



04.08.1915 – 209 731



30.06.1951 – 621 734



04.01.1961 – 747 310

Güldner
1915
1955 – 1975

Die Güldner Motoren-Gesellschaft m.b.H., Aschaffenburg, wurde im Jahr 1904 von Dr. Hugo Güldner und Prof. Dr. Carl von Linde, dem Lehrer Rudolf Diesels, gegründet, um Gasmotoren und -Generatoren nach Patenten von Hugo Güldner zu fertigen. Diese Aggregate wurden dann vorwiegend für Linde-Eismaschinen in Brauereien verwendet. 1908 begann die Herstellung von Gas- und Rohölmotoren mit Leistungen bis zu 300 PS (später bis 600 PS).

Am 4. August 1915 ließ man sich als Maschinen- und Automobilfabrik den Markennamen „Franconia“ für Kraftfahrzeuge einschließlich Motorpflügen und Kraftmaschinen schützen. Vermutlich beabsichtigte man, Fahrzeuge

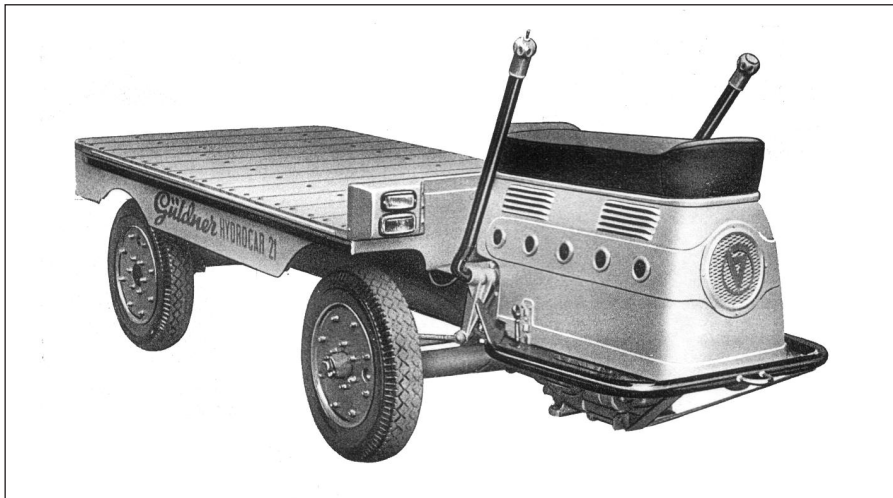
für das Heer zu fertigen. Näheres ist jedoch nicht überliefert.

Nach dem Tod von Hugo Güldner wurde das Unternehmen 1929 von der Linde A.G. als Güldner-Motoren-Werke übernommen. Ab 1931 baute man Güldner-Kleindieselmotoren und von 1938 an stellten Traktoren für die Landwirtschaft einen wesentlichen Teil des Fertigungsprogramms dar.

Auf der DLG-Wanderausstellung in München 1955 präsentierten die Güldner-Motoren-Werke den Prototypen eines Diesel-Transportkarrens, der vorrangig für die Landwirtschaft und zum

innerbetrieblichen Nutzen gedacht war.

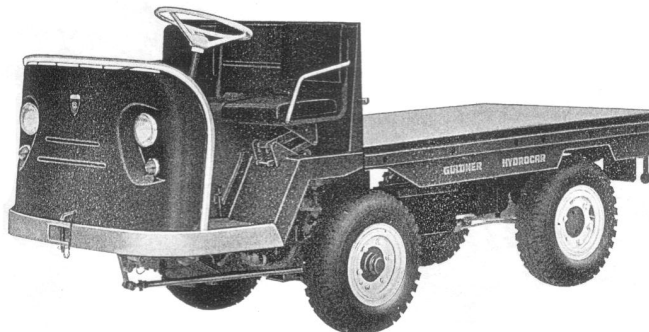
Er wurde das erste serienmäßig lieferbare Transportfahrzeug (1,2 t) mit stufenlosem, hydrostatischen Antrieb und erhielt den Namen „Hydrocar“. Zur Kraftübertragung diente an Stelle des Getriebes eine an den Motor angeflanschte hydraulische Hochdruckpumpe. Getriebe und andere Kraftübertragungsmechanismen wie Kardan oder Kette waren überflüssig geworden. Der 6-PS-Einzylinder-Viertakt-Dieselmotor war luftgekühlt (Schwungradgebläse). Die Fahrgeschwindigkeit betrug bis zu 12 km/h.



Der Güldner Hydrocar Typ TK 196x

GÜLDNER-HYDROCAR

T2KN
T3K



DIESEL-TRANSPORTWAGEN MIT HYDRAULISCHER KRAFTÜBERTRAGUNG
T2KN TRAGFÄHIGKEIT 2,5t UND 3t T3K TRAGFÄHIGKEIT 4t

Werbung 1968

Interessant wurde der Hydrocar auch im Kommunalbereich. Unter anderem orderten die Berliner Stadtreinigungsbetriebe bei der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen AG, Zweigniederlassung Güldner, über 100 Exemplare ausgeführt als Plattformwagen mit Hub- bühne. Mit den Hydrokarren wurden die einzelnen Straßenreinigungskolon- nen zu ihrem Einsatzort gefahren. Sie konnten gleichzeitig die benötigten Kehr- richttonnen mitführen. Besetzt war jedes Fahrzeug mit einem Fahrer und fünf „Handreinigern“. Bei ihnen war das Fahrzeug wegen des mangelnden Wetterschutzes und seiner Kipp- neigung in Kurven allerdings nicht allzu beliebt.

Die hydrostatische Kraftübertragung des Hydrocar ermöglichte das stufen- lose Regeln der Fahrgeschwindigkeit von 0 bis 12 km/h (vorwärts und rück- wärts) und das Bremsen durch einen einzigen Hebel.

1975 wurde die Produktion der Hy- drocar-Modelle, die es schließlich mit 2,5, 3 und 4 t Tragkraft gab, eingestellt, um die volle Werkskapazität für die Wachstumssparten Hydraulik und Ga- belstapler nutzen zu können.