



Freiheit und Flexibilität mit neuem Sattelkonzept

Kompaktes Transportkonzept, aufgrund erhöhter Achslasten durch Goldhofer-Pendelachsen.

Allein 120 Krantransporte für die Installation von Windkraftanlagen pro Jahr, etliche Großaufträge für Petrochemie und Industrie sowie der ganz normale Hafenumschlag am Schwerlasthafen in Krefeld: Die Franz Bracht Kranvermietung GmbH kommt immer dann ins Spiel, wenn schwere Komponenten präzise und sicher bewegt werden müssen.

Als erstes Unternehmen überhaupt investierte Bracht nun in das neue Satteltiefadekonzept STZ-P8 (2+6) von Goldhofer und stößt damit in ganz neue Dimensionen vor.

Als erster Kran-Dienstleister kann Bracht dank des Pendelachssystem von Goldhofer mit einer technischen Achslast von bis zu 15,6 t ab sofort Nutzlasten von über 120 t mit dem Satteltiefader bewegen. Bisher waren für solche Tonnagen Schwerlastmodulsyste-

„Das jetzt entwickelte Konzept ist genau auf unsere Bedürfnisse abgestimmt.“

me nötig. Prestigeträchtige Jungfernfahrt hatte der STZ-P8 von Bracht, als das Unternehmen bei Liebherr in Ehingen seinen neuen Gittermast-Mobilkran LG 1750 abholte, um diesen zum Ersteinatz nach Gelsenkirchen zu transportieren.

Die Straßenzulassung (12 t Achslast) des neuen STZ-P8 der Franz Bracht Kranvermietung GmbH wurde von Goldhofer so konzipiert, dass die Krankomponenten schnell und effizient bewegt werden können. Durch die niedrige Bauhöhe der Goldhofer-Neuheit wird die Gesamttrans-

porthöhe von 4,20 m eingehalten. „Entscheidend war für uns, dass wir die Oberwagen der Krane nicht demontieren müssen. Das wäre fatal für die Rüstzeiten gewesen“, erklärt Geschäftsführer Dirk Bracht. Auch die Hubwinden müssen bei den Krantransporten nicht demontiert werden und selbst die verlängerten Hubseile sowie ein zweiter Tank finden auf dem STZ-P8 von Goldhofer noch Platz, ehe das zulässige Gesamtgewicht ausgeschöpft ist.

Professionelles Engineering und perfektes Projektmanagement erwartet Dirk Bracht von seinen Partnern, bei Goldhofer hat er es gefunden: „Das jetzt entwickelte Konzept ist genau auf unsere Bedürfnisse abgestimmt. Besser geht's nicht. Nicht von ungefähr sind wir seit über 25 Jahren Kunde von Goldhofer“, freut sich Bracht, der dank des Goldhofer-Know-hows Personal und Achslinien besonders effektiv einsetzen kann. Denn der STZ-P8 lässt sich aufgrund der neuen Pendelachstechnologie in der Leerfahrt ohne Beifahrer bewegen.

Möglich machen dies die hohen Lenkeinschläge von etwa 68



Erhöhte Bodenfreiheit des Fahrzeuges im Gelände.



Optimierte Lenkgeometrie kombiniert mit hoher Geländegängigkeit.

Grad im vorderen und etwa 60 Grad im hinteren Fahrwerk. Der hohe Lenkeinschlag sichert dem Bracht-Team für die Leerfahrten mit einem Gesamtgewicht von unter 41,8 t eine Dauerfahrtgenehmigung in Deutschland und reduziert den Verwaltungsaufwand enorm. „Weit wichtiger ist aber, dass wir die Personalkapazitäten viel effektiver einsetzen können, wenn wir uns bei den Leerfahrten einen Mann einsparen können“, so Bracht.

Integriert in das Gesamtprojekt ist auch das neue Ladungssicherungskonzept von Goldhofer. Gemeinsam mit dem Ladungssicherungsexperten Michael Barfuß vom Verkehrssicherheitsteam Hohenahr, wurden die Positionen von Haltebock und Verzurrpunkten optimiert. Eine Transportprozessplanung (TPP genannt) auf Basis der derzeit gültigen VDI 2700 Blatt 13 ermöglicht dem Kunden, gegenüber den Kontrollbehörden und – was noch wichtiger ist – gegenüber seinem Kunden eine Ladungssicherung zu realisieren, welche sämtliche Punkte wie Ladung, Zurrpunkte (an Ladung und Fahrzeug), Tragfähigkeit und vieles mehr berücksichtigt. Damit wird ein noch besserer Transportablauf erreicht. „Wir brauchen der Polizei nur das erstellte Ladungssicherungsgut-

Dauerfahrtgenehmigung in Deutschland

achten vorlegen, schon geht's weiter“, erklärt Frank Richter (Fahrer der neuen Zugeinheit), der viel mit dem STZ-P8 von Goldhofer unterwegs ist.

Nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Baustelle spielt der STZ-P8 von Goldhofer seine Stärken aus. „Mit einem Achshub bis 600 mm und dem hohen

Lenkeinschlag kommen wir in jedem Gelände zurecht. Außerdem versprechen wir uns viel von der Ausführung der Pendelachsen mit im Fahrzeugrahmen eingelassenen Drehkränzen. Für Flexibilität sorgt auch die teleskopierbare Ladefläche, die sich von 13,50 auf 17,00 m verlängern lässt.

„Bei Goldhofer sind Kunden nicht einfach nur Auftraggeber, sie sind vielmehr unsere Partner, die uns immer wieder zu Höchstleistungen anspornen. Wenn man gemeinsam mit dem Kunden Neuheiten entwickeln kann, dann macht das einfach Spaß“, freut sich Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer AG, über das Entwicklungsprojekt der besonderen Art. Denn aus den Anforderungen der Franz Bracht Kran-Vermietung GmbH entstand gleich eine ganze Baureihe: Den STZ-P gibt es bei Goldhofer vom 3- bis zum 10-Achser für Nutzlasten von bis zu 140 t.

Die Partnerschaft zwischen Goldhofer und Bracht ist über viele Jahre gewachsen. „Wir haben heute noch Achslinien von Goldhofer im Einsatz, die fast 30 Jahre alt sind. Und das Tolle daran ist, dass wir auch heute noch Ersatzteile dafür bekommen“, erklärt Martin Fischer, Einkaufsleiter bei Bracht. Was Bracht an Goldhofer besonders schätzt: „Die Beratung ist einfach top, Projekte werden bis ins letzte Detail durchorganisiert und über die bewährte Goldhofer-Qualität muss man nicht reden. Allein durch das neue Lackierungskonzept mit thermischer Spritzverzinkung weiß man, dass die Investition mindestens zehn Jahre halten wird“, so Fischer.

STM

Fahrer, Frank Richter beim Einstellen der Fahrhöhe ...

