

# Chemnitzer Muldenkipper fährt mit Strom

IMK engineering hat erneut eine XXL-Baumaschine zu einer Weltneuheit umgerüstet. Hintergrund ist ein Dieserverbot für Baumaschinen bei den Skandinavien ab 2025. Für die Chemnitzer die Blaupause für den künftigen globalen Markt.

VON SUSANNE KIWITTER

**CHEMNITZ** – Ab wann ist man ein „Hidden Champion“? Als „heimlicher Gewinner“ gilt ein mittelständisches Unternehmen, wenn es in einem Nischen-Marktsegment Europa- oder Weltmarktführer geworden ist. IMK engineering scheint auf dem Weg dorthin zu sein. Zumindest hat sich der Chemnitzer Sondermaschinenbauer in Norwegen schon mal unentbehrlich gemacht, wovon auch die jüngste Entwicklung zeugt. Tino Münzner, Christian Schreiter und Thomas Günther sind überzeugt, dass der Grund dafür erst der Anfang einer globalen Entwicklung ist. Seit Anfang 2023 sind die drei Ingenieure Geschäftsführer von IMK engineering, einem Unternehmen, das seit über 30 Jahren am Markt ist.

Im September 2022 machte der Ingenieur-Betrieb mit seiner bis dahin größten Prototyp-Entwicklung für den norwegischen Markt aufmerksam. Damals ging in der Werkhalle an der Jagdschänkenstraße noch unter Führung des Firmengründers Frank Herrmann ein umgerüsteter XXL-E-Tunnellader vom Stapel, der seine Probezeit in einem skandinavischen Steinbruch bestanden hat und im Tunnelbau eingesetzt wird. Die Besonderheit: Das Hybridprinzip elektrisch/batterie-



Holte sich den Schlüssel für den vollelektrisch umgerüsteten XXL-Volvo-Muldenkipper in Chemnitz bei IMK engineering ab: Kjell Vidar Hamre (2.v.r.) von den Agder-Gruppen, Norwegen. Im Bild ist er mit den IMK-Geschäftsführern Tino Münzner, Christian Schreiter und Thomas Günther (v.l.).

FOTO: ANDREAS SEIDEL

elektrisch sei bei einem so großem Tunnelbaufahrzeug weltweit erstmals eingesetzt worden, hatte Herrmann vor einem Jahr verkündet. Das Auftragsvolumen für eineinhalb Jahre Entwicklungszeit: über zwei Millionen Euro.

Nun ein vollelektrischer Muldenkipper: Über elf Meter lang, 3,60 Meter hoch und 3,40 Meter breit, mit einer Nutzlast von 45 Tonnen und 490 PS ausgestattet, fährt auch er in der XXL-Klasse. Das Prinzip ist stets gleich: Die Chemnitzer bekommen eine Baumaschine von gängigen Herstellern mit konventionellem Antrieb auf den Hof gestellt, dann beginnt die TÜFtelarbeit. Diesmal ist es ein Volvo A45G. Die Schwierigkeit bei einem Baufahrzeug: Neben der Fahrfunktion gilt es, den Antrieb für Hydraulik und Co. auf Elektro umzustellen. „6000 Arbeitsstunden haben sich für Entwicklung und Umrüstung summiert“, so die Experten. Auftakt sei im Februar 2022 gewesen, als sie nach Norwegen fuh-

ren, um die Originalmaschine für 3D-Aufnahmen zu zerlegen. Um alle E-Motor-Komponenten unter die Motorhaube zu bringen, musste der Rahmen des Fahrzeugs verlängert werden. Für die Programmierung holten die Chemnitzer eine IT-Firma aus den Niederlanden hinzu. Der Auftrag umfasse acht solcher Prototypen, nur der erste wurde in Chemnitz umgerüstet. „Der Kunde zieht vor Ort mit acht bis zehn Wochen Zeitverzug hinterher.“ Es sind mehrere Faktoren, die Tino Münzner, Christian Schreiter und Thomas Günther in die Hände spielen und Projekte erfolgreich machen. Weil der norwegische Staat bei der Umrüstung von Diesel betriebenen Baumaschinen auf Elektrotechnik rest-

riktiv vorgehe, stehe die Baubranche dort unter Druck, so die IMK-Geschäftsführer. Ihr Kunde in Norwegen, ein Verleiher von Baumaschinen mit circa 1500 Maschinen im Fuhrpark, presche deshalb risikobereit voraus. Wer jetzt umrüstet und E-Antrieb einsetzt, wird belohnt, wer bis 2025 die Umstellung nicht schafft, muss Strafe zahlen. Die Chemnitzer sprechen vom „Bonus-Malus-Prinzip“ und erklären, dass sich der Massenmarkt auf das Segment zehn bis 15 Tonnen Nutzlast konzentriere. Alles, was darüber liege, rentiere sich nicht für herkömmliche Hersteller. Denn der umgerüstete Muldenkipper koste ein Vielfaches des Listenpreises einer Serienmaschine mit Verbrennungsmotor.

Das ist die Nische für IMK in Chemnitz. Mit über 50 Mitarbeitern (es werden händierend Elektro-Ingenieure gesucht) ist das Unternehmen neben dem von Christian Schreiter verantworteten Bereich Baumaschinen/Bergbaumaschinen im allgemeinen Maschinen- und Prüfstandsbau unter Thomas Günther sowie im Bereich Wehrtechnik unter Tino Münzner unterwegs. Stieg der Umsatz 2022 von vier Millionen auf 6,5 Millionen, steuert der Maschinenentwickler 2023 auf zehn Millionen zu. Die Geschäftsführer wissen, dass Deutschland und der Rest der EU weit von den Vorgaben in Norwegen entfernt sind, sie sind aber überzeugt, dass die Zeit für sie arbeitet. |suki