

FERTIGHAUS TRIFFT

KRAFTPAKET

Schwerlastspezialist Hämmerle hat eine neue Vierachs-Zugmaschine bekommen, die erste in Österreich aus Scantias neuer Generation. Wir haben eine Tour im Bregenzer Wald begleitet.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby



Individuelle Häuser aus dem Naturbaustoff Holz erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Eine Familie aus Brandenburg will sich diesen Traum erfüllen und beauftragte damit einen Hersteller aus dem Bregenzer Wald, die Tischlerei Kaufmann

aus Reuthe in Vorarlberg. Die hat die hochwertig ausgestattete Behausung in vier einzelnen Modulen produziert. Auf Tiefladern treten die überbreiten Teile die Reise zu ihrem Bestimmungsort an, um dort per Mobilkran zusammengesetzt zu werden.

Ein Auftrag wie gemacht für Spezialtraktor Hämmerle aus dem österreichischen Hard. Firmenchef Reinhard Hämmerle ist schon Jahrzehnte in dieser Branche in führenden Positionen aktiv. 2001 gründete er zunächst fünf Zugmaschinen dann



” MIT DER NEUEN **ZUGMASCHINE**
LÄSST ES SICH SEHR
SCHÖN ARBEITEN

DINO JURIC
LKW-FAHRER





eigenes Unternehmen, heute bewegen 19 Lkw wechselnd 45 Auflieger und Tieflader, die alle maßgeschneiderte Transportlösungen bieten. Dazu kommt ein Autokran mit 92 Metertonnen Hubkraft und einer Lastpritsche.

Die Firmenchronik ist reich an außergewöhnlichen Einsätzen, wie zum Beispiel dem Transport eines Betonwerks in den Schweizer Alpen, wo es mit Millimeter-Toleranzen erst durch einen Tunnel und dann über eine Staumauer ging. Der Senior plant gemächlich seinen Rückzug aus dem erfüllten Berufsleben. Sohn Fabian, der gerade sein Betriebswirtschaftsstudium abschließt, arbeitet sich schon länger in seine kommenden Aufgaben ein, mit offensichtlicher Freude am Job. Auch des Vaters Neffe Gunter ist aktiv im Unternehmen beteiligt.

IN DER TISCHLEREI ist sogar der Boden der Verladehalle aus Holz. Erst werden die Auflieger auseinandergezogen, dann mit knappem Abstand unter die Module geschoben. Das Anheben der Luftfederung ersetzt hier die Arbeit des Portalkrans. Dann helfen die Zimmermänner beim Verzurren, zuletzt setzt Dino noch die Warnschilder für die Überbreite.



Lange Jahre setzte Hämmerle auf MAN als Fahrzeuglieferant, doch vor drei Jahren stießen die ersten Scania zur gelben Flotte. Der Chef bemängelt, dass sich die Produkte der Marke mit dem Löwen für seine Zwecke nicht genügend weiterentwickelt haben und lobt die technische Modernität der Schweden. Als Beispiel nennt er dafür unter anderem den deutlich niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Aber auch die in ihrem Grundkonzept betag-

te Kabine der Münchener stieß bei seinen Fahrern auf wachsende Kritik.

Neuestes Flaggschiff der Flotte ist ein R6 A8X4/4NB, in Schweden gebaut. Scania tut die spezialisierte Zugmaschine schon Schwerlastturm fertig montiert an. Im Gegensatz zum Vorgänger gibt es nun auch Scheibenbremsen. Das Getriebe bietet zusätzlich zu den zwölf Standardgängen ne

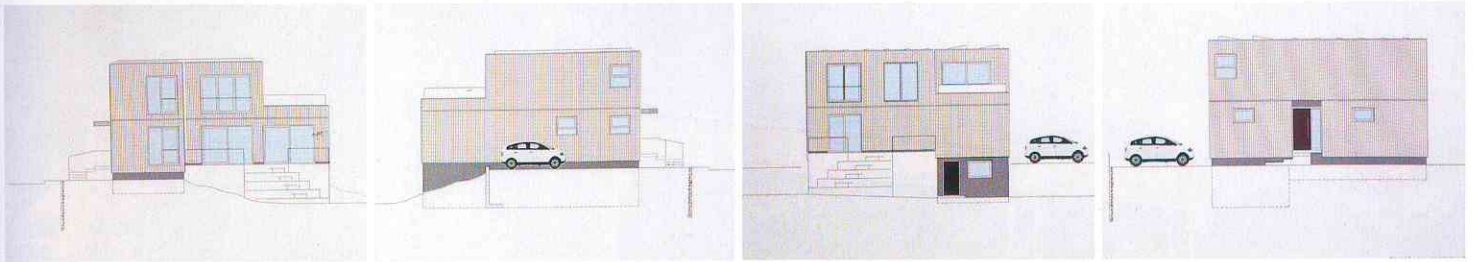


MIT FABIAN (links) hat Firmengründer Reinhard Hämmerle einen engagierten Nachfolger.



DER ARBEITSPLATZ GEFÄLLT dem Fahrer außerordentlich gut. Nur an den zwei einzelnen Tanks im Schwerlastturm äußert er Kritik.





DAS VORGEFERTIGTE HOLZHAUS, das in vier Baugruppen transportiert wird, verbindet individuellen Stil mit hochwertiger Ausstattung und kurzer Bauzeit.

AUFMERKSAM RANGIERT

DINO aus der Halle heraus, dann geht es los. Reinhard Hämmerle lenkt das vordere Begleitfahrzeug. Obwohl der Citroën recht klein wirkt, darf der speziell ausgebildete Lenker viel größere Eingriffe in den Verkehr vornehmen als Begleiter in Deutschland.



zwei kleiner übersetzte Fahrstufen, um hohe Gewichte leichter in Bewegung zu setzen. Ein zusätzliches Kupplungspedal zum eigentlich vollautomatisierten Opticruise-Getriebe ermöglicht feinfühlig Eingriffe im Rangierbetrieb. Der erst jüngst eingeführte Motor mit 479 kW (650 PS) hat sich schnell einen guten Ruf erworben, weil er bei verein-

fachter Abgasnachbehandlung bullige Kraft bei – im Vergleich zu seinen Vorgängern – weniger Verbrauch liefert. Zwischen 950 und 1.350 U/min stemmt er konstant gewaltige 3.300 Newtonmeter Drehmoment an die Kardanwelle. Bei der Schwerlastversion bringen wuchtige 13-Tonnen-Achsen mit Außenplanetengetrieben die Kraft auf den Asphalt.





MIT ÜBERBREITE müssen enge Kurven vorsichtig umrundet werden. Die Begleiter und die Fahrer verständigen sich mit wenigen Worten über CB-Funk.

Fahrer Dino Juric, mit 16 Jahren Betriebszugehörigkeit ein Urgestein der Firma, ist von der Zugkraft und der Schnelligkeit der Schaltungen begeistert. Was ihm nicht so gefällt, ist, dass der Schwerlastturm nur zwei einzelne 450-Liter-Tanks besitzt. Hier wäre ihm ein durchgehender Behälter mit mehr Fassungsvermögen lieber.

Eigentlich transportiert Dino eher super-schwere Bohrgeräte und Rammern in Österreich und der benachbarten Schweiz, meist liegen die Ladungsgewichte dabei um die 75 Tonnen. Demnächst werden die vielachsigen Spezialtieflader von Hämmerle noch um größere Fahrgestelle mit über 100 Tonnen Nutzlast ergänzt. Der Scania ist darauf vorbereitet, er ist für Gesamtzuggewichte bis 160 Tonnen konfiguriert. Das hölzerne Hausmodul ist für den schweren Sattelzug eigentlich keine Herausforderung, doch wegen



IN DEUTSCHLAND WÄREN 4,6 METER BREITE tagsüber auf der Landstraße ohne Polizeibegleitung. In Österreich ist das vernünftiger geregelt, die Begleiter haben mehr Rechte und Zuständigkeiten. Konvoi trotz starken Verkehrs am Brückentag reibungslos ins Rheintal herab.



MIT DEM HAUSMODUL ist der Scania etwas unterfordert, sein Alltagsgeschäft sind schwere Baumaschinen.



Herausforderung. Anders als in Deutschland, wo es bei der Begleitung von Schwertransporten viele bürokratische Hürden und Ärgernisse gibt, hat Österreich die oft erforderliche Transportbegleitung durch die Polizei mit großem Erfolg zu den Dienstleistern verlagert. Die Schwertransportbegleiter dürfen hierbei – nach ausgiebiger Qualifikation – sogar hoheitliche Aufgaben wie Fahrbahnsperungen mit Blaulicht übernehmen. Reinhard Hämmerle darf das längst und sein Sohn steht kurz vor der erforderlichen Prüfung. So geht es recht flüssig ins Tal hinab und durch den Pfändertunnel. In Hörbranz wird abgesattelt, denn erst am Montag darauf wird das Haus auf seine Weiterreise nach Nordostdeutschland gehen. ◀

ALS TEIL DER **BIGMOVE-GRUPPE** WIRD HÄMMERLE KOMBINATIONEN MIT ÜBER **100 TONNEN NUTZLAST** BEKOMMEN.

eines Brückentages springt Dino für die erste Etappe ein. Für die Tour in den Bregenzer Wald hat er einen teleskopierbaren Fünfachsaufleger angehängt.

Zuerst laden zwei MAN-Fünfachzüge die kleineren Module mit neun Meter Länge, danach übernehmen Dino und sein Kollege mit einem R500-Dreiachser die zwei knapp 13 Meter langen Elemente. Die stehen auf passenden Böcken, sodass zum Aufladen der Last die Luftfederung nur hochgefahren werden muss. Sorgfältig werden die 4,6 Meter breiten und 3,4 Meter hohen Teile gesichert. Vater und Sohn Hämmerle bringen mit den Begleitwagen erst die beiden MAN zur Grenze bei Lindau, zwei Stunden später folgen die Scania im Konvoi.

Allzu spektakulär ist die Strecke nicht, ein paar enger zusammenstehende Häuser und Kreisverkehre sind für Dino keine echte



UM MIT KNAPP 4,45 Meter Höte durch den Pfändertunnel fahren zu können, ruft Reinhard Hämmerle die Tunnelaufsicht an. Auf der anderen Seite sattelt Dino ab

