

Vorreiter der Bergmechanisierung

Seit 1993 produziert die Firma Schiltrac in Buochs NW Transporter für die Berglandwirtschaft. Von der Firma Schilter konnten Patente und Produktionsmaschinen übernommen werden. Heute baut Schiltrac mit dem Eurotrans den grössten Transporter am Markt.

Der Schiltrac-Eurotrans ist mit 175 PS der stärkste Transporter der Welt. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 14 Tonnen übertrifft er die Konkurrenz um mindestens vier Tonnen.

Peter Barmettler leitet die Firma Schiltrac, die von seinem Vater 1992 gegründet wurde, zusammen mit seinem Geschäftspartner Urs Baum-

gartner. Vater Barmettler hatte von Schilter einige Patente und Produktionsmaschinen gekauft. Die Anfänge waren nicht einfach, da der Bezug zur 1980 gescheiterten Schilter kein Vorteil war. Aus technischer Sicht war Schilter jedoch führend.

Das typische Doppelchassis gilt als Sicherheitsrahmen, weil es die Kippstabilität erhöht. Das Getriebe ist auf

dem Hinterwagen platziert. Dadurch muss das Drehmoment vom Getriebe nicht über das Mitteldrehgelenk auf den Hinterwagen geleitet werden. Ansonsten (Zenralrohrbauweise) könnte sich bei wenig Auflagedruck der Hinterräder am Boden der hintere Fahrzeugteil bis zum Anschlag ums Mitteldrehgelenk verdrehen und das Fahrzeug kippen.

Diese technische Besonderheit kam bereits beim ersten Schiltrac-Modell 9048 zum Einsatz.

Markante Optik

Im Jahr 2000 wurden die Schiltrac-Transporter erstmals mit der charak-

teristischen runden Kabine präsentiert. Das Unternehmen hat eine hohe Fertigungstiefe und produziert nicht nur eigene Getriebe, sondern auch eine eigene Kabine. Jedes neue Modell ist aufgrund seiner Kabinenform als Schiltrac erkennbar.

Die Biegung der Rohre für den Kabinenbau findet im eigenen Unternehmen statt. Zusätzlich werden auch viele Rohre für externe Auftraggeber gebogen, weshalb dieser Geschäftsteil von Schiltrac in die Schwesterfirma Rofina GmbH überführt wurde.

Der Zeit voraus

Nicht nur beim Kabinendesign unterscheidet sich der Schiltrac von seinen Mitbewerbern. So war Schiltrac 2004 bei der Abgasreinigung der Zeit weit voraus und rüstete die Transporter serienmässig und freiwillig mit einem Partikelfilter aus. Ein grosser Dienst an der Umwelt, dachte sich Peter Barmettler. «Aber wir waren der Zeit zu weit voraus und auch etwas zu früh für den Markt. Es brauchte viel Erklärungsbedarf, als wir die damals neue Technologie serienmässig angeboten haben.»

Der Zeit voraus ist Schiltrac auch mit seinen aktuellen Modellen namens Eurotrans. Das Fahrzeug kann bis zur doppelten Nutzlast anderer Transporter aufnehmen. Konnte bisher ein 3-Kubikmeter-Güllefass eingesetzt werden, kann dieses nun 6-Kubikmeter fassen. Beim Miststreuer können sieben statt drei Kubikmeter geladen werden. Dies erhöht die Schlagkraft der Bergmechanisierung immens. Laut Barmettler haben Vergleiche gezeigt, dass mit dem Eurotrans die Leistung verdoppelt werden kann.

Für Kommunal und Landwirtschaft

Das neue Modell wird als Eurotrans Agro und Eurotrans CVT produziert. Die Modelle unterscheiden sich beim Getriebe. Beim Modell Agro kommt ein Lastschaltgetriebe zum Einsatz, beim Modell CVT ein stufenloses Getriebe. Das Schaltgetriebe ist besonders wirtschaftlich, weil es einen hohen Wirkungsgrad erzielt. Dies ist in der Bergmechanisierung ein Vor-

Die Schilter Geschichte

Die Geschichte der Stanser Maschinenfabrik Schilter wird derzeit an einer Ausstellung im Nidwaldner Museum in Stans gezeigt. Schilter produzierte ab 1959 geländegängige Transporter und verkaufte zu seinen besten Zeiten bis 1000 Fahrzeuge pro Jahr. Das Stanser Unternehmen gilt als Pionier der mechanisierten Berglandwirtschaft. Managementfehler trieben das Unternehmen in den 1970er-Jahren in den Ruin. Die Ausstellung dauert noch bis zum 29. Oktober.

 **Weitere Informationen:**
www.nidwaldner-museum.ch

teil bei häufigen Auf- und Abfahrten. Zu den ersten Kunden zählte hier ein Landwirt aus dem Taminatal SG. Für den kommunalen Bereich sind stufenlose Getriebe gefragt. Solche Fahrzeuge setzt beispielsweise der Flughafen in Kloten ein.

Ein Sechszylinder-Motor von Deutz treibt das Fahrzeug an. Schiltrac baut die Fahrzeuge nicht nur selbst, sondern vernetzt die elektronischen Komponenten und programmiert die Software.

Derzeit werden jährlich rund ein Dutzend Eurotrans Modelle für den gesamten europäischen Alpenraum produziert. Im vergangenen Jahr fand eine Vorführtour durch England statt. Das Echo war gross und Barmettler ortet auf der Insel einen kleinen Markt für Transporter.

Dort kam auch die serienmässige Fronthydraulik mit einem Mähwerk zum Einsatz. Damit wurde Farn gemäht, welches Wiesen vergandet und in einem Zug geladen. Aus dem Farn entstand Treibstoff, die Schafe eroberten die Weiden zurück und die englischen Farmer freuten sich.

Grosse Reifen, hohe Nutzlast

Die Eurotrans-Baureihe wurde erstmals an der Agrama im Jahr 2012



In einer Serie stellen wir Ihnen Schweizer Firmen und Unternehmen aus der Land- und Ernährungswirtschaft vor. In diesem Beitrag wird die Firma Schiltrac aus Buochs NW vorgestellt. Das Unternehmen hat sich auf die Mechanisierung in der Berglandwirtschaft spezialisiert.



Bild: Beat Schmid

Geschäftsleiter Peter Barmettler im Produktionsraum von Schiltrac, wo die Eurotrans-Chassis aufgebaut werden.



Hier wird das Schiltrac-Getriebe zusammengebaut.

vorgestellt. Sie stiess von Anfang an auf grosses Interesse und einige Fahrzeuge verkaufte Peter Barmettler bereits an der Messe. Die Kunden waren zuvor keinen Meter damit gefahren.

Dies erstaunt nicht, denn im Transporterbereich herrscht ein Leistungskampf um das höchste Gesamtgewicht und dementsprechend hoher Nutzlast. Die meisten Anbieter sind bei zehn Tonnen angelangt. Der Eurotrans trägt insgesamt 14 Tonnen.

Die Schiltrac-Geschäftsleitung entschied sich mit dem Eurotrans mit einem radikalen Schritt zu mehr Leistung. Dies zeigt sich auch in den Abmessungen des Transporters, der etwas länger als vergleichbare Fahrzeuge ist.

Mancherorts reagierte man darauf mit Kopfschütteln. «Aber der Markt verlangt bei Transportern Gesamtgewichte von zehn Tonnen. Die Reifen tragen jedoch oftmals weniger. Hier ist es wichtig, den Reifenindex mit der gewünschten Tragkraft zu vergleichen» Kleine Reifen benötigen kleinere Radkästen, wodurch die Kabine tiefer liegt. Dies hat Vorteile beim Schwerpunkt und in kleinen Einfahrten, die Grenzen liegen jedoch bei der Tragkraft. Mit 20-Zoll-Traktorreifen mit höherer Traglast und tiefem Schwerpunkt löst Schiltrac das Problem.

Neue Modelle in der Pipeline

Trotz grösserer Bereifung blieb der Schwerpunkt des Eurotrans tief, weil anstelle von Portalachsen, welche normalerweise für minimale Boden-

freiheit sorgen, Planetenachsen eingesetzt werden.

Die kleineren Schiltrac-Modelle produziert das Unternehmen seit der Lancierung des Eurotrans nicht mehr. Man plane jedoch, die Palette zu erweitern. Diese Modelle würden auch auf der Basis des Eurotrans geplant. Allenfalls ohne Front- und Heckhydraulik oder Vierradlenkung, welche derzeit serienmässig angeboten werden.

Der eingangs erwähnte Nachteil, quasi als Nachfolger von Schilter zu gelten, hat sich im Verlauf der Jahre in einen Vorteil gewandelt. Aufgrund der aktuellen Schilter-Ausstellung im Nidwaldner Museum (siehe Kasten) berichten Zeitungen und Fernsehstationen aus dem In- und Ausland über das Unternehmen. Alle wollen wissen, was aus Schilter geworden ist – und landen bei Schiltrac im benachbarten Buochs. Dort sorgt ein kluges Management weiterhin für Pionierleistungen.

| Beat Schmid

ANZEIGE

Bauen Sie
auch in der
Waschküche
auf Qualität.



WYSS MIRELLA
schweizerisch seit 1909

041 933 00 74 / wyss-mirella.ch / 6233 Büren

 **Weitere Informationen:**

www.schiltrac.ch