



Die kleinste Traktorenfabrik der Schweiz residiert in einer unscheinbaren Halle in Buochs im kleinen Kanton Nidwalden – Schiltrac lebt mit seinen grossen Transportern aber gut in der kleinen Nische.

# Gross in der kleinen Nische

## Kurz & bündig

- Schiltrac sind viel grösser als alle anderen Transporter: 9 t Nutzlast, 14 t Gesamtgewicht, mit über einem Drittel mehr Kapazität als die grössten Mitbewerber.
- Ein Schiltrac Swiss-/Eurotrans lädt 33 bis 39 Kubikmeter Heu, wo andere Transporter nur 18 bis 28 Kubikmeter mitnehmen.
- Aber ein Schiltrac passt trotzdem haarscharf in zweieinhalb Meter «hohe» Garagen.
- Und vor allem können Landwirte mit dem Schiltrac Swiss-/Eurotrans mit nur einer Maschine und ohne zusätzliches Personal massiv mehr Land bearbeiten.
- Damit ist ein Schiltrac trotz hoher Anschaffungskosten rentabel.

Schiltrac lebt mit seinen grossen Transportern gut in einer kleinen Nische, die niemand anders gesehen hat. Mit dem Schiltrac Swiss-/Eurotrans können Bauern mit einer Maschine und ohne zusätzliches Personal massiv mehr Land bearbeiten.

text **ANDREAS SCHWANDER** / bild **GIAN VAITL**

**D**ie engen Täler der Zentralschweiz sind ein gutes Revier für findige Köpfe. Hier haben Bergbauernsöhne schon vor über hundert Jahren clevere Heuseile und kleine Luftseilbahnen erfunden, die ihnen und ihren Nachbarn das Leben erleichterten. Im Zweiten Weltkrieg kam das Flugzeugwerk Pilatus dazu, das noch immer über 2000 Jobs für Tüftler und Ingenieure bietet.

Jahrzehntelang war auch die Firma Schilter mit ihren Geländetraktoren und vor allem mit den grünen Trans-

portern ein blühendes Gewächs in diesem Nidwaldner Maschinenindustrie-Biotop. Bis zu 1000 Fahrzeuge pro Jahr wurden zeitweise in Stans gebaut und viele davon nach Skandinavien exportiert, bis Schilter nach mehreren Konkursen und Umfirmierungen definitiv verwelkte.

Doch schon 1993 kaufte Josef Barmettler zusammen mit Karl Heer und Markus Krebser das Patent des Zwilling-Chassis aus der Konkursmasse und begann wieder, Fahrzeuge zu produzieren, nun unter dem Namen

Schiltrac. Die Maschinen ähnelten in Grösse und Leistung jenen der Konkurrenten von Aebi, Reform und Lindner.

Doch trotz hoher Qualität und Liebe zum Detail wurde es immer schwieriger, die Fahrzeuge gegen die grössere Konkurrenz an den Bauer und die Bäuerin zu bringen. Aber die kleinen grünen Alleskönner waren beliebt und sind es immer noch. Peter Barmettler, der heutige Inhaber und Sohn von Josef Barmettler, führt zusammen mit Geschäftsführer Urs Baumgartner und Christian Buholzer das Unternehmen. Sie erhalten noch immer Anfragen, ob sie nicht doch auch die kleineren Maschinen wieder bauen könnten.

### Kleine Nische für sehr grosse Transporter

Nein, kleine Transporter will Schiltrac vorläufig nicht mehr herstellen. Denn einerseits sind da die drei Mitbewerber, die alle im Ausland billiger produzieren können, andererseits hat die Schiltrac Fahrzeugbau vor 10 Jahren eine Nische gefunden, von der niemand wusste – oder die niemand sonst erkannt hat. Denn die Nische der landwirtschaftlichen Transporter ist schon klein genug. Weltweit werden jährlich lediglich etwa 400 Stück verkauft, davon knapp 200 in der Schweiz – im Vergleich zu 2,2 Millionen Standard-Traktoren jährlich.

Als Schiltrac 2012 den neuen Eurotrans vorstellte, trauten weder Bauern noch Konkurrenten ihren Augen. Der neue Schiltrac war viel grösser als alle anderen Transporter. 9 Tonnen Nutzlast, 14 Tonnen Gesamtgewicht, mit über einem Drittel mehr Kapazität als die grössten Mitbewerber. Dabei so geduckt, dass er noch immer haarscharf in die berüchtigten Garagen mit zweieinhalb Metern Luft zwischen zwei Betondecken passt. Was will ein solches Monster in der kleinräumigen Berglandwirtschaft? Angesichts dieses völlig anderen Fahrzeugs wurde gleich wieder der nächste Konkurs vorausgesagt.

### Betriebe verschwinden, aber das Land bleibt

Doch genau zu jener Zeit wechselte das System der Direktzahlungen von

«betriebsbasiert» auf «flächenbasiert». Und es sind die Direktzahlungen, welche den in der Schweiz Traktorenmarkt antreiben. Damit wurde es attraktiv, möglichst grosse Flächen zu bearbeiten. «Für Bauern macht es keinen wirtschaftlichen Sinn, einen gepflegten, relativ modernen 20 Jahre alten Transporter zu ersetzen, wenn dadurch die Produktivität nicht steigt», sagt Peter Barmettler. «Der Schiltrac Swiss-/Eurotrans gibt den Bauern in den Bergen die Möglichkeit, massiv mehr Land zu bearbeiten und das trotzdem nur mit einer Maschine und ohne zusätzliches Personal».

Zwar verschwinden immer mehr landwirtschaftliche Betriebe im Berggebiet, doch das Land verschwindet nicht. Ein Schiltrac Swiss-/Eurotrans lädt 33 bis 39 Kubikmeter Heu, wo andere Transporter nur 18 bis 28 Kubikmeter mitnehmen. Bei den immer länger werdenden Strecken, die in der sich schnell verändernden Berglandwirtschaft zurückgelegt werden, spart das gegenüber kleineren Fahrzeugen ganze Arbeitstage und sehr viele Leerfahrten.

Vor diesem Hintergrund erscheinen die 189 000 bis 289 000 Franken mit allen Optionen für ein neues Fahr-

### Schiltrac in Zahlen

#### Jahresproduktion

10 bis 12 Fahrzeuge

#### Anzahl Mitarbeiter

18

#### Gesamtgewicht

12 000 kg bis 14 000 kg

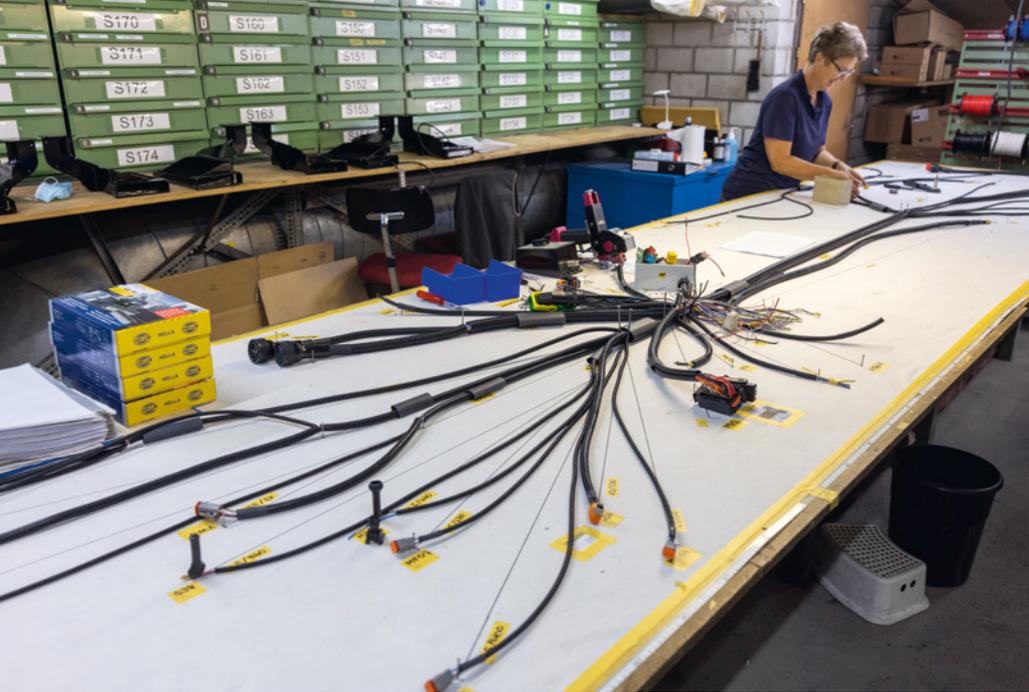
#### Preise

ab 189 000 Franken

[www.schiltrac.ch](http://www.schiltrac.ch)



Geschäftsinhaber Peter Barmettler hat mit dem grossen Schiltrac eine Nische gefunden, an die niemand geglaubt hatte.



Fein säuberlich wird der Kabelbaum aus gelegt und jedes Drähtchen beschriftet, das später einen Schiltrac steuert.



Der Bau einer steifen, sicheren Kabine ist besonders anspruchsvoll ...



Schiltrac produzierte ursprünglich für Bauern, die mit einem grösseren Transporter Leerfahrten einsparen können. Mittlerweile ist die Produktion aber rund hälftig auf landwirtschaftliche und kommunale Fahrzeuge verteilt.



... weil die Kabine der Schiltrac-Transporter viel grösser ist als jene von Standard-Traktoren.



zeug plötzlich nicht mehr ganz so exorbitant teuer. Die Alternative wäre ein zweites, voll ausgerüstetes Fahrzeug, plus alle Zusatzkosten, plus der Lohn einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters.

Peter Barmettlers Kunden sind denn auch vor allem Landwirte, die genau rechnen und die ihre Betriebe jenseits des Status Quo für die nächsten Jahrzehnte konsequent weiterentwickeln wollen. Doch auch Kommunen kaufen sich immer öfters den grossen Transporter – als Allzweckgerät mit Hakenlift-Brücke oder gar als Feuerwehrauto. Mittlerweile ist die Produktion rund hälftig auf landwirtschaftliche und kommunale Fahrzeuge verteilt. Und die geschieht in zwei unscheinbaren Hallen beim Flugplatz Buochs NW.

### Pro Jahr entstehen zehn Transporter in Buochs

Hier entstehen immer gleichzeitig fünf Fahrzeuge des Typs Eurotrans oder des etwas kleineren, aber mit 12 Tonnen Gesamtgewicht immer noch sehr grossen Swisstrans. Zehn Stück pro Jahr, eine Nische in der Nische. Der Bau dauert etwa ein halbes Jahr und auch die Produktions-Slots für die nächsten Monate sind sehr gut besetzt.

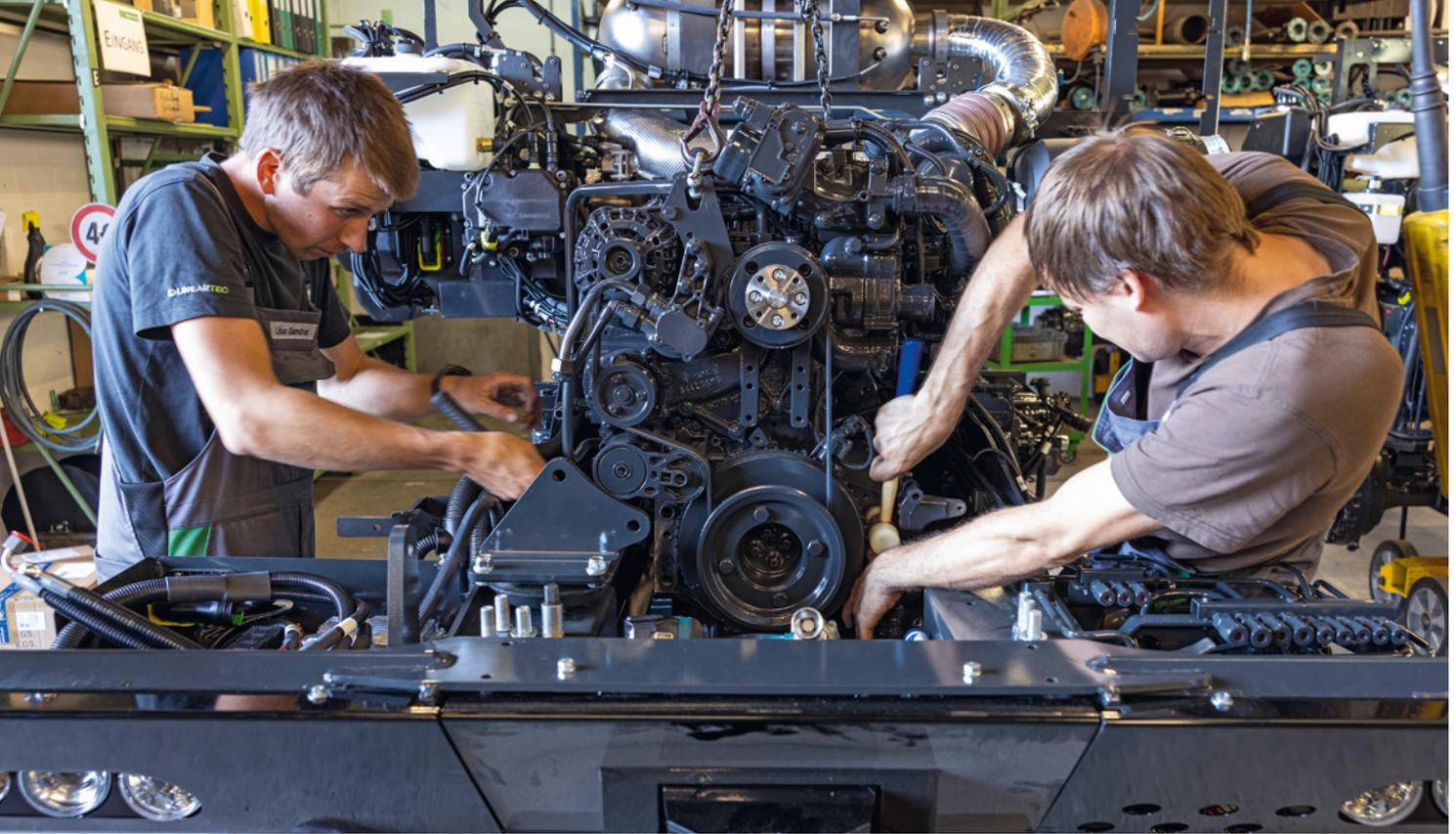
Die 18 Mitarbeiter, die auch noch Servicearbeiten machen und einen Handel mit Landmaschinen, Flugzeugschleppern und Kommunalmaschinen betreiben, denken immer in Fünfer-Dimensionen: Fünf Chassis, fünf Getriebe, fünf Motoren, fünf

Kabinen, fünf Kabelbäume. Die einzelnen Drähte werden für jede Version anders auf langen Papierbahnen in genau der richtigen Länge ausgelegt, zusammengebunden und jedes Drähtchen fein säuberlich beschriftet, damit beim Einbau alles am richtigen Ort ist und kein Kabel zu lang und vor allem nicht zu kurz ist.

Die Fertigungstiefe bei Schiltrac ist extrem hoch. Nicht nur Kabelbäume werden hier selber gemacht, auch Chassis, Kabinen und sogar Getriebe. In Buochs NW ist zweimal im Jahr «Getriebesaison». Dann stehen die Spezialisten am runden Montage-tisch mit dem aufgespannten Getriebe. Sie montieren genau nach Montageanleitung Zahnrad um Zahnrad – wie an einem kreisförmigen Fließband – allerdings extrem individuell. Denn praktisch jeder Schiltrac wird genau nach den Vorgaben des Kunden gebaut und selbst die Software kommt von eigenen Programmierern.

Die hohe Fertigungstiefe hat gute Gründe. Das Zwilling-Chassis des Schiltrac besteht nicht aus einem Vorderwagen und dem traditionellen Zentralrohrrahmen wie bei den anderen Transportern – sondern aus zwei Leiterrahmen, die mit einem Drehgelenk verbunden sind. Der Motor befindet sich im vorderen, das Getriebe im hinteren Rahmen.

Das Getriebe wird nicht nur selber montiert, sondern wurde auch selber konstruiert – und zwar so, dass der Schwerpunkt des Getriebes deutlich unterhalb des Chassis-Drehpunkts



Der Motor für die Schiltrac-Transporter kommt von Deutz, gegenwärtig ein Sechszylinder. Ein Vierzylinder ist ebenfalls möglich und würde Platz schaffen für weitere Neben-Aggregate.

liegt. Beides zusammen führt wiederum zu einer deutlich besseren Gewichtsverteilung und dazu, dass die Drehmomente von Motor und Getriebe nicht das Fahrzeug am Drehgelenk verdrehen und damit am Steilhang in Gefahr bringen können.

### 900 Stunden Handarbeit für jeden einzelnen Schiltrac

Der Schiltrac ist die Summe der Erfahrung in der Berglandwirtschaft in extrem steilem Gelände, kombiniert mit Perfektionismus und vielen unkonventionellen Ideen.

Die Mehrheit der Mitarbeiter hat schon im Betrieb die Lehre gemacht und die Fahrzeuge mitentwickelt, die sie nun selber bauen. Rund 900 Arbeitsstunden mit Schweizer Löhnen

gehen in jeden Schiltrac. Es wird knapp kalkuliert und reich wird davon auch niemand. Auch deshalb scheint der hohe Preis ziemlich bescheiden.

Eines der wichtigsten Bauteile, das Schiltrac nicht selber bauen kann, ist der Motor. Er kommt von Deutz, wo pro Jahr 160 000 Motoren gebaut werden. Die Motoren sind zwar einer der teuersten Komponenten, die im Schiltrac verbaut werden. Aber die Deutz-Fabrik in Köln spuckt den Jahresbedarf von Schiltrac in weniger als einer halben Stunde aus.

«Die Motoren waren schon immer die Herausforderung», sagt Peter Barmettler. «Auf so kleine Abnehmer wie uns nimmt ein Motorenhersteller kaum Rücksicht.»

Denn auch die Motorenbauer standen in den letzten 15 Jahren stark unter Druck. Abgasvorschriften veränderten sich in schneller Abfolge und erforderten laufend neue Systeme und zusätzliche Aggregate für die Abgasreinigung. Dafür fehlten dann wiederum in den Fahrzeugen der Bauraum.

Die Fahrzeugbauer mussten mit jeder neuen Norm die Kabine umkonstruieren, was letztlich das vorläufige Ende für die kleineren Schiltracs bedeutete. Schon seit längerem gibt es denn auch bei Dieselmotoren am

eigentlichen Motor keine Innovationen mehr. Der ganze Forschungs- und Entwicklungs-Aufwand geht komplett in die Abgasreinigung.

### Die Grösse bietet Platz für die Zukunft

Nach vielen schwierigen Motoren-Erfahrungen bei den kleineren Transportern löst die schiere Grösse der beiden neuen Schiltracs auch dieses Problem. Der Bauraum für den Motor und der Platz hinter der Kabine ist nun so gross, dass da alle nötigen Aggregate auch zukünftig hineinpassen sollten. Zudem sind mit der neuen Kabine auch die Radkästen grösser geworden, so dass nun auch die grossen 20-Zoll-Räder hineinpassen.

Aktuell wird ein sehr sparsamer Sechszylindermotor verbaut. Möglich wäre laut Peter Barmettler aber auch ein Vierzylinder. Damit stünde dann noch mehr Platz zur Verfügung, um existenzbedrohende Entscheide in den Teppichetagen der Motorenhersteller abzufedern.

Ohne diese Bedrohung kann sich Schiltrac auf die Technik und auf eine vorsichtige Expansion in die Nachbarländer wie etwa Deutschland, Österreich und Italien konzentrieren. Denn in Europa gibt es viele gute Pflaster für pfiffige Ideen aus den steilen Tälern der Zentralschweiz. 



Mittlerweile fahren auch immer mehr Kommunalbetriebe einen Schiltrac.