

Goldhofer setzt auf Technik von Hatz: Der Motor macht's!

Goldhofer beschäftigt sich seit vielen Jahren nicht nur mit dem klassischen Anhängerbau, sondern mit modularen Schwerlastfahrzeugen für den weltweiten Heavy Duty-Einsatz. Die Bordhydraulik dieser Systeme benötigt ein eigenes Hydraulikaggregat – und für dessen Antrieb wiederum einen leistungsstarken Dieselmotor. Goldhofer setzt hier auf Technik von Hatz.

Auf einem 100.000 m² großen Areal am Rande von Memmingen produziert die Goldhofer AG mit ihren etwa 600 Mitarbeitern derzeit Produkte für vier verschiedene Geschäftsfelder. Da ist zum einen der Anhängerbereich mit Fahrzeugen für den Bau, für kommunale Belange sowie für den Garten- und Landschaftsbau. Der Nutzlastbereich bewegt sich länderspezifisch zwischen 25 und 80 t.

Dann die Produktgruppe „Sattelanhänger“, die den mittleren Nutzlastbereich bis circa 150 t abdeckt und je nach Anforderung bereits über hydraulische Lenksysteme verfügt.

Die dritte Gruppe, die modularen Schwerlastsysteme, bieten sich für den Transport von Ultra-Schwerlasten im Off-Shore-Bereich oder zum Beispiel für den Kraftwerksbau bis zu einer Größenordnung von 10.000 t und mehr an.

Das vierte Geschäftsfeld betrifft die Airport-Technologie mit Flugzeugschleppern und -bergesystemen.

„Der Hatz-Motor passt in unsere Philosophie, weil er ebenso verlässlich und langlebig ist und weltweit eine hohe Verfügbarkeit bietet.“

Sowohl die Sattelanhänger als auch die vielachsigen Modulfahrzeuge benötigen für den Achsausgleich – also das Heben und Senken einzelner Achsen – und für deren Lenkung ein bordeigenes Hydraulikaggregat. Je nach Ausführung werden hydraulische Verdrängerlenkungen oder elektronisch gesteuerte und geregelte Lenksysteme eingesetzt. „Wir arbeiten bei allen dafür verwendeten Baugruppen nur mit namhaften Zulieferern zusammen – und einer davon ist Hatz“, so Felix Merkel, Leiter Konstruktion für modulare Schwerlastfahrzeuge. Und weiter: „Der Hatz-Motor passt in unsere Philosophie, weil



Der Hatz-Motor passt laut Felix Merkel, Leiter Konstruktion für modulare Schwerlastfahrzeuge, genau in die Philosophie von Goldhofer.

Bild: Presseagentur Sepp Rixner kommunikation-bau

er ebenso verlässlich und langlebig ist und weltweit eine hohe Verfügbarkeit bietet.“ Genau das schätzen Goldhofer-Kunden, die keinen Gedanken an den eingebauten Motor verschwenden – er muss nur einsatzbereit sein, wenn er gebraucht wird. „Wir verbauen schon seit über 30 Jahren Hatz-Motoren. Man spricht nicht

konkret darüber – aber er ist da. Nachfragen kommen erst immer dann, wenn das Angebot geprüft wird und beim Hilfsaggregat nicht explizit der Name >Hatz< steht“, so Merkel.

Bei vielen Anwendungen wird der 1D81Z eingesetzt; speziell bei Windkraftanlagen-Transporten die gekapselte Silent Pack-



Auch hier dient ein HATZ-Motor als Antrieb für die Bordhydraulik.

Bild: Goldhofer AG



Entwickelt für den Transport schwerster Lasten für den Offshore-Bereich oder für den Kraftwerksbau: Das modulare Schwerlastsystem von Goldhofer.

Bild: Presseagentur Sepp Rixner kommunikation-bau

Ausführung mit ihrer extremen Geräuschreduzierung von bis zu 95 %.

„Bei uns kommen nicht die Fahrzeuge zurück, sondern die Kunden!“

„Diese Transporte sind hier in Mitteleuropa meist nachts unterwegs und da spielt die Lärmbelastung innerorts eine große Rolle“, erläutert Felix Merkel. Bei einer Exportquote zwischen 60

und 70 % ist für ihn neben der Lärm- auch die Abgasreduzierung ein wichtiger Faktor.

Hatz investiert hier jede Menge Know-how, um die komplette Einzylinder-Baureihe 1B.. und 1D.. den aktuellen Gesetzesvorschriften anzupassen. Betreut wird Goldhofer über einen Münchner Händler „...aber auch die direkte Zusammenarbeit mit Hatz ist unkompliziert. Wir benötigen eine hohe Beratungsqualität – und die bekommen wir bei Hatz.“

Modulare Fahrzeuge fertigt Goldhofer schon seit den 70er

Jahren. Ihr Anteil am Gesamtumsatz hat sich laut Erich Traub, zuständig für Werbung und Marketing, in den letzten 15 Jahren stark erhöht. „Modulbaureihen sind zwischenzeitlich zum Hauptumsatzträger avanciert. Sie sind nach unserer Philosophie ein nachhaltiges und langlebiges Investitionsgut.“ Tatsächlich ist es so, dass der Kunde die ersten Versionen der 4-achsigen Module heute noch einsetzen kann, selbst wenn er inzwischen das modernste, elektronisch gelenkte System verwendet.

Auch bei den Sattelauflegern setzt Goldhofer auf Innovation. Eine neue Generation mit Pendelachsen erlaubt deutlich höhere Zuladungen und schont zugleich die Straßen. Erich Traub: „Der Unternehmer kann mit uns wachsen und muss keinen neuen Partner suchen. Bei uns kommen nicht die Fahrzeuge zurück, sondern die Kunden!“

STM ■

Baumann Schwertransporte GmbH & Co.KG
 Schwertransporte und Autokrane

über 110 Modul-Schwerlastachsen
 40 selbstfahrende SPMT-Achsen
 Kesselbrücke bis 380 t
 Tieflader
 Plateauwagen
 Umschlag, Lagerung, Industriemontage

30 – 500 t Teleskopkran
 Raupenkrane bis 750 t
 gedeckte Umschlagkapazität
 Hallenlagerflächen von 5000 qm
 Freilagerflächen bis 20.000 qm

53332 Bornheim b. Bonn · Siemenacker 12 · Tel. (02222) 8303 – 0 · Fax (02222) 8303 – 47 · www.viktor-baumann.de