

# Abgespeckter Kipper, made in Winterthur

Die Winterthurer Firma Peter Fahrzeugbau behauptet sich mit Nischenprodukten erfolgreich am Lkw-Markt. Jüngstes Produkt ist ein Dreiseitenkipper.

ALEX HOSTER

Die Rechnung ist einfach: Das zulässige Gesamtgewicht minus das Fahrzeuggewicht ergibt die Zuladung. Je weniger ein Lkw also wiegt, desto grösser ist seine Nutzlast und desto rentabler kann er eingesetzt werden. Dieses Prinzip hat die Firma Peter bei ihrem neuen Leichtbaukipper konsequent umgesetzt: Der Basis-Lastwagen des Herstellers MAN wurde durch Alufelgen, einen kleineren Tank und andere Änderungen abgespeckt. Am meisten fällt aber der Kippaufbau ins Gewicht, der nicht wie üblich aus Stahl, sondern ganz aus Aluminium konstruiert wurde. Auch der Boden ist mit verschiedenen starken Alublechen belegt, nur der hinterste Teil ist zusätzlich mit 3 Millimeter dickem, hochverschleissfestem Stahl verstärkt. Resultat: Der fertige Lkw wiegt «nur» wenig mehr als 14 Tonnen.

## Aufpreis hilft beim Sparen

Neu ist die Idee der Leichtbauweise zwar nicht, die «Schlankheitskur» wurde nun aber zum ersten Mal bei einem Fünffachser mit 40 Tonnen Maximalgewicht angewendet. Dieser Fahrzeugtyp ist hierzulande beliebt, weil er wendi-

ger und flexibler ist als ein Lkw gleicher Kapazität mit einem Auflieger. Doch einen Fünffachser gibt es ab Werk eigentlich gar nicht: Bereits das ist eine Spezialanfertigung für die Schweiz. Um Geld zu sparen, müssen Spediteure zuerst etwas tiefer in die Tasche greifen: «Etwa ein Fünftel teurer wird so ein Fahrzeug schon», sagt Thomas Peter. «Der Mehrpreis wird durch die höhere Nutzlast jedoch innert zwei Jahren wieder eingefahren.» Attraktiv ist das vor allem für Unternehmen, die «auf Waage» fahren, bei denen das Transportgut also genau abgewogen wird.

## Beheizte Ladefläche

Der neueste Peter-Kipper verfügt über weitere technische Raffinessen: Mittels Auspuffgasen, die durch die hohlen Traversen unter der Ladefläche geführt werden, kann ebendiese beheizt werden. «Das ist kein Luxus, sondern verhindert das Festfrieren oder -kleben der Ladung und dient der Sicherheit», erklärt der Fachmann. «Wenn das Transportgut beim Kippen am höchsten Punkt haften bliebe, könnte das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht geraten.»

Vier solche Leichtkipper wurden kürzlich ausgeliefert; weitere Bestellungen sind zwar noch nicht eingetroffen, aber es sind schon Anfragen eingegangen: «Die Fahrzeuge werden in der Branche sehr wohl wahrgenommen», sagt Peter zuversichtlich. «Trotzdem bleiben sie wohl ein Nischenprodukt, das sich nicht alle leisten können oder wollen.»



Er hat fünf Achsen, kann auf drei Seiten entladen und ist viel leichter als die Konkurrenz – der in Winterthur umgerüstete MAN-40-Tönnner erfüllt Spediteurenträume. Bilder: pd