*Der HK 70 von Tadano Faun ist ...*

# „Visionär aus Tradition“ ...

**... so ist die Firmengeschichte der Paul Nutzfahrzeuge GmbH überschrieben. Was einst als Schmiede und Wagnerei begann, ist heute international eine anerkannte Adresse, wenn es um die Realisierung außergewöhnlicher Sonderfahrzeuge geht. Und für den 5-achsigen HK 70 von Tadano Faun modifizierte das Unternehmen das Serien-Lkw-Fahrgestell.**

Auf eine 200-jährige Firmengeschichte kann das in Passau und Vilshofen ansässige Inhabergeführte Unternehmen zurückblicken. Da bekommt der Begriff „Traditionsbetrieb“ noch einmal eine ganz besondere Note. Zu seiner jetzigen Größe wurde der Betrieb dann ab 1950 ausgebaut. Autohof mit Übernachtungsmöglichkeit, Servicecenter, Reparaturbetrieb, Lkw-Vertrieb und Lkw-Vermietung, Berge- und Abschleppdienst – man kann wohl sagen, dass das Unternehmen rund um das Nutzfahrzeug so ziemlich alles anbietet.

Und Ende der 1970er Jahre kam der Fahrzeugbau hinzu. Ein Betätigungsfeld, das sich äußerst rasant entwickelte und in dem es selbst in diesen wirtschaftlich harten Zeiten immer noch gut zu tun gibt, wie ein Rundgang durch die komplett belegten Werkshallen des Unternehmens belegt. Heute beschäftigt das Unternehmen Gesamt 360 Mitarbeiter, alleine in dieser Sparte Fahrzeugbau 170 Mitarbeiter, darunter 10 Ingenieure.

Dem internationalen Fachpublikum ist die Paul Nutzfahrzeuge GmbH auch durch die

*Der 4-achsigen Standard-Actros-Chassis erhält eine Nachlauflenkachse, womit das zulässige Gesamtgewicht nach & 70 des HK 70 bei 54 t liegt.* *KM-Bild*

... der einzige in Deutschland produzierte ...

*Es muss sich wohl einmal um einen ganz normalen Actros gehandelt haben.*

IAA-Messeauftritte bekannt. Dort werden gerne einmal 6-achsige Chassis mit Offroad-Bereifung und tiefer gesetzter Fahrerkabine gezeigt, denen man ihre Herkunft aus der Serienproduktion kaum noch ansieht. Lediglich der Schriftzug am Kühlergrill gibt dann noch einen Hinweis darauf, dass es sich bei diesem Fahrzeug wohl einmal um einen ganz normalen Actros gehandelt haben muss.

Der Fahrzeugbauer aus Bayern fertigt Sonderfahrzeuge vornehmlich auf Basis von Daimler-Lkw oder Unimogs. Einem 2-achsigen Lowliner den Dieseltank zu verkleinern und ihm anschließend als dritte Achse eine Vorlauflenkachse zu verpassen, gehört dabei eher zu den „Fingerübungen“. Ebenso wie der Umbau von 3-achsigen 6×24 Standard-Lkw zu 4-achsigen Schwerlastzugmaschinen für Gesamtzuggewichte von bis zu 68 t oder 6×4 Standard Lkw mit Vorlaufachse bis 120 t – ohne Wandlerschaltkupplung, aber dank eingebauter Vorlaufachse mit kurzem Radstand.

Eigentlich begreift sich das Unternehmen aber als „echter“ Sonderfahrzeughersteller, wie Konstruktionsleiter Johann Nöbauer gegenüber der KM-Redaktion erörtert: „Die 4-achsigen Schwerlastzugmaschinen haben wir aufgrund der starken Nachfrage und passend zu unseren Umbauten im Programm. Im Prinzip aber geht es für uns beim Sprinter 3-Achser los und geht rauf bis zum 7-Achser-Schwerlast-Lkw – oder wenn es eben sehr speziell wird, zum Beispiel eigenentwickelte Fahrgestelle mit zwei Motoren für

... Lkw-Aufbaukran in der 70 t-Tragkraftklasse.

*Schon 1995 wurde bei der Paul Nutzfahrzeuge GmbH eine 5-achsige Schwerlastzugmaschine für den dänischen Schwertransportdienstleister Torbn Rafn realisiert.*

Flugfeldfeuerwehr – das ist unser Spezialgebiet, damit haben wir uns international etablieren können."

Und der Bedarf nach Lkw-Chassis mit mehr als den serienmäßig durch die Lkw-Hersteller lieferbaren vier Achsen ist in den vergangenen Jahren in der Tat deutlich gestiegen. Betonpumpen, Arbeitsbühnen mit bis zu über 100 m Arbeitshöhe oder aktuell auch der einzige in Deutschland gefertigte Lkw-Aufbaukran mit 70 t maximaler Tragkraft. All diese Maschinen begnügen sich eben nicht mehr mit einem 4-achsigen Lkw-Fahrgestell.

Der Umfang der Umbaumaßnahmen variiert dabei allerdings sehr. „Für den Lkw-Aufbaukran des Kranherstellers Tadano Faun in Lauf", so erläuter Johann Nöbauer die Umbaumaßnahmen eines sehr aktuellen Projekts, „haben wir einen 8×6/4-Serien-Lkw mit langer Kabine und einem Radstand zwischen der ersten und der dritten Achse von 4,5 m genommen. Dieses erhält dann eine Nachlaufachse mit 12 t Tragkraft. Außerdem bereiten wir das ganze Fahrzeug für den Aufbau des Krans vor und versetzen dabei die Anbauteile, sodass der Kranhersteller am Chassis selbst nichts mehr machen muss."

Noch etwas umfangreicher gestalteten sich die Umbauarbeiten für eine schon 1995 realisierte 5-achsige Schwerlastzugmaschine. Als man sich in Deutschland gerade an 4-achsige Schwerlastmaschinen gewöhnt hatte, orderte der dänische Schwertransportdienstleister Torben Rafn die 5-achsige Maschine, um Langteile für die im Jahr 2000 fertiggestellte Öresundbrücke zu transportieren. Diese Maschine ist auch heute noch im Einsatz.

Die Basis zu dem Fahr-

*5-achsige Lkw sieht man in Deutschland noch relativ selten, am ehesten noch mit Betonpumpen-Aufbau. In den Niederlanden sind 5-Achser hingegen oft mit Kipper-Aufbauten im Einsatz.*

***Bei diesem 3-achsigen Lowliner hat eine 4×2-Serienmaschine eine Vorlauflenkachse erhalten.***

*Schwerlastzugmaschinen bis zu zulässigen Gesamtzuggewicht von 120 t werden bei der Paul Nutzfahrzeuge GmbH realisiert.*

zeug war ein 3-achsiges Lkw-Fahrgestell, das hinter der Kabine durchgeschnitten und um 1,35 m verlängert wurde. Damit wurde der Platz geschaffen für den Einbau einer zweiten angetriebenen Vorderachse samt Verteilergetriebe sowie einer Vorlauflenkachse. Die Einbauhöhe des Verteilergetriebes erforderte zudem, dass das gesamte Chassis höher gesetzt werden musste.

5-achsige Schwerlastmaschinen sind in Deutschland ja eher sehr selten zu sehen, denn nicht überall wollen die Genehmigungsbehörden Schwertransporte mit 5- oder gar 6-achsigen Schwerlastzugmaschinen genehmigen.

Überhaupt scheinen deutsche Behörden mit 5-achsigen Lkw so ihre Probleme zu haben. Was in den Niederlanden und der Schweiz gang und gäbe ist, nämlich 5-achsige Bau-Lkw mit Kipperaufbau, ist auf Deutschlands Straßen nicht zu sehen. Darum sind entsprechende Fahrzeuge, die die Paul Nutzfahrzeuge GmbH realisiert, dann auch etwas für den Export.

Und in den Exportmärkten konnten sich die 5-Achser aus Bayern vor allem aufgrund ihrer hohen Nutzlast einen festen Platz im Markt erobern. Johann Nöbauer: „Unsere Philosophie ist es, möglichst leichte Fahrzeuge anzubieten, um eine möglichst hohe Nutzlast zu erzielen. Das hat sich herumgesprochen und darum werden wir auch vermehrt von Kunden aus den Niederlanden und aus der Schweiz angesprochen."

*Am Ende all dieser Maßnahmen hat das fertige Produkt mit dem Serienprodukt nur noch sehr wenig zu tun.*

Während solche 5-Achser also in einigen Märkten schon als „Standardfahrzeuge" im Sonderfahrzeugbau gelten dürfen, sind aber die 6- und 7-achsigen Fahrzeuge echte Einzelanfertigungen. Die Liste der Umbaumaßnahmen an diesen Serien-Chassis ist schon in einer Kurzfassung ziemlich lang: Rahmen- und Überhangverlängerung, versetzen sämtlicher Anbauteile, Einbau einer dritten Vorderachse und beziehungsweise oder einer Vorlaufachse sowie einer Nachlaufachse, Einbau der Lenkhydraulik, Anpassen des Antriebsstrangs, Einbau von Spezialgelenkwellen und gegebenenfalls das Tiefersetzen der Kabine. Am Ende all dieser Maßnahmen hat das fertige Produkt mit dem Serienprodukt nur noch sehr wenig zu tun.

Genauso verhält es sich auch bei den Modifikationen von Unimog-Fahrzeugen. Wenn diese am Ende die Werkshallen des Unternehmens zum Beispiel als 6×6 verlassen, möchte man nicht glauben, dass es sich dabei einmal um ein Serienfahrzeug gehandelt haben soll.

***KM***

*Diese 7-achsige Maschine hat doch nur noch wenig gemeinsam mit dem Serien-Actros.*