 m. Wie bei Huttner üblich, wird die Schemeteilung nach Kundenwunsch ausgeführt. Er ist vorn gekröpft und hat deshalb eine um rund 10 cm geringere Ladehöhe. Das Doppelachsaggregat ist hydraulisch gelenkt und über eine elektro-hydraulische Zusatzlenkung nachlenkbar. Huttner liefert das Fahrzeug mit BPW-Achsen, wahlweise mit Luft- oder Parabelfederung. Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 32 t, das Leergewicht je nach Ausstattung bei bis zu 7 t. Der gesamte Zug von Jörg Hammann bringt voll ausgestattet mit zwölf Teleskop- und Zusatzrungen, Kran, Werkzeug und Ketten 22,2 t auf die Waage. Bei der Leerfahrt ist der eingezogene Aufleger nur knapp 8 m lang und damit sehr wendig.

Abschnitte bei der ersten Tour

Wir treffen uns an der Säge der Holzwerke Finkbeiner (HWF) in Reutin bei Alpirsbach. Jörg Hammann hat gerade seinen Aufleger zusammengeschieben und reinigt ihn mit dem Besen. Die nächste Ladung, 4-m-Holz, liegt etwa 20 km entfernt tief im Wald. Der zusammengeschiebene Aufleger folgt genau in der Spur des Lkw und erschwert das Fortkommen nicht. Hammann: „Das ist ein Nachteil des Sattels, der aufgesattelte Selbstlenker gibt mehr Trak-



Kurz in den Wald, lang hinaus: Mit dem eingefahrenen Aufleger ist der Lastzug sehr wendig

tion, und du bist wendiger. Aber mit dem eingeschobenen Aufleger geht das auch ganz gut.“

Am ersten Polter setzt Hammann zusätzliche Rungen ein. Er hat vorn am Auflegerrahmen einen „Korb“, eine Verlängerung, anbringen lassen, in den er nicht benötigte Rungen ablegt. „Das ist viel einfacher und schneller, als wenn du sie unter dem Rahmen aufbewahrst. Die Praktiker haben eben oft gute Ideen. Dann zieht fährt er die Hydraulikstützen aus und zieht mit dem Kran die feststehenden Rungen aus, lädt die Stämme auf das Heck und fährt dann zum nächsten Polter, wo er mit dem Kran einen Stamm greift und den pneumatisch entriegelten Aufleger auseinander schiebt und das 4-m-Holz verteilt. Für die letzten Stämme muss er den Zug wenden. Auf der aufgeweichten Forststraße arbeiten sich die Antriebsräder durchdrehend vorwärts. Beim Zurückstoßen lenkt die hydraulische Zwangslenkung den Zug stabil, einige Male lenkt der Fahrer elektronisch nach.



Vor der Beladung mit dem zweiten Stapel schiebt Hammann den Auflieger um gut 4 m auseinander

Jörg Hammann belädt zuerst das Heck des eingefahrenen Aufliegers



Foto: G. Frommann

„Der Vorteil des Sattels ist, dass du viele Holzlängen und mit dem doppelten Auszug Langholz fahren kannst. Bisher musste ich die schwere Kurzholzbrücke aufladen. Oft war dazu ein Umweg nötig. Außerdem lenkt der leere Sattel stabiler und kann nicht seitlich wegrutschen.“ Am letzten Polter lädt Hammann die restlichen Stämme, fährt den Kran ein und sichert die Ladung.

An den Rungentaschen hat Huttner je zwei Zurrpunkte angebracht: „Da hast du viel bessere Möglichkeiten die Gurte passend einzuhängen.“ Mit gut 40 t Gesamtgewicht arbeitet sich der blaue Actros vorwärts. Dank der Luftfederung kann der Chauffeur an Hindernissen das Fahrzeug an der Vorderachse anheben. Auf der Landstraße geht es zurück zur Säge. An Kreisverkehren folgt

der Sattel dank des hydraulisch zwangsgelenkten Doppelachsaggregats präzise.

Bei HWP entladen wird von vorn zum Heck, wobei der Sattel an einem auf Höhe des teleskopierbaren Rahmenteils montierten Stahlholm mit dem Kran nach vorn gezogen wird. Nach der Entladung nimmt Hammann die Zusatzrungen aus den Taschen und legt sie im „Rungenkorb“ ab.



Der doppelt ausziehbarer Auflieger gefällt dem Holzfahrer auch wegen der stabilen Kurvenfahrt



Nach der Entladung von Langholz zieht der Kran den Auflieger zusammen



Für den letzten Einzug setzt der Kran an der beweglichen Halterung an

Langholz bei der zweiten Tour

Erneut fahren wir zu einem Polter, diesmal mit Stämmen bis 21 m Länge. Der Fahrer zieht den Auflieger um zweimal vier Meter doppelt aus und beginnt zu laden, Stamm für Stamm. Die Ladung steht gut 4 m nach hinten über. Nachdem das volle Gesamtgewicht erreicht ist, fährt Jörg Hammann den Kran und die Stützen ein, sichert die Ladung und fährt ab. In engen Kurven oder Kreisverkehren läuft der Auflieger erneut sauber nach und bietet laut dem Profi dank der hydraulischen Zwangslenkung des Doppelachsaggregats eine hohe Kippstabilität. Das kommt übrigens auch bei der Teilbeladung des Hecks mit Kurzholz und der Fahrt zum nächsten Polter sehr zum Tragen. Jörg Hammann: „Bei der Zwangslenkung am Teleskopsat-

tel bleibt die Spur im Gegensatz zur Zweiachslenkung immer gleich. Das ist ein Vorteil.“

Nach der Entladung hat Jörg Hammann noch eine Tour mit 5-m-Holz bereit, um die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten des Huttner-Aufliegers zu demonstrieren: „Wir haben ihn so bestellt, dass wir Langholz und 5-m-Holz, ohne die Rungen umzustecken, fahren können.“ In einem engen Tal nach St. Roman bei Schiltach liegt das Holz am Straßenrand in einer Biegung. Hammann sichert die Ladestelle und schaltet zusätzlich die Rundumleuchten ein. Die wuchtigen Rundholzstämmen sind bald geladen.

Nach der Beladung fährt er mit dem schweren Zug ins Kinzigtal hinab. Die starke Mercedes-Motorbremse (Konstant-

drossel) und der Voith-Retarder halten den Zug auch im starken Gefälle, nur ab und zu ist eine leichte Beibremse angesagt. Die Scheibenbremsen am ganzen Zug werden dadurch geschont. Mit der vierten Tour an diesem Tag geht es erneut nach Reutin zu HWF. Der nun seit einem Jahr eingesetzte Auflieger von Huttner Fahrzeugbau in Landsberg bewährt sich laut Jörg Hammann bestens: „Ich fahre ihn gern und verliere bei den verschiedenen Holzlängen wenig Zeit mit Umstecken von Rungen oder beim Sichern der Ladung. Viele Details sind gut durchdacht.“ So die verschiedenen zum Schutz gegen Beschädigungen durch Stapler oder Greifer angebrachten Abweiser und Schutzleisten. Auch die gesamte Verarbeitung des Fahrzeugs überzeugt den Fachmann. ■