

MAG 01/2018 1705

Goldhofer



03 AUSGEZEICHNET
Nachhaltige Qualität



06 »BLADEX«
Neue Benchmark



08 »ADDRIVE«
Weltweiter Erfolg



11 AKADEMIE
Goldhofer schult





Liebe Leserin, lieber Leser,

das vor Kurzem noch neue Jahr 2018 hat schon fast wieder die Hälfte erreicht und ich darf Sie pünktlich zur Intermat in Paris (Goldhofer ist am Stand 5B Ext 028 vertreten) recht herzlich zur ersten Ausgabe unseres Kundenmagazins »MAG1705« in diesem Jahr begrüßen.

Zwei unserer ersten erfolgreichen Messeauftritte 2018 hatten wir bereits Mitte März auf der MAWEV-Show in St. Pölten in Österreich und auf der bauma CONEXPO AFRICA in Johannesburg. Hier präsentierten wir unsere innovative und robuste Fahrzeugtechnik für die Bauwirtschaft.

Sicher ist Ihnen schon aufgefallen, dass wir seit einiger Zeit mit größeren Messeständen und, wenn es uns möglich ist, mit einem oder mehreren Fahrzeugen auf internationalen Messen auftreten. Der Grund dafür ist ganz einfach: Als weltweit operierendes Unternehmen mit deutschem Innovationsgeist möchten wir Ihnen nicht nur auf dem Papier, im Gespräch oder online unsere Neuentwicklungen vorstellen. Wir wollen Ihnen die Möglichkeit geben, sich persönlich davon zu überzeugen, dass wir nicht nur schöne Bilder oder spannende Videos zeigen, sondern in erster Linie langlebige, durchdachte und intelligente Transportlösungen für Ihre täglichen und nicht alltäglichen Herausforderungen entwickeln und fertigen.

Insbesondere im Energiesektor jagt eine Neuigkeit die nächste. Wie bereits in der letzten »MAG1705« bekannt gegeben, werden Windflügel immer schwerer und länger – neben der FTV 500, die bereits erfolgreich ihre ersten Einsätze gemeistert hat, haben wir einen Tieflader entwickelt, wie Sie ihn noch nie gesehen haben. Lesen Sie in dieser Ausgabe alles zu unserer neuen Flügelspitzenhubvorrichtung »BLADEX« und unserem 5-fach teleskopierbaren »VENTUM«.

Ich freue mich sehr darauf, Sie persönlich auf einem unserer Messestände auf der ganzen Welt zu begrüßen.

Ihr Rainer Auerbacher
Generalbevollmächtigter

GOLDHOFER – DAS ORIGINAL LÖSUNGEN AM PULS DER ZEIT



Schon heute 100 % elektrisch – der Gepäck- und Cargoschlepper »SHERPA« E

Seit jeher steht Goldhofer für innovative Lösungen, die an Kundenwünschen ausgerichtet sind und sich am Puls der Zeit orientieren. Die Elektromobilität und auch die damit verbundene Gewinnung und Speicherung erneuerbarer Energien sind in unserer heutigen Zeit einige der weltweit meist diskutierten Themen. Unternehmen aus der Automobilbranche machen vor, was möglich ist und überraschen mit sparsamen, ausdauernden und leistungsstarken Fahrzeugen, bei denen trotz des grünen Images der Spaß nicht zu kurz kommt. Auch die Nutzfahrzeugbranche hat erkannt, dass ein Umdenken gefordert ist und wir uns nicht mehr zu lange von den endlichen fossilen Brennstoffen abhängig machen sollten.

Es werden inzwischen immer größere On- und Offshore-Windparks und Photovoltaikanlagen gebaut, die als Energiequellen quasi unendlich sind. Unsere Ingenieure

beschäftigen sich daher intensiv mit Transportlösungen für die Energiebranche und ebenso mit alternativen Antriebssystemen, die Ihnen unterm Strich sogar noch bessere Leistungen bringen als konventionelle Antriebe. Moderne Batteriesysteme bieten eine deutlich höhere Speicherkapazität und Energieausbeute als ihre Vorgängermodelle und in Anbetracht der rasenden Entwicklung in den vergangenen Jahren kann davon ausgegangen werden, dass hier noch längst nicht der Zenit erreicht ist.

Da wir bei Goldhofer ganzheitlich denken, sind auch unsere Produktionsstandorte und Abläufe so modern und umweltschonend, dass wir hierfür sogar zertifiziert wurden.

03 News: Zertifiziert, ausgezeichnet und persönlich auf der Intermat

04 Titelstory: Gigantischer Transport schafft Weltrekord

06 Produkte: Neue Maßstäbe beim Transport von Rotorblättern

07 Produkte: Rekordbestellung von Silamas

08 Produkte: »ADDRIVE« startet weltweit durch

09 Produkte: »MPA«-Technologie macht Friderici flexibler, U-Bahnbau in Kuala Lumpur

10 Qualität

11 Service

12 Marketing

UMWELTSCHUTZ UND ENERGIEEFFIZIENZ FORCIEREN INVESTITION IN NACHHALTIGE PRODUKTZYKLEN

Die Erweiterung des Goldhofer-Unternehmensmanagements durch zwei weitere DIN-EN-Zertifikate verfolgt eine klare Vision: die Nachhaltigkeit der gesamten Unternehmensprozesse in der Goldhofer-Unternehmensgruppe effizient zu steigern.

Mit dem UMS (Umweltmanagementsystem) und EMS (Energiemanagementsystem) wird das Unternehmen seinem eigenen Anspruch nach einem schonenden und nachhaltigen Einsatz knapper werdender Ressourcen gerecht und gewährleistet sowohl die Einhaltung aktueller als auch zukünftiger behördlicher Umweltschutzaufgaben. Darüber hinaus dient das neue UMS der Erreichung eigener ehrgeiziger Zielvorgaben: durch eine proaktive, kontinuierliche Optimierung der umwelt- und energiebezogenen Leistung während des gesamten Produktlebenszyklus einen besonderen Mehrwert für die Kunden zu schaffen.

Damit werden sowohl die positiven als auch negativen Umwelteinflüsse der Aktivitäten, Produkte und Dienstleistungen unter Berücksichtigung einer ganzheitlichen Lebenszyklusperspektive besser erfasst und stetig optimiert. Das Goldhofer-Serviceteam arbeitet auch nach der Auslieferung eines Fahrzeugs eng mit dem Kunden zusammen, unterstützt die Vorarbeiten für anstehende Projekte und übernimmt langfristig Wartungsaufgaben.

Das neue UMS soll aber auch dem Kunden konkrete Vorteile bieten und aufzeigen, wie dieser seine Projekte umweltschonender und effektiver durchführen kann.



Innovative Fahrzeugkonzepte für mehr Umweltschutz

MAXIMALE FLEXIBILITÄT FÜR BAUSTELLENLOGISTIK GOLDHOFER MIT NEUEN TRANSPORTKONZEPTEN AUF DER PARISER INTERMAT



»ADDRIIVE« mit Tiefbettbrücke

Auch auf der diesjährigen Intermat vom 23.– 28. April präsentiert sich Goldhofer mit seiner bewährten und innovativen Fahrzeugtechnik. „Ein Messehöhepunkt wie dieser bietet uns einmal mehr die Gelegenheit, mit unseren dynamischen Konzepten ein breites Fachpublikum zu erreichen und zu überzeugen“, bringt Rainer Auerbacher das Ziel des Messeauftritts auf den Punkt. „Als einer der Weltmarktführer für Schwerlast- und Spezialtransporte werden wir den Messebesuchern in diesem Jahr zwei Fahrzeugkonzepte vorstellen. Diese haben gemeinsam, dass sie mit ihrer Vielseitigkeit die hohen Anforderungen auf Baustellen und in der Industrie besonders effektiv unterstützen.“

Freuen können sich die Fachbesucher auf dem Goldhofer-Messestand 5B Ext 028 auf einen »ADDRIIVE« in einer sechsachsigen Ausführung. Das Beste aus zwei Transporttypen – einem gezogenen Modul und einem Selbstfahrer – vereint in einem einzigen Fahrzeug. Der »ADDRIIVE« bietet maximale Flexibilität für die weltweite Baustellen- und Industrielogistik. Je nach Streckenführung und Untergrund sorgt der Zusatzantrieb für maximale Geschwindigkeit oder konzentrierte Zugkraft beim Einsatz in den verschiedensten Kombinationsmöglichkeiten.

Das zweite Goldhofer-Exponat, der STZ-L4 mit Radmulde, wurde speziell an den Anforderungen großer selbstfahrender Baumaschinen ausgerichtet. Durch die Verwendung von Radmulden wird die Transporthöhe des Gesamtzuges wesentlich verringert. Darüber hinaus lässt sich der STZ-L4 in kürzester Zeit auf eine durchgängige Ladefläche umrüsten, um sogar Raupenfahrzeuge oder schwergewichtige Baumaterialien mühelos aufzunehmen. Möglich ist dabei eine Nutzlast von bis zu 43 t, in der Variante mit der bewährten »MPA«-Achstechnologie sogar bis zu 50 t (je nach Land und Zulassungskriterien).



Goldhofer-Messestand 5B Ext 028

AUSGEZEICHNET GOLDHOFER IST „WELTMARKTFÜHRER CHAMPION 2018“

Auch im vergangenen Jahr konnte die Goldhofer Unternehmensgruppe ihre Spitzenposition verteidigen und darf sich auch 2018 als „Weltmarktführer Champion“ im Bereich „Schwerlast- und Spezialtransportfahrzeuge“ bezeichnen. Der von einem Team der Universität St. Gallen und der Akademie Deutscher Weltmarktführer erstellte Weltmarktführerindex (http://www.weltmarktfuehrerindex.de/corp_profile/?pid=286) setzt bei der Titelvergabe besonders strenge Maßstäbe.

Der Auswahlprozess erfolgt auf Basis einer eigens erstellten Datenbank mit objektiven Messwerten. Studienleiter Professor Christoph Müller von der HBM Unternehmensschule der Universität St. Gallen: „Die formalen Anforderungen an ‚Weltmarktführer Champions‘ sind anspruchsvoll und durchweg transparent. Unternehmen müssen mindestens auf drei von sechs Kontinenten präsent und gemessen an ihrem Jahresumsatz entweder die weltweite Nummer eins oder zwei sein. Sie müssen mindestens 50 Millionen Euro jährlich umsetzen, davon mindestens die Hälfte im

Ausland.“ Rainer Auerbacher zeigte sich hocherfreut über die erneute Auszeichnung: „Mit der Etablierung des neuen Geschäftsbereichs Airport Technologie und der Gründung der Goldhofer Inc. in den USA haben wir im vergangenen Geschäftsjahr die Weichen für weiteres Wachstum gestellt. Wir, das gesamte Management, bedanken uns bei unseren Mitarbeitern/-innen, die mit ihrem überdurchschnittlichen Engagement die hohe Qualität unserer Transportsysteme sicherstellen.“



Nur wenige Zentimeter trennen die Ladung von der Decke der Unterführung.

SCHWERSTER TRAFU-TRANSPORT ALLER ZEITEN! KAHL UND GOLDHOFER SCHAFFEN WELTREKORD

Am 24. Januar 2018 gegen 22:00 Uhr gaben André Krause, Projektleiter bei der Kahl Unternehmensgruppe, und sein Team grünes Licht. Der Transport der Superlative setzte sich unter den Blicken vieler Schaulustiger in Bewegung. Nur langsam rollte der Koloss durch die Nacht, denn bei der Ladung handelte es sich um den aktuell leistungsstärksten Transformator der Welt – einen 1100 KV UHVDC von Siemens mit einem Eigengewicht von 535 t. „Für einen solchen Einsatz kommt selbstverständlich nur innovativstes Equipment aus unserem Fuhrpark in Frage. Deshalb setzten wir für dieses Projekt unsere Goldhofer-

Module ein: vorne ein THP/ST 10 P (1+1) und hinten ein PST/SL-E 10 P (1+1) parallel im Koppelverband sowie natürlich die Seitenträgerbrücke G² | K 600 von Goldhofer und Greiner. Diese erfüllt zum einen die statischen Anforderungen, zum anderen werden die Restriktionen in Bezug auf das gegebene Lichtraumprofil der Transportstrecke eingehalten.“

Im Mai 2015 war die weltweit erste Seitenträgerbrücke G² | K 600 in einer feierlichen Zeremonie an die Kahl Unternehmensgruppe übergeben worden und kam seitdem mehrfach zum Einsatz. Das außergewöhnlich günstige Verhältnis von Eigengewicht und Nutzlast ermöglicht auch beim Transport schwerster Güter eine Reduzierung der Achslasten und stellt somit ein weltweites Alleinstellungsmerkmal in der Transportbranche dar. Die Seitenträgerbrücke G² | K 600 ist auf eine Konfiguration von maximal 2 x 24 Achsen und eine maximale Nutzlast von beeindruckenden 600 Tonnen ausgelegt. Je nach Ladegut lässt sie sich ganz flexibel nicht nur als Seitenträgerbrücke, sondern auch als Kesselbrücke, Hochbrücke oder Tragschnabelbrücke mit freitragender Ladung einsetzen. Bereits in der frühen Planungsphase für den Transport war den Spezialisten von Kahl klar, dass man mit dem bevorstehenden Transport einen neuen Gewichtsrekord aufstellen würde. Mit einer Länge von 63 m, einer Breite von 7,45 m und einer Höhe von 6,10 m brachte es die beladene Fahrzeugkonfiguration auf rekordverdächtige 875 t. „Dieses Transportkonzept ist in dieser Kombination erstmalig im Einsatz. Durch die parallel gekoppelten Schwerlastmodule und Selbstfahrer von Goldhofer konnten wir die Transportlänge gering halten, um für die kritischen Streckenpassagen, wie die Unterführung an der Minervabrücke, ausreichend manövrierfähig zu sein.“

Um die Lastfahrt bestmöglich vorzubereiten, benutzte André Krause vorab die Spezialsoftware easyTRACK und easyLOAD von Goldhofer. Die Software kommt bei den Spezialisten aus Moers regelmäßig zum Einsatz, um zum einen die jeweils anstehende Transportstrecke möglichst realitätsnah zu simulieren und zum anderen das Transportgut bezüglich Gewichtsverteilung und



Der rund 875 t schwere Transport hat sein Ziel, den Nürnberger Hafen, erreicht.



Ladeschwerpunkt optimal auf dem Fahrzeug zu positionieren. Dass eine Simulation immer nur einen begrenzten Ausschnitt der Realität abbilden kann, mussten André Krause und sein Team gleich zu Beginn der Fahrt erfahren. Nachdem die Ladung mit mehr als 30 Ketten in der Seitenträgerbrücke gesichert worden war und sich der Transport langsam in Bewegung setzte, stand bereits unmittelbar nach der Werksausfahrt von Siemens in Nürnberg ein unkalkulierbares Hindernis im Weg. Ein falsch parkender Lkw verengte die Fahrspur und machte ein Durchkommen unmöglich. Der herbeigerufene Abschleppdienst beförderte kurzerhand ein auf der gegenüberliegenden Seite parkendes Fahrzeug per Kran in die Luft und schaffte so eine enger als zuvor berechnete, aber für den Transporter passierbare Durchfahrt. Ein wenig verspätet, aber ohne weitere Hindernisse rollte der Rekordtransport durch die Nacht und erreichte am nächsten Morgen den Nürnberger Hafen.

„Die monatelange Vorbereitung hat sich einmal mehr ausgezahlt“, lobt André Krause sein Transportteam. „Natürlich war es bei einigen Kurven notwendig, noch einmal nachjustieren. Ohne den Falschparker wären wir aber haargenau in unserem Zeitplan geblieben!“ Nach knapp 20 Stunden Einsatz erreichte der Rekordtransport schließlich den Nürnberger Hafen. Dort konnte der Transformator anschließend problemlos auf ein Binnenschiff Richtung Antwerpen umgeladen werden, um anschließend über den Seeweg die insgesamt 3.300 km lange Reise nach China fortzusetzen. André Krause: „Der Rekordtransport war für uns eine gelungene Premiere, denn es warten noch drei Transporte solcher Giganten für die Stromindustrie auf uns. Vor allem die Seitenträgerbrücke G² | K 600, die bereits bei vielen nationalen und internationalen anspruchsvollen Projekten zum Einsatz kam, konnte mich bei diesem Einsatz ein weiteres Mal überzeugen. Ich bin stolz darauf, dass wir aufgrund unseres innovativen und umfangreichen Fuhrparks und mit einem großartigen Team derart anspruchsvolle Transportvorhaben realisieren können.“

Goldhofer



THP/ST 10 P (1+1)
Rendering beispielhaft

Nutzlast:	647 t
Gesamtgewicht:	720,0 t
Eigengewicht:	73,0 t
Achslast:	20 x 36,0 t
Ladehöhe:	1.120 +/- 300 mm
Ladelänge:	15.000 mm
Ladeflächenbreite:	6.300 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5

Goldhofer



PST/SL-E 10 P (1+1) mit PP530
Rendering beispielhaft

Nutzlast:	804,2 t
Gesamtgewicht:	900,0 t
Eigengewicht:	95,8 t
Achslast:	20 x 45,0 t
Ladehöhe:	1.220 +/- 300 mm
Ladelänge:	15.000 mm
Ladeflächenbreite:	6.300 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5

Goldhofer



Seitenträgerbrücke
Rendering beispielhaft

Nutzlast:	600,0 t
Ladungslänge:	13.000 mm
Lichte Breite:	6.000 mm
Hub:	2.145 mm



Auch zu später Stunde beobachten Schaulustige entlang der gesamten Transportstrecke den spektakulären Rekordtransport.

GOLDHOFER SETZT NEUE BENCHMARKS FÜR ROTORBLATT-TRANSPORTE



Unterwegs mit der neuen Flügelspitzenhubvorrichtung »BLADEX«

2017 war ein gutes Jahr für die internationale Transportbranche, vor allem im Bereich des Windkraftanlagenbaus. Die im Februar 2018 von Wind Europe und vom Global Wind Energy Council (GWEC) veröffentlichten Jahreszahlen belegen einen weltweiten Zubau von über 50 Gigawatt Windenergie. Dabei konnten Europa, Indien und die Offshore-Industrie über Rekordzuwächse berichten, wobei der europäische Markt nach einem Zubau von 12,5 GW Onshore und 3,2 GW Offshore auf ein Plus von 20 Prozent gegenüber 2016 zurückblickt. Mit 6 GW Zubau nimmt Deutschland im europäischen Vergleich hier die Spitzenposition ein.

Um den wachsenden Logistikbedarf in der Windanlagenbranche zuverlässig mit Komponenten zu beliefern, hat Goldhofer seine R&D-Aktivitäten bereits seit vielen Jahren auf hierfür spezialisiertes Equipment fokussiert. Nach den bereits marktablierten Flügeltransportvorrichtungen FTV 300 und FTV 500 hat der Memminger Weltmarktführer für Schwerlast- und Spezialtransporte nun ein weiteres Transportkonzept zur Marktreife gebracht, das dem Wettbewerb neue Benchmarks vorgibt. Während die FTV-Serie vor allem für extrem kurvige Streckenverläufe mit starken Gefällen ausgelegt ist, besticht die neue Goldhofer-Flügelspitzenhubvorrichtung »BLADEX« durch ihre hohe Einsatzdynamik. Hier treffen Faktoren wie Flexibilität und Wirtschaftlichkeit sowie zeitsparende Logistikworkflows in einer einzigen Transportlösung zusammen.

Die »BLADEX« ist als Schienensystem konstruiert und lässt sich daher auf jeder Goldhofer-Pendelachs-Sattelpritsche installieren. Die Transportvorrichtung besitzt ein eigenes Aggregat und ist damit unabhängig vom Hydrauliksystem und der Stromversorgung des Fahrzeugs als autarkes System konstruiert. Durch einen eingebauten Schubträger kann das System kraftfrei über die Ladefläche verschoben werden, wenn die Sattelpritsche unter der Last verkürzt oder verlängert wird. Windflügel von bis zu 80 m Länge lassen sich problemlos arretieren und dank eines Scherenhubs von bis zu 7 m (die Ladefläche der »BLADEX« befindet sich dann in einer Höhe von ca. 10 m über dem Boden) an schwierigen Engstellen flexibel über Hindernisse schwenken. Hier setzt Goldhofer die erste herausragende Benchmark. Außerdem lässt sich das Fahrzeug unter Last einfahren und kann im Zusammenspiel von verkürzter Transportlänge und flexiblem Hub kritische Kurven in kürzester Zeit passieren.

Zur Erhöhung der Sicherheit kann der Bediener auf der Funkfernbedienung jederzeit Windgeschwindigkeit und Seitenneigung sehen. Auch in puncto Tragfähigkeit setzt die »BLADEX« mit einer Nutzlast von 10 t Maßstäbe. Goldhofer Generalbevollmächtigter Rainer Auerbacher: „Mit der »BLADEX« haben wir auf die Anforderung der Industrie nach einer wirtschaftlichen Rotorblatt-Transportlösung reagiert, die kostengünstige und schnelle Lieferungen ermöglicht. Und auch mit dem Scherenhub setzt Goldhofer wieder einmal eine Benchmark im Transportbereich!“

BLADEX VENTUM



5-fach teleskopierbar: »VENTUM« mit »BLADEX«

FLÜGELTRANSPORTE MIT ZEITVORSPRUNG ADAMS ORDERT DREI »BLADEX« UND EINE FTV 500

Die Adams-Gruppe aus dem belgischen Vith und Goldhofer sind über viele Jahre hinweg durch eine gemeinsame Erfolgsgeschichte verbunden. So verfügen die Transport- und Tiefbauprofis derzeit über weit mehr als 100 Achslinien des Weltmarktführers für Schwerlast- und Spezialtransporte, hinzu kommt umfangreiches Zubehör. In enger Abstimmung mit Goldhofer hat Adams seit 1997 eine Reihe spektakulärer Transportfahrten realisiert und aufgrund der oft ungewöhnlichen Anforderungen die Goldhofer-Ingenieure immer wieder zur Weiterentwicklung verschiedener Fahrzeugkonzepte inspirieren können.

Insofern ist es wenig erstaunlich, dass Adams gleich drei der brandneu auf dem Markt angebotenen Flügelspitzenhubvorrichtungen vom Typ »BLADEX« geordert hat. Firmengründer und Geschäftsführer Peter Adams: „Flügeltransporte für die Windkraftindustrie gehören bei uns zum Tagesgeschäft. Mit der »BLADEX« haben wir wieder eine Transportlösung, mit der wir unseren Mitbewerbern einen Schritt voraus sind: So können wir besonders kostengünstige Flügeltransporte bei deutlich kürzeren Transportzeiten anbieten. Dank der drei »BLADEX« und der FTV 500 konnten wir unsere Transportkapazitäten für die Windkraftbranche auf ein komplett neues Level heben – mit entscheidenden Transportvorteilen für unsere Kunden.“

Mit einer FTV 500, die gemeinsam mit der ersten »BLADEX« ausgeliefert wurde, erweitert Adams seinen Fuhrpark um eine besonders leistungsstarke Flügeltransportvorrichtung. Da das eingespannte Rotorblatt hydraulisch auf bis zu 60 Grad aufgerichtet werden kann, überwindet die FTV 500 beim Flügeltransport selbst anspruchsvollste Passagen. Sowohl das Unterqueren von Stromleitungen und Brücken als auch extrem kurvenreiche Streckenführungen mit starkem Randbewuchs lassen sich mit der FTV 500 meistern. Peter Adams: „Das Verhältnis von drei »BLADEX« und einer FTV 500 ist für unser derzeitiges Auftragsvolumen optimal. So können wir eine Vielzahl von Rotorblättern in kürzester Zeit umsetzen und dabei selbst schwer zugängliche Transportziele zuverlässig beliefern.“



FTV 500
Rendering beispielhaft

Aufrichtwinkel:	60°
Pitchwinkel:	360° (endlos)
Nutzlastmoment:	500 mt
Eigengewicht:	15,7 t
Rotorblattadapter:	2,6 t
Ballast:	5,0 t + 3 x 4,3 t

Goldhofer-Generalbevollmächtigter Rainer Auerbacher und Area Sales Manager Günther Vogel übergeben die erste »BLADEX« und eine FTV 500 an Peter Adams und seinen Sohn Stefan und wünschen bei den ersten Transporten viel Erfolg.

REKORDAUFTRAG FÜR GOLDHOFER SILAMAS INVESTIERT MÄCHTIG



Silamas unterwegs mit 2 x 16 Achslinien THP/SL und der Seitenträgerbrücke »Faktor 5«

Ein Aushängeschild für den erfolgreichen Einsatz von Goldhofer-Modulen ist seit vielen Jahren der größte Goldhofer-Kunde Asiens, die Silamas Group aus Samuthprakarn in Thailand. Seit Januar 2018 wird das bereits vorhandene Fahrzeugkontingent nun noch einmal mächtig aufgestockt. Hoherfreut zeigt sich auch Jean-Philippe Martin, Regional Director of Sales bei Goldhofer, über die neue Rekordorder aus Fernost: „Silamas hat über 150 THP/SL-L-Achslinien bestellt, die wir gerade mit Hochdruck fertigen, um eine termingerechte Auslieferung zu gewährleisten.“

Dieser in der Goldhofer-Geschichte einmalige Großauftrag ist ein Riesenkompiment für unsere Produkte! Insgesamt verfügt Silamas dann über 500 Goldhofer-Achslinien in seinem Fuhrpark.“

Laut Silamas-Geschäftsführer Chompoo Glinpu liegen die Hauptgründe für die Aufstockung des eigenen Fuhrparks vor allem in der guten Marktlage und den zusätzlichen neuen Auflagen der thailändischen Straßenverkehrsordnung begründet. Künftig wird hier die maximal erlaubte Anzahl an Achslinien pro Transport reduziert. Um den Schwerlasttransportbedarf seiner

Kunden trotzdem flächendeckend bedienen zu können, wird Silamas daher in Zukunft die Transportlasten auf mehrere Fahrzeuge verteilen. Glinpu: „Mit Goldhofer verbindet uns eine seit vielen Jahren erfolgreiche Partnerschaft. Die Module haben ihre Zuverlässigkeit bereits bei unzähligen Transporteinsätzen mehr als bewiesen. Gerade die THP/SL-L bringen optimale Eigenschaften für Straßentransporte mit und werden uns dank ihres optimalen Nutzlast-Achslast-Verhältnisses bei der Einhaltung der neuen Regularien bestens unterstützen.“



THP/SL-L 4
Rendering beispielhaft

Nutzlast:	93,3 t
Gesamtgewicht:	104,4 t
Eigengewicht:	11,1 t
Achslast:	4 x 26,1 t
Ladehöhe:	1.175 +/- 300 mm
Ladelänge:	6.000 mm
Ladeflächenbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5

MEHR FLEXIBILITÄT MEGATRANS HOLT ERSTEN »ADDRIVE« NACH THAILAND

Die T.S.K. Crane Service Co., Ltd. mit den Standorten Rayong, Sriracha und Saraburi gehört seit über vierzig Jahren zu den führenden Unternehmen für integrierte Engineering-Dienstleistungen in Thailand.

Seit 2008 ist das Unternehmen überzeugter Goldhofer-Kunde. In den vergangenen Jahren hat man nicht nur über 100 Achslinien, sondern darüber hinaus vielfältiges Zusatzequipment des Memminger Weltmarktführers für Schwerlast- und Spezialtransportlösungen geordert. Megatrans ist stets daran interessiert, seinen Fuhrpark auch qualitativ zu erweitern und hat in diesem Zuge nun das erste THP-Modul mit »ADDRIVE« für Thailand gekauft. Meatharphatt Tanawattanachaiyabul, Geschäftsführer von Megatrans and Service Co., Ltd.: „Der THP mit »ADDRIVE« ist für uns die perfekte Lösung, um schwergewichtige Güter wie etwa Krane zuverlässig und zeitsparend auch an Orte zu transportieren, die

nur über Verkehrswege mit stark ansteigenden Abschnitten erreicht werden können. Die Variabilität aus maximaler Zugkraft oder optional höherer Geschwindigkeit erhöht dabei unsere Transportflexibilität mit nur einem einzigen Fahrzeug. Dank des zuschaltbaren »ADDRIVE«-Antriebs und der Erweiterung mit Zubehör, wie der Tiefbettbrücke oder dem Langmaterial-Drehschemel, ist das Modul ein wahrer Alleskönner.“

Ein extrem hohes Biegemoment sorgt für die sichere Aufnahme konzentrierter Ladegüter. Meatharphatt Tanawattanachaiyabul: „Seitdem wir in unserem Fuhrpark über »ADDRIVE« verfügen, ist das Modul quasi täglich im Einsatz. Wenn sich das Fahrzeug weiterhin so bewährt, wird es bestimmt nicht das einzige seiner Art in unserer Flotte bleiben.“



Meatharphatt Tanawattanachaiyabul, Geschäftsführer von Megatrans and Service Co., Ltd., und Jean-Philippe Martin, Goldhofer Regional Director of Sales, bei der Übergabe des »ADDRIVE«.



Ein 227 t schwerer Reaktor unterquert auf THP-Achslinien eine Stromleitung.

OPTIMALE LEISTUNG MIT GOLDHOFER NEUKUNDE AESA GEHT NEUE WEGE

Die AESA hat sich auf Engineering, Konstruktion, Fertigung und Dienstleistungen für die Energiewirtschaft spezialisiert und ist heute eines der größten EPC-Unternehmen Argentiniens. Nicht nur in Argentinien, sondern auch in Uruguay, Bolivien, Peru und Brasilien ist das Unternehmen an einer wachsenden Zahl von Großbauprojekten beteiligt.

Um eine zuverlässige Abwicklung der damit verbundenen Baustellenlogistik zu gewährleisten und die Ausrüstung für die vielfältigen, hauptsächlich auf erneuerbare Energien ausgerichteten Energieprojekte zu stärken, hat AESA kürzlich mehrere Goldhofer-Schwerlastmodule bestellt, darunter auch den ersten »ADDRIVE« für Argentinien. Laut AESA ist das Unternehmen durch den Erwerb der Goldhofer-Produkte in der Lage, mit einer vergleichsweise geringen Anzahl von Modulen das gesamte Spektrum relevanter Transportdienstleistungen abzudecken.

Der von AESA im Mai 2017 erteilte Auftrag umfasste neben zwei »ADDRIVE« und zwölf zusätzlichen Achslinien vom Typ THP/SL mit Schwanenhals auch diverse Ladebrücken und Drehschemel. „Vor allem in die »ADDRIVE«-Technologie setzen wir große Erwartungen. Die Möglichkeit, flexibel zwischen Selbstfahrermodus und gezogenem Modul zu wechseln, eignet sich hervorragend für längere Transportfahrten, die anspruchsvolle Passagen wie extreme Steigungen bereithalten. So können wir vor allem schwergewichtige Bauteile und Maschinen mit einem einzigen Fahrzeug komplett von einem Ort zum anderen transportieren“, so die Firmenleitung.



»ADDRIVE« in Kombination mit Schwanenhals

Goldhofer



THP/ADD 4

Rendering beispielhaft

Nutzlast:	132,8 t
Gesamtgewicht:	144,0 t
Eigengewicht:	19,4 t
Achslast:	4 x 36,0 t
Max. Zugkraft:	252 kN
Ladehöhe:	1.175 +/- 300 mm
Ladelänge:	6.000 mm
Ladeflächenbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5

Goldhofer



THP/SL 4

Rendering beispielhaft

Nutzlast:	166,15 t
Gesamtgewicht:	180,0 t
Eigengewicht:	13,85 t
Achslast:	4 x 45,0 t
Ladehöhe:	1.175 +/- 300 mm
Ladelänge:	6.000 mm
Ladeflächenbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5

FRIDERICI SETZT AUF »MPA«-TECHNOLOGIE FLEXIBILITÄT UND VERFÜGBARKEIT GESTEIGERT



Gebietsverkaufsleiter Günther Vogel übergibt die beiden brandneuen MPA 6 an Stéphane Friderici.

Die Anfänge der schweizerischen Friderici Spécial reichen bis in die 1880er-Jahre zurück. Längst gehört das inhabergeführte Familienunternehmen mit mittlerweile drei Standorten zu einem gefragten Logistikexperten im schweizerischen, aber auch im internationalen Schwerlast- und Spezialtransportsegment. Denn dank eines umfangreichen und breit diversifizierten Fuhrparks verfügt Friderici Spécial über die nötige Flexibilität, um nahezu jedes Transportprojekt von der Planung bis zur Ausführung selbstständig und vollständig realisieren zu können. Seit 1976 sind die Schweizer überzeugte Goldhofer-Kunden und setzen mittlerweile 30 Satteltieflader mit umfangreichem Zubehör aus den Baureihen STZ, SPZ und MPA des Memminger Herstellers für Schwerlast- und Spezialtransportlösungen ein.

MPA 6 neu im Fuhrpark von Friderici Spécial

Zu den Errungenschaften von Friderici Spécial zählen seit Ende 2017 zwei brandneue Goldhofer MPA 6. CEO Jean-Paul Friderici: „Die beiden Satteltieflader erweitern unseren Fuhrpark durch ihre hervorragenden Lenksysteme, flexiblen Einsatzmöglichkeiten und ein günstiges Eigengewicht-zu-Nutzlast-Verhältnis. Diese Eigenschaften entsprechen genau unserem

Wunsch, den Kunden durch ein hohes Maß an Transportsicherheit und Planbarkeit, aber vor allem auch durch eine besonders ressourceneffiziente Performance einen echten Mehrwert zu bieten.“ In der sechssachsigen Ausführung stemmt der MPA eine Nutzlast von 76 t bei einer Achslast von je 12 t und erlaubt aufgrund seiner Teleskopierbarkeit die Aufnahme unterschiedlichster Transportgüter.

Seine Einsatzstärke spielt der Satteltieflader auch in der Baustellenlogistik aus, bei der selbstfahrende Arbeitsmaschinen komfortabel über eine zweiteilige Rampe aufgeladen werden können. André Friderici, Leiter Technische Direktion, lobt: „Nach den ersten Einsätzen gab es viel positives Feedback von unseren Transportteams. Die Fahrer zeigten sich begeistert von der MacPherson-Achstechnologie mit dem Lenkeinschlag von 60 Grad. Dadurch wird die Manövrierfähigkeit gerade beim Nachlenken noch einmal deutlich erhöht. Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive hat uns vor allem der geringe Wartungsaufwand der MPA 6 überzeugt. Die Reduzierung des gesamten Lenkachssystems auf wenige Einzelteile verspricht geringen Verschleiß und somit eine hohe Langzeitverfügbarkeit.“

Goldhofer



MPA 6

Rendering beispielhaft

Nutzlast:	77,1 t
Gesamtgewicht:	98,0 t
Eigengewicht:	20,9 t
Achslast:	6 x 12,0 t
Ladehöhe:	885 +250/-100 mm
Ladelänge:	10.300 + 7.900 = 18.200 mm
Ladeflächenbreite:	2.550 mm
Bereifung:	245/70 R 17.5 143/141 J (146/146F)

EINSATZ VON THP/SL-MODULEN UND SPACERN TREIBT U-BAHNBAU IN KUALA LUMPUR VORAN



12-achsige Schwerlastkombination mit Spacer

Die 1965 gegründete Xin Hwa Holdings ist eines der führenden Transportunternehmen Malaysias und mit einer Niederlassung auch in Singapur tätig. Als Materiallieferant ist der Logistikexperte zurzeit in ein prestigeträchtiges Langzeitbauprojekt in Kuala Lumpur eingebunden. Bereits 2011 begann die Regierung hier mit dem Bau des MRT-Streckennetzes (MRT = Mass Rapid Transit), einer eigenen U-Bahn für Malaysias Hauptstadt.

Nach der geplanten Fertigstellung 2021 wird die neue Hochgeschwindigkeitsbahn das Herzstück des dortigen ÖPNV bilden und gleichzeitig das bestehende Bahnschiennetz zum umfassenden „Klang Valley Integrated Transit System“ verbinden.

Ab dem kommenden Jahr wird Xin Hwa eine Vielzahl großvolumiger Betonträger mit Einzelgewichten von bis zu 160 t an verschiedene Bauabschnitte liefern. Gestemmt werden sollen diese mit einer Goldhofer-Fahrzeugkombination, die mehr als 100 Achslinien THP/SL sowie zusätzliche Spacer umfasst. Die Fahrzeugkombination THP/SL mit ihren teleskopierbaren Spacern bietet ideale Voraussetzungen für den Transport der überlangen Betonträger. Das THP/SL-Fahrzeugkonzept zählt zu den absoluten Klassikern in der Schwerlasttransportbranche und überzeugt durch die enorme Einsatzflexibilität sowohl auf der Straße als auch bei innerbetrieblichen Transporten und auf Baustellen.

Goldhofer



THP/SL 4

Rendering beispielhaft

Nutzlast:	166,15 t
Gesamtgewicht:	180,0 t
Eigengewicht:	13,85 t
Achslast:	4 x 45,0 t
Ladehöhe:	1.175 +/- 300 mm
Ladelänge:	6.000 mm
Ladeflächenbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5



DIE ZUKUNFT STETS IM BLICK DIE FUNDAMENTE DES UNTERNEHMENS



Als zukunftsorientierter Traditionsbetrieb ist Goldhofer stolz darauf, neben der Umweltzertifizierung auch die Auszeichnungen „Top Arbeitgeber“ und „Weltmarktführer Champion“ erhalten zu haben. Das kommt natürlich nicht von ungefähr. All unsere Prozesse, unser Handeln und Denken sind darauf ausgerichtet, nicht nur die traditionell hohe Qualität unserer Produkte zu bewahren, sondern als nachhaltiges und innovatives Unternehmen auch stets im Blick zu haben, was auf uns zukommt und wie wir diesen Herausforderungen mit den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen begegnen.

Für unsere vorausschauende und ressourcenschonende Unternehmensphilosophie sowie für unser soziales Engagement gibt es zahlreiche Beispiele. Wie viele von Ihnen sicherlich wissen, befindet sich die Goldhofer AG mit ihren Tochtergesellschaften im Besitz der Alois Goldhofer Stiftung, deren Zweck in der Förderung junger Menschen begründet liegt. Als Karoline Goldhofer im Jahr 2000 diesen Schritt ging und all ihre Anteile am Unternehmen der Stiftung überschrieb, diente dies einem einzigen und wichtigen zukunftsgerichteten Ziel: Die Goldhofer AG sollte in ihrer Form bestehen bleiben, auch wenn kein Familienmitglied mehr ihre Nachfolge antritt. Es war die Sicherung ihres Lebenswerkes und gleichzeitig die Sicherung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen in der Region.

Diese weitsichtige und im positiven Sinn konservative Denkweise veranlasst uns Tag für Tag nicht nur dazu, unser Bestes zu geben, sondern auch stets am Puls der Zeit die Nachhaltigkeit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Mit einer eigenen, großen Photovoltaikanlage sowie einem Nahwärmekonzept werden große Mengen an Energie aus fossilen Brennstoffen eingespart und gleichzeitig wird der CO₂-Ausstoß signifikant verringert. Unsere Fahrzeuge werden bereits mit kritischem Blick konstruiert, um den möglichst verschleißarmen Betrieb gewährleisten zu können. Auch dem Trendthema Elektromobilität widmen wir unsere Aufmerksamkeit und arbeiten in verschiedenen Projekten intensiv daran. Mit dem »SHERPA« E, einem Gepäck- und Cargoschlepper für Flughäfen oder auch innerbetriebliche Transporte, hat Goldhofer den ersten Schritt in diese Richtung gewagt und mit einer völlig neuartigen Technologie in diesem Sektor den Grundstein für weitere bahnbrechende Elektrofahrzeuge mit hoher Zugkraft, Zuverlässigkeit und Ausdauer gelegt. Über die Einführung zukunftsweisender Technologien hinaus schaffen wir bestmögliche Voraussetzungen, damit sich unsere weitblickende Unternehmensphilosophie auch in der Entwicklung unseres Personals widerspiegelt.

Die bedarfsgerechte Ausbildung ermöglicht Schulabgängern viele verschiedene Lehrberufe im kaufmännischen und gewerblichen Bereich, in denen sie vom ersten Tag an richtig mit anpacken können, um nach Abschluss ihrer Ausbildung optimale Grundlagen für den Berufseinstieg mitzubringen. Goldhofer bietet außerdem Studenten vieler Fachrichtungen die Möglichkeit zum Betriebspraktikum mit eigenen Projekten. Auch die Möglichkeit, sich in einer Bachelor- oder Masterarbeit intensiv mit einem relevanten Thema zu beschäftigen und Handlungsempfehlungen für das Unternehmen zu entwickeln, ist bei Goldhofer gegeben.

So viel geballtes Wissen wollen wir natürlich am liebsten behalten. Daher bieten wir unseren ausgereiften Azubis sowie Bacheloranden und Masteranden in der Regel einen Vertrag an – denn sie sind die Zukunft von dem, was 1705 in einer Schmiede in Amendingen begonnen hat.

GOLDHOFER AKADEMIE GOES LIVE!



Kundenindividuelle Lösungen sind unsere Stärke, dementsprechend findet jeder Kunde bei uns das Fahrzeug, welches den gestellten Anforderungen optimal gerecht wird. Die volle Performance kann ein Fahrzeug aber nur dann bieten, wenn der Bediener es perfekt beherrscht. Aus diesem Grund legen wir größten Wert auf eine intensive Schulung bei der Übergabe des neuen Fahrzeugs. Dies gewährleistet zum einen eine sichere Fahrzeugbeherrschung und zum anderen die optimale Nutzung aller technischen Möglichkeiten, die unsere modernen Fahrzeuge bieten.

Diesem Anspruch werden wir seit Jahren gerecht. Wer uns kennt, weiß aber auch, dass wir Gutes immer noch besser machen wollen. Im letzten »MAG1705« hatten wir bereits angekündigt, Ihnen in den folgenden Ausgaben unsere Serviceprodukte im Detail vorzustellen. In der aktuellen Ausgabe starten wir mit unserer Goldhofer-Akademie.

Die Idee, als Hersteller eine Trainingsakademie aufzubauen, ist zwar nicht neu, doch in unserer Goldhofer-Akademie unter der Leitung von Thomas Dietz bieten wir nicht nur Kurse an, welche explizit die Technik unserer Fahrzeuge betreffen, sondern auch viele andere Themen aus den Bereichen Ladungssicherung, Arbeitssicherheit und Software:

Fahrzeugtechnik

- Funktionen und technische Hintergründe der Goldhofer-Schwerlastfahrzeuge

Werkstattschulung

- Fahrzeugpflege, -wartung und -reparatur
- Technisches Know-how aus den Bereichen Hydraulik, Elektrik, Pneumatik und Mechanik

Computerprogramme

- Aktuelle Goldhofer-Softwareprogramme zur Planung und Durchführung von Transporten
- Elektronischer Ersatzteilkatalog
- easyLOAD, easyPARTS, easyVERSION, easyTRACK

Ladungssicherung

- Rechtliche Vorschriften und anerkannte Regeln der Technik zur Ladungssicherung in Theorie und Praxis gem. VDI 2700 und VDI 2700a

Genehmigungen und Vorschriften im Umgang mit einem Großraum- und Schwertransport

- Pflichten von Fuhrparkleitern, Disponenten und Fahrpersonal, Ausnahmegenehmigungen

Arbeitsschutz am Fahrzeug

- Rechtliche Vorschriften, Unterweisung gem. § 70 StVZO, Abfahrtskontrolle, Betriebssicherheitsverordnung

Modulschulung nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz

- Wirtschaftliches Fahren
- Ladungssicherung
- Sozialvorschriften und Transportrecht
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Image, Marktordnung und Kriminalität
- Der Tag am Lkw

Alle Schulungen sind einzeln oder als Paket buchbar, auf Wunsch führen wir diese Schulungen auch bei Ihnen vor Ort durch.

Ihr Ansprechpartner:

Thomas Dietz
Tel.: +49 8331 15-391
thomas.dietz@goldhofer.de

Explizit möchten wir Sie auch darauf aufmerksam machen, dass wir viele dieser Schulungen für die Regionen Nord-, Mittel- und Südamerika auch bei unserer Tochter Flite Line LLC anbieten.

Ihre Ansprechpartner:

Philipp Bäcker
Tel.: +1 954 433-5617

Jason Pearce

Tel.: +1 954 636-0213
Fax: +1 954 433-5445
jpearce@flitelineusa.com
service@flitelineusa.com



WHO IS WHO GOLDHOFER SERVICE STELLT SICH VOR

Für unsere Kunden sind die Namen und Kontaktdaten unserer Servicemitarbeiter zum Teil seit Jahren vertraut, aber was tun diese eigentlich genau? Auf dieser Seite stellen wir Ihnen verschiedene Personen aus unserem Servicebereich vor.

Dieses Mal dreht sich alles um:

Walter Gebert, Industriemeister

Im Unternehmen seit:

1. September 1978

Alter:

55

Position im Unternehmen:

Gruppenleiter Service Transportprogramm

Verantwortlich für:

Reklamationen im Transportprogramm, Einsatz von Monteuren im In- und Ausland, Organisation von Kostenvorschlägen und Reparaturannahmen, Abwicklung des Tagesgeschäfts inklusive Einkauf von Ersatzteilen für den Servicebereich Aftermarket



Ihr Ansprechpartner:

Christian Reichert
Serviceleiter
Tel.: +49 8331 15-243
christian.reichert@goldhofer.de

60 KITA-PLÄTZE FÜR MEMMINGEN

Derzeit entsteht durch den Um- und Ausbau des ehemaligen Wohnhauses von Karoline und Alois Goldhofer eine moderne Kindertageseinrichtung. Die 2013 verstorbene Unternehmerin Karoline Goldhofer-Prützel hat das Anwesen in Memmingen samt großem Garten der von ihr 1990 gegründeten Alois Goldhofer Stiftung, als Alleinaktionärin der Goldhofer AG, vermacht. Die Stiftung, als Alleinaktionärin der Goldhofer AG, ist testamentarisch dazu verpflichtet, das Wohnhaus in eine Kita umzubauen, den Umbau zu finanzieren und die neue Kita zusammen mit dem Garten der Stadt Memmingen dauerhaft unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Die Kita orientiert sich an der Erziehungsphilosophie der Reggio-Pädagogik (www.dialogreggio.de). Zentrale Elemente sind ein stärkenorientiertes Bild vom Kind und sein Recht auf bestmögliche Bildung, auf die Entwicklung einer unverwechselbaren Identität sowie auf Anerkennung und Liebe. Zum Reggio-Konzept gehört auch der bewusste Umgang mit der vorhandenen Umgebung, mit den natürlichen Ressourcen und Recyclingmaterialien. Daher wird das alte Goldhofer-Haus, soweit möglich, wieder verwendet und wird elementarer Bestandteil der Kita.

Die gesamte Kita bekommt eine Hülle aus lichtdurchlässigem Material, das großzügige Blickbeziehungen zwischen innen und außen erlaubt. Das alte Goldhofer-Haus scheint hindurch und bleibt erkennbar. Ein innovatives Energiekonzept und der Einsatz recycelbarer Materialien lassen ein modernes, nachhaltiges Gebäude entstehen. Im Garten mit seinen alten Bäumen und neu gestalteten Pflanzparzellen sowie Sand- und Matschflächen können sich Fantasie und Kreativität der Kinder frei entfalten.

Der Oberbürgermeister der Stadt Memmingen, Manfred Schilder, würdigt die neue Kita: „Regionales Unternehmertum, großes persönliches Engagement und öffentliche Trägerschaft sind in der ‚Karoline Goldhofer Kita‘ auf vorbildliche Weise für ein familienfreundliches Memmingen verbunden.“



AKTUELLE TECHNOLOGIEN FÜR DIE TÜRKISCHE TRANSPORTBRANCHE

Die türkische Ağır Nakliyeciler Derneği (AND) ist ein Zusammenschluss von aktuell 13 führenden Unternehmen der nationalen Schwerlasttransportbranche. Sie wurde im November 2016 als industrieller Interessensverband mit dem Ziel gegründet, als einheitliches Sprachrohr der gesamtürkischen Schwerlasttransportindustrie umfassende Modernisierungsforderungen an die türkische Regierung heranzutragen. Dabei hat es sich der Verband auf die Fahnen geschrieben, „sämtliche rechtlichen und infrastrukturellen Hindernisse des nationalen und internationalen Schwerlastgüterverkehrs zu beseitigen, um den Mitgliedern des Verbandes die Entwicklung effizienterer und effektiverer logistischer Prozesse zu ermöglichen.“

Um die einzelnen AND-Mitglieder mit Know-how zu aktuellen Technologien auszustatten und verschie-

dene Fahrzeugkonzepte im Einsatz erleben zu können, organisierte unsere türkische Vertretung Karun vom 11. bis 13. Oktober 2017 einen zweitägigen Werksbesuch in Memmingen, der von Caglar Cuhadar und Orkun Oztuna, General Manager bei Karun, begleitet wurde.



Mit vielen neuen Eindrücken traten die Besucher des zweitägigen Technologie-Workshops ihre Heimreise an.

FOLLOW US!

Goldhofer ist in verschiedenen sozialen Netzwerken aktiv. Besuchen Sie uns auf Facebook, Instagram und Twitter, sehen Sie spannende Videos auf YouTube und erfahren Sie aktuelle Unternehmensnews auf LinkedIn. Folgen Sie uns!



TREFFEN SIE UNS AUF FOLGENDEN MESSEN



Unseren aktuellen Messekalender finden Sie hier!

JETZT »MAG1705« ABONNIEREN

Abonnieren Sie »MAG1705« und erhalten Sie kostenlos die neuesten Informationen aus der Welt von Goldhofer. In unserem Kundenmagazin lesen Sie Interessantes über unsere Produktinnovationen, spannende Erfahrungsberichte unserer Kunden aus dem täglichen Einsatz und erfahren alles über die Leistungen und Marketingaktionen von Goldhofer.

Scannen Sie hierzu einfach den unten stehenden QR-Code oder gehen Sie auf unsere Registrierungsseite <http://www.goldhofer.de/mag1705.html>, auf der Sie unser Abonnementformular ausfüllen können.



Gleich anmelden und keine Ausgabe mehr verpassen.

GOLDHOFER IMAGEFILM

Nach vielen Konzeptrunden, Planungen und natürlich auch Drehtagen ist es nun endlich so weit: Die Goldhofer Unternehmensgruppe präsentiert ihre neuen Imagefilme, an der Zahl vorerst drei! Wir haben uns viele Gedanken gemacht, wie wir uns angemessen präsentieren können, sowohl im Hinblick auf die vollständige Abbildung unseres Leistungsspektrums wie auch in Bezug auf korrekte Schwerpunktsetzung dessen, was wir zeigen. Aus diesem Grund ist unser Konzept entstanden, welches vorsieht, dass wir einen modularen Aufbau unserer Filme verfolgen – sodass wir in Zukunft dazu in der Lage sind, Ihnen jederzeit neue Inhalte zur Verfügung zu stellen, ohne komplett neue Filme drehen zu müssen. Hinzu kommt, dass die Filme jederzeit erweiterbar sind. Mit diesem Meilenstein setzt Goldhofer neue Maßstäbe in der Branche und positioniert sich für die Zukunft – wir wollen näher an unseren Kunden sein und uns mehr denn je auf ihre Bedürfnisse fokussieren, auch mit unseren neuen Filmen!



Bei den Dreharbeiten



Sehen Sie sich hier unseren Imagefilm an!

Impressum

Herausgeber:
GOLDHOFER AKTIENGESELLSCHAFT
Donaustraße 95, 87700 Memmingen/Germany
Telefon: +49 8331 15-0, Fax: +49 8331 15-239
Web: www.goldhofer.de
E-Mail: info@goldhofer.de

Redaktion:
Madeleine Staible, Erich Traub

Gesamtherstellung:
Löhr & Partner GmbH
Schatzbogen 43b, 81829 München
www.loehr-partner.de