

Alles Technik



Das Unternehmen Ziegenbalg Holztransporte sorgt im ostsächsischen Raum für ständigen Nachschub bei Klausner Holz Sachsen (KHS). Täglich bringen zehn Lastzüge in einem ausgeklügelten System bis zu 800 Festmeter Holz in das Sägewerk an die polnische Grenze.

„Das A und O beim Holztransport ist die Technik. Leicht muss das Arbeitsgerät sein und obendrein stabil genug, um hohe Nutzlasten zu ermöglichen“, bringt es Frank Ziegenbalg auf den Punkt. Für seine Einsätze hat der 47-jährige Fuhrunternehmer und Chef der Ziegenbalg Holztransporte in Cunnersdorf seine perfekte Lösung gefunden. Zehn 40-Tonner mit speziellem Aufbau für den Holztransport bringen aus allen Herren Wäldern in Ostsachsen Rundhölzer fast ausschließlich ins Klausner-Sägewerk.

Bis zu 90% rollen die grünen Ziegenbalg-LKW zu der Klausner Holz Sachsen (KHS) an die polnische Grenze. Das Sägewerk in Kodersdorf unweit von Görlitz nahm erst Ende 2004 seinen Betrieb auf und verarbeitet über 1 Mio. Fm Holz pro Jahr. Allein rund 200 000 m³ davon schleppen die Sattel- und Gliederzüge von Ziegenbalg heran. Für Klausner kommen nur vier bis fünf Meter langes Stammholz in Frage, das sich mit diesem Maß am besten in exportfähige Qualitätsbretter umwandeln lassen.



Anderen Kunden wie beispielsweise dem Holzhandel Hickmann oder Kronospan in Lampertswalde, die Ziegenbalg ebenfalls bedient, favorisieren dagegen Industriebolzabschnitte mit höchstens zwei bis vier Meter Länge für die Spanplattenproduktion. Damit sämtliche Ziegenbalgschen Holztransporter allen Kurzholzlängen gerecht werden, müssen die Aufbauten flexibel gestaltet sein. Beste Erfahrungen von der ersten Stunde an sammelte Frank Ziegenbalg mit dem Fahrzeugbauer BEFA in Belgiz.

Heute stammen acht der zehn Aufbauten von dem brandenburgischen Technikspezialisten für Holztransporte. Der jüngste dieser Riege trägt ebenfalls die vier großen Buchstaben. Eine Magerkur führte zur Leichtbauweise. Der optische Rahmen, Leichtmetallfelgen und Einzelbereifung sorgen für reichlich Gewichtseinsparung. Der Anhänger des Gliederzugs bringt so mit 3200 kg Leergewicht 2 t weniger auf die Waage als seine vergleichbaren Mitstreiter der Vorgängergeneration. Gezogen wird dieser Leichtanhänger von einem ebenfalls auf Gewicht getrimmten dreiachsigen MANTGA mit 480 PS, so dass der komplette Zug nur noch rund 18 t statt 22 t wiegt.



Moderner Technik steht Ziegenbalg aufgeschlossen gegenüber. Sein neuestes Schmuckstück – eine 430 PS starke Zweiachs-Sattelzugmaschine von MAN – verfügt über den Hydrodrive-Antrieb an der Vorderachse. Bei dieser Antriebsart sitzt eine Hydropumpe am Getriebeausgang, die die Radnabenmotoren an der Vorderachse speist. In puncto Kraftstoffverbrauch und Verschleiß ist diese Technik mit einem konventionellen Hinterachsantrieb vergleichbar, bringt aber Vorteile gegenüber dem klassischen Allradantrieb. Ein typisches Verteilergetriebe entfällt und im Straßeneinsatz werden nur die Hinterräder angetrieben. Außerdem lässt sich so das Gewicht gegenüber einem herkömmlichen 4x4-Lkw um bis zu 400 kg reduzieren.

Die Gewichtseinsparungen an Lkw und Anhänger kann Ziegenbalg in ein Mehr an Nutzlast und damit höhere Erlöse umwandeln. Doch der Gewichtsoptimierung sind Grenzen gesetzt. Es stört Ziegenbalg, dass bei Gliederzügen das Leergewicht meist die Nutzlast übersteigt. Dadurch kommt es bei Gliederzügen gegenüber Sattelzügen auch schneller zur Überladung. Bei letzteren verhindert Ziegenbalg ein Überladen durch seine Fahrer automatisch dadurch, indem er den Ladekran in die Mitte des Sattels platzieren lässt.