

DER ANDEREN EINE GRUBE GRÄBT

Seit über 30 Jahren baut das Unternehmen Balzer Fertiggruben für Werkstätten.
Gemeinsam mit Geschäftsführer Hans Balzer begleiten wir
den Einbau von zwei Gruben bei Paul Nutzfahrzeuge in der Nähe von Passau.

Text und Fotos: Mathias Heerwagen



>> Die Vorbereitungen für den Einbau sind schnell erledigt: Bagger heben eine entsprechend große Grube aus, auf den Boden kommt ein 15 Zentimeter dickes Beton-Fundament. Nur wenige Tage später rücken dann die Spezialtransporter an.

Ein Autokran steht bereit, der Lkw rangiert an die Grube und das dreiköpfige Balzer-Montageteam nimmt die Fertiggrube an den Haken. In weniger als 20 Minuten steht der tonnenschwere Kasten auf dem Fundament. Ein Monteur schweißt Metallwinkel an den Grubenboden und verschraubt diese mit dem Beton-Fundament. So schwimmt die Fertiggrube nicht auf, wenn später der Beton in die Doppelwand eingefüllt wird. Unter optimalen Bedingungen lässt sich eine Fertiggrube komplett in nur rund drei Stunden einbauen.

Am häufigsten setzt Balzer Gruben in der Länge zwischen 21 und 27 Metern ein. »Die Grube muss immer so lang sein wie das längste zu erwartende Fahrzeug. Wenn der Lkw in der Halle steht, muss natürlich auch immer mindestens ein Einstieg frei bleiben«, sagt Hans Balzer. Der Trend geht zu längeren Gruben, so kön-

nen entweder zwei Lkw gleichzeitig repariert werden oder ein Gigaliner, auch wenn dessen flächendeckende Einführung derzeit noch diskutiert wird. Fertiggruben halten ein Werkstattleben lang. Wer für die Zukunft gerüstet sein will, sollte die längere Ausführung wählen. Maximal 52 Meter Länge sind möglich.

Die zweite Fertiggrube stellt das Montageteam heute vor eine kleine Heraus-

forderung: Das 23 Meter lange Ungestüm lässt sich nicht wie geplant von der Stirnseite aus auf dem Fundament abrollen wie ein Absetzcontainer. Schnell wird umdisponiert, ein zweiter Mobilkran gerufen. Manchmal sei es etwas

schwieriger, besonders bei flachen Werkstätten, wo die Monteure mit dem Kran schlecht hinkommen. »Aber normalerweise setzen wir jede Grube an einem Tag ein und es ist noch keine draußen geblieben«, sagt Hans Balzer und lacht. Währenddessen verschließt ein Monteur die Öffnung der ersten Grube provisorisch mit Holzplatten – bis zur Inbetriebnahme durch die Werkstatt kann so kein Schmutz eindringen und niemand hineinfallen.

Der zweite Kran kommt und gemeinsam heben beide Kräne die Fertiggrube

Innerhalb weniger Stunden setzt das Montageteam bis zu 52 Meter lange Fertigteilgruben ein



▲ Die 23 Meter lange Fertiggrube ist relativ leicht zu rangieren. Maximal sind 52 Meter Länge möglich.

▼ Von unten sind die robusten Metallprofile zu sehen. Die Grube ist selbsttragend und braucht den Beton nicht für die Statik, sondern nur zur Befestigung.



▼ Nach rund fünf Stunden sind beide Gruben eingesetzt. Die Monteure befestigen sie am Fundament, decken die Öffnungen ab und sind fertig.



automechanika
truck competence

Internationale Leitmesse
der Automobilwirtschaft

16. – 20. 9. 2014

Frankfurt am Main

Sie werden erstaunt sein, wie viel Truck Competence in der Automechanika steckt. Ein Besucherführer sowie das abgebildete Logo erleichtern die gezielte Ausstellersuche. Praktisch, z. B. für Fuhrparkbetreiber, Speditionen, Aufbauhersteller oder Spezialwerkstätten. Freuen Sie sich außerdem auf Sonderschauen mit Motorsportboliden XL und Showtrucks.

www.automechanika.com





▲ Schnell eingesetzt: Die kurze Grube steht in weniger als einer halben Stunde an ihrem Platz.

► Ein Balzer-Monteur schweißt Metallwinkel an die Grube und verschraubt sie mit dem Fundament. So verrückt sie nicht, wenn Beton eingefüllt wird.



aufs Fundament. Nun steht auch Grube Nummer zwei fest an ihrem Platz, die Arbeit der Balzer-Monteure ist erledigt. In den nächsten Tagen lässt der Bauherr Kabel, Leitungen und Rohre verlegen und füllt den Hohlraum um die Grube mit Erde auf.

Nicht nur bei Werkstatt-Neubauten kommen Fertiggruben zum Einsatz, auch bei Modernisierungen und Erweiterungen setzen immer mehr Firmen auf Schnelligkeit und Präzision. Ist eine Fertiggrube

teurer als eine gegossene Betongrube? »Am Ende kosten beide nahezu gleich viel«, sagt Hans Balzer und ergänzt: »Bei einer Betongrube brauchen Sie eine Schalung, Armierung, es muss gegossen werden und trocknen – das dauert alles viel länger als der Einbau einer Fertiggrube.«

Außerdem rüstet Balzer direkt ab Werk jede Grube individuell nach Kundenwunsch aus. So ist nicht nur die Stehhöhe wählbar (von 1,40 bis 1,80 Meter), sondern auch die Innenausstattung: Anzahl der

Strom- und Druckluftanschlüsse, Art der Beleuchtung (Leuchtstoffröhren oder LED), Absaugung, Öltanks, Heber und Prüfstände – vieles ist möglich. Für Prüfgruben empfiehlt Balzer seit vielen Jahren Prüfstände von MAHA, diese setzt der Maschinenbauer aus dem Allgäu ein, kurz bevor die Werkstatt fertig ist. Vom ersten Aushub der Grube bis zur Inbetriebnahme vergehen im Idealfall rund zehn Tage – damit spart der Werkstattbetreiber Zeit und Geld. <<



HANS BALZER

Fakten zum Unternehmen

Rund 90 Mitarbeiter beschäftigt Balzer in Memmingen, davon etwa 70 in der Fertigung. Zwischen sechs und acht Gruben bauen die Monteure pro Woche, zwischen 3.000 und 4.000 »Grubenmeter« kommen so jährlich zusammen. Jeder Meter Grube wiegt rund 600 Kilogramm, die bei Paul Nutzfahrzeuge eingesetzte 23 Meter lange Grube wiegt also knapp 14 Tonnen. Trotz der Größe verschifft Balzer seine Gruben weltweit – Kunden in Russland, Brasilien, China, USA und der Mongolei fahren sprichwörtlich auf die Fertiggruben aus Bayern ab.



▲ Alle gewünschten Anschlüsse werden direkt im Werk montiert und vor Ort nur noch angeschlossen.



▲ Beton wird in die Füllkammern gegossen, diese leiten später die Last auf die Bodenplatte ab.

▼ Fertig verfüllte Gruben. Der Werkstattdboden wird später bis an die Grubenoberkante gegossen.

