

MAG 1705

02 / 2014

Goldhofer



04 HIGHLIGHT
Innovation Days



07 »MPA«
Preisgekrönt



08 REVOLUTION
Schwerlastmodule



11 EXPERTEN
Unsere Schweißer





Liebe Leserin, lieber Leser,

gleich für mehrere Paukenschläge hat die Goldhofer Aktiengesellschaft bei ihren »Innovation Days« gesorgt, die am 26. und 27. Juni unter dem Motto »Let's Rock!« auf dem Firmengelände in Memmingen stattfanden: Absolutes Highlight war die Präsentation der neuen Generation von Schwerlastmodul-Transportern (sozusagen „SPMT 2.0“).

Aber auch die Vorstellung der neuen »MPA-Technologie«, die Übergabe und Taufe der fünften »Faktor 5«-Brücke und das Rahmenprogramm mit spektakulären Stuntshows und einem exklusiven Rockkonzert samt imposantem Feuerwerk begeisterten die mehr als 500 Kunden und Geschäftspartner aus 36 Ländern.

Diese große Resonanz und das enorme Interesse an unseren innovativen Schwertransportlösungen machen uns unheimlich stolz. Wir haben damit wieder einmal eindrucksvoll bewiesen, dass Goldhofer der Weltmarktführer hinsichtlich Technologie, Qualität und Wertbeständigkeit ist.

Auf der IAA in Hannover (Deutsche Messe), vom 25. September bis 2. Oktober, geht die Präsentation unserer Innovationen weiter und die »MPA-Achstechnologie« in die nächste Runde. Auf unserem Messestand C07 in Halle 25 werden wir das neue MPA-Kombinationssystem MPA-K (2+5) sowie neue, innovative Features im Bereich »Bedienen« vorstellen.

Lesen Sie zur Einstimmung unsere Titelstory und besuchen Sie uns auf der IAA in Hannover. Wir freuen uns auf Sie!

Stefan Fuchs
Vorstandsvorsitzender Goldhofer Aktiengesellschaft

WIR SIND DAS ORIGINAL



Der Anfang: Die Goldhofer-Schmiede in Amendingen

Unsere Innovationen – Meilensteine in der Geschichte von Goldhofer

Goldhofer steht seit jeher für innovative und kundenindividuelle Lösungen und hat mit seiner langen Tradition und Geschichte immer wieder Maßstäbe in der Schwerlastbranche gesetzt.

1705 Die Geschichte der Goldhofer Aktiengesellschaft geht bis ins Jahr 1705 zurück. Vor über 300 Jahren wird die Goldhofer Schmiede in Amendingen, einem Stadtteil von Memmingen, erstmals urkundlich erwähnt.

1946 In der achten Generation beginnt Alois Goldhofer nach dem zweiten Weltkrieg mit der Herstellung von luftbereiften landwirtschaftlichen Anhängern in Stahlkonstruktion. Er legt damit den Grundstein für die Erfolgsgeschichte des heute weltweit agierenden Unternehmens.

1952 Goldhofer entwickelt den ersten über die Hinterräder überfahrbaren Tieflader (Typ: TU). Entwicklungspartner ist der ebenfalls in Memmingen ansässige Reifenhersteller Metzeler, der die dafür notwendigen kleinen Reifen auf 15"-Felgen liefert. Mit den Tiefladeanhängern setzt Goldhofer einen Standard in der Transportbranche und erschließt sich einen neuen Kundenkreis. Das bisher überwiegend landwirtschaftlich geprägte Klientel erweitert sich um Unternehmen der nach dem zweiten Weltkrieg aufstrebenden Transportwirtschaft.

1970 Mit der Entwicklung der Kombinations-Schwerlastbaureihe mit hydraulischem Achsausgleich und hydromechanischer Allrad-Zwangslenkung revolutioniert Goldhofer das Transportwesen.

1979 Goldhofer feiert ein besonderes Jubiläum: Insgesamt sind mehr als 10.000 Goldhofer-Fahrzeuge in über 56 Ländern erfolgreich im Einsatz. Der schwerste Landtransport auf Rädern mit einer Goldhofer-Plattform-Kombination ist damals ein 1.200t schwerer Reaktorkessel.

1987 Goldhofer erobert die Luftfahrtindustrie – mit der Entwicklung der stangenlosen Flugzeugschlepper vom Typ AST. Diese können direkt das Bugfahrwerk des Flugzeugs aufladen und müssen damit nicht mehr ballastiert werden. Der Prototyp wird zur Erprobung an Swissair übergeben und ist anfangs für 180t schwere Flugzeuge ausgelegt.

1989 Goldhofer baut die ersten selbstfahrenden Schwerlastmodule mit hydrostatischem Antrieb für Nutzlasten über 800t.

2004 Goldhofer baut seinen größten Flugzeugschlepper für den Airbus A380, der direkt an den Flugzeughersteller verkauft wird.

2012 Goldhofer lebt sein Motto „Big Toys for Big Boys“ aus und begeistert die Fachwelt mit der neuen Seitenträgerbrücke »Faktor 5«, die ein sensationelles Nutzlast-Eigengewicht-Verhältnis von 5:1 hat.

2013 Goldhofer definiert die Achstechnologie in Nutzfahrzeugen neu und stellt mit seiner bahnbrechenden »MPA-Technologie« wieder einmal die gesamte Branche auf den Kopf.

2014 Goldhofer landet den nächsten Innovationscoup und stellt bei den »Innovation Days« 2014 in Memmingen seine neue selbstfahrende Schwerlastmodul-Baureihe – sozusagen die „SPMT 2.0“ – mit einer Breite von 2,43m und einer hydraulisch breitenverstellbaren Spur vor. Damit gelingt Goldhofer auch in diesem Marktsegment eine Revolution.





INNOVATION DAYS WITH ACTION AND FUN

Die »Innovation Days« von Goldhofer am 26. und 27. Juni in Memmingen haben alle begeistert: Die Besucher konnten nicht nur Innovationen „am laufenden Band“ bestaunen, sondern wurden auch mit einem attraktiven Rahmenprogramm aus „Action and Fun“ bestens unterhalten.

Im Mittelpunkt des Hauptteils stand die beeindruckende Präsentation der neuen Generation von Schwerlastmodul-Transportern (kurz „SPMT“), die Höchstleistungen hinsichtlich Nutzlast, Kippstabilität, Biegemoment, Lenkeinschlag und Geschwindigkeit bietet. Die zukunftsweisende »MPA-Achstechnologie« wurde in unterschiedlichen Sattelfahrzeugen vorgestellt und konnte ihre Einzigartigkeit bei Testfahrten unter Beweis stellen. Zahlreiche Besucher nutzten die Chance, das neue Fahrgefühl von Robustheit, Zuverlässigkeit und Wendigkeit hautnah zu testen, sodass am Ende alle Fahrten ausgebucht waren. Perfekt in Szene gesetzt wurde auch die Übergabe der fünften »Faktor 5«-Seitenträgerbrücke an den britischen Schwertransportspezialisten Allelys Heavy Haulage, die aus Nebelschwaden und unter den Klängen einer Rockgitarre „ans Licht der Welt“ trat. Die beiden Geschäftsführer David und Peter Allely tauften die 100 t schwere Seitenträgerbrücke nach ihrem Großvater auf den Namen „Hector“.

Neben den vielen Attraktionen wurden zusätzliche Fachvorträge und in diversen Sprachen geführte Werksbesichtigungen sowie Lieferantenstände angeboten. Für den Action-Part waren zwei Profimotorradfahrer hauptverantwortlich: Sie zeigten atemberaubende Stuntshows, bei denen auch die Zuschauer mit eingebunden wurden. Die Besucher waren hell auf begeistert von den halsbrecherischen, aber professionellen Stunts, die immer wieder für Kurzweil und Nervenkitzel sorgten. Fun und Spannung boten auch der bayerische Abend und die Übertragung des Fußball-WM-Spiels Deutschland gegen die USA. Für den krönenden Abschluss des Events sorgte ein fulminantes Rockkonzert der Band „Heaven in Hell“, bei dem gemäß dem Motto „Let's Rock“ alle Zuschauer kräftig abrocken konnten. Die Stimmung beim Konzert war phantastisch und mit einem bombastischen Feuerwerk wurden die »Innovation Days« farbenfroh beendet.





EIN MPA-SATTELZUG GANZ NACH WUNSCH DAS NEUE BAUKASTENSYSTEM MACHT'S MÖGLICH



Mittlerweile gibt es keine Zweifel mehr: Mit der bahnbrechenden »MPA-Achstechnologie« für Sattelfahrzeuge hat Goldhofer definitiv einen neuen Maßstab in der Schwerlastbranche gesetzt. Dies zeigen nicht nur die Reaktionen der Kunden aus aller Welt, sondern auch die vielen Auftragseingänge. „Die überwältigende Resonanz zeigt, dass wir mit dieser extrem wartungsarmen Achstechnologie exakt die Innovation entwickelt haben, auf die der Markt gewartet hat“, betont Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer Aktiengesellschaft. „Denn es ist für jeden deutlich erkennbar, wie überlegen unsere »MPA-Achstechnologie« ist, die lediglich aus je einem Radträger, Federbein und Querlenker besteht. Aufgrund dieser Einfachheit und der Reduktion auf das Wesentliche hat sie im Vergleich zu anderen Achssystemen klare Vorteile und bietet einen deutlichen Mehrwert.“ Die »MPA-Achstechnologie« wird daher mit den Attributen „extrem manövrierfähig“, „funktional“ und „zuverlässig“ absolut treffend charakterisiert. Davon konnten sich Ende Juni bei den »Innovation Days« auch mehr als 500 Geschäftspartner aus 36 Ländern überzeugen. Die dort angebotenen Testfahrten waren an beiden Veranstaltungstagen ausgebucht und sorgten für so manchen „Aha-Effekt“.

Seit diesem Sommer hat Goldhofer die »MPA-Achstechnologie« für alle Sattelfahrzeugvarianten (Semi und Tiefbett) als Baukastensystem ins Produktportfolio integriert. „Mit diesem neuen Baukastensystem kann sich der Kunde exakt und vergleichsweise einfach eine Sattelzugvariante mit bis zu zehn Achsen konfigurieren, die für seine Transportaufgaben die wirtschaftlichste ist“, erklärt Renato Ramella, Vertriebsleiter Europa bei Goldhofer. Zum neuen Baukasten für das MPA-Sattelkombinationssystem gehören Schwanenhälsen, vordere Fahrwerke bis zu drei Achsen und dazu passende Tiefbett- und Semi-Fahrzeuge.

**GOLDHOFER-»MPA-ACHSTECHNOLOGIE«
GEWINNT DEN AWARD
TRAILER INNOVATION 2015**

Trailer Innovation 2015: Was macht die »MPA-Achstechnologie« zum verdienten Preisträger?
Die zum Patent angemeldete »MPA-Achstechnologie« basiert auf dem von Pkw-Lenkachsen bekannten und bewährten System der MacPherson-Achse. Goldhofer hat dieses genial einfache Prinzip für Tieflader adaptiert und für die Belange des Schwerlasttransports optimiert. Die Goldhofer-»MPA-Achse« ist das leichteste Einzelradsystem auf dem Trailermarkt und wurde unter minimalem Teileeinsatz („weniger ist mehr“) für die Funktionen Achsführung, Lenkung, Federung und Dämpfung sowie Achsausgleich konzipiert. Zusätzlich zur zwangsgelenkten »MPA-Achse« wurde eine reibungsgelenkte Vor- und Nachlaufachse entwickelt, die aus den gleichen Komponenten wie das patentierte System besteht.





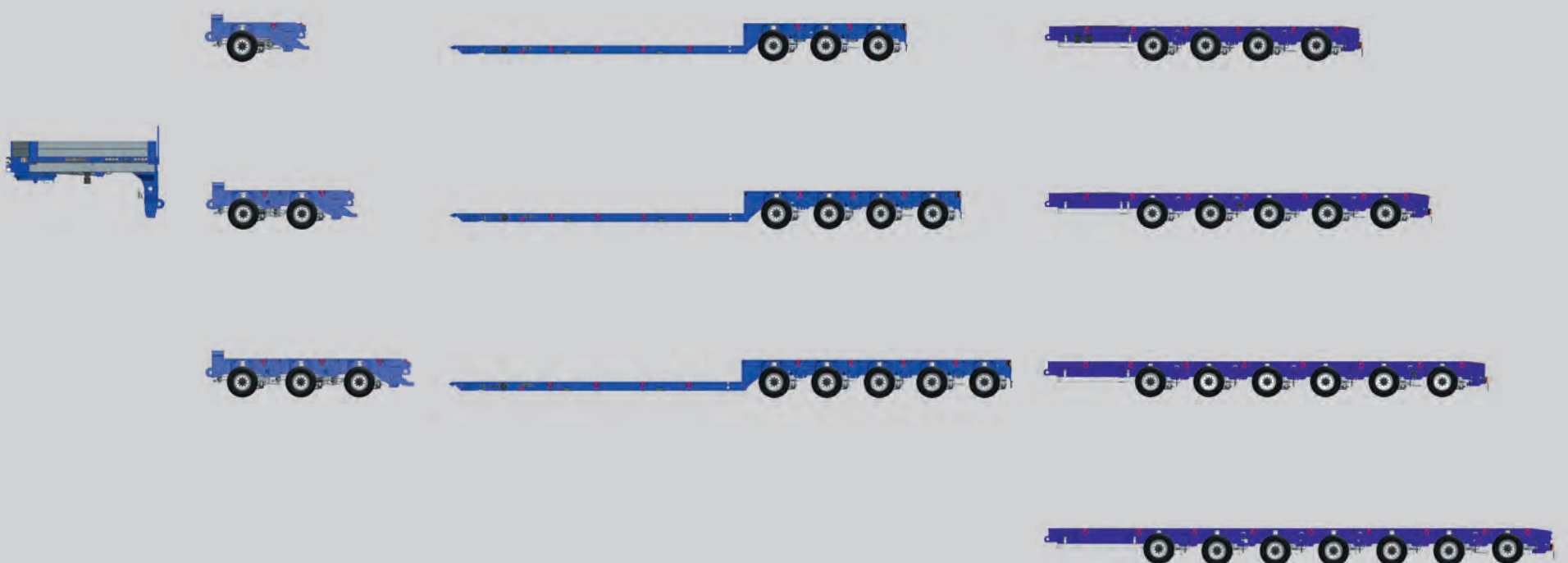
INTELLIGENTE FERNBEDIENUNG DIE iTAP-APP

Bei allen MPA-Sattelfahrzeugen kann man in Zukunft mit einem Smartphone auch ein neues und innovatives elektronisches Feature nutzen: die iTAP-App (intelligent Trailer Access Point) von Knorr-Bremse, die in Zusammenarbeit mit Goldhofer für den hydraulischen Achsausgleich weiterentwickelt wird. Neben der elektronischen Regelung des Fahrniveaus – d. h. der Regulierung der Ladehöhe des Fahrzeugs mit dem Smartphone – liefert diese App verschiedene sicherheitsrelevante Informationen in Echtzeit, z. B. Drücke und Temperaturen der einzelnen Reifen und die Achslast. Die iTAP-App, die auf allen gängigen Betriebssystemen wie iOS, Android, Windows Phone und BlackBerry OS läuft, kann außerdem Dokumentationsmaterial generieren, erlaubt den Zugriff von jedem Zugfahrzeug einer Flotte aus und ist über WLAN ohne Verkabelung leicht zu handhaben. Diese neue und innovative Technologie steht vom ersten Quartal 2015 an für alle MPA-Sattelzugvarianten zur Verfügung.

„Mit der iTAP-App können die Transporte mit unseren MPA-Sattelfahrzeugen nochmals optimiert werden und die Handhabung wird bedienungsfreundlicher“, betont Renato Ramella. „Denn wir denken, dass auch in der Schwertransportlogistik der Einsatz von Informationstechnik (IT) künftig immer relevanter sein wird. Deshalb hat sich die Goldhofer Aktiengesellschaft als weltweit führender Hersteller von Schwertransporttechnologie dementsprechend positioniert und ist auch in dieser Hinsicht einmal mehr der Vorreiter in der Branche.“



MPA-K-FAMILIE



Die MPA-K-Familie („K“ steht für „Kombination“) ist ein Baukastensystem, bestehend aus Schwanenhälsen, vorderen Fahrwerken von ein bis drei Achsen, entsprechenden Ladebrücken für Plateau- oder Tiefbettkombinationen sowie Heckfahrwerken mit vier bis sieben Achsen. Stellen Sie sich einfach das Fahrzeugkonzept zusammen, das für Ihre Transportaufgaben das wirtschaftlichste ist, mit Sattelfahrzeugen bis zu zehn Achsen – für Ihre Transporte heute und morgen.

WELTREVOLUTION IM SPMT-SEGMENT

NEUE SCHWERLASTMODULE PST/ES-E

Mit der neuen, erstmals bei den »Innovation Days« Ende Juni in Memmingen präsentierten Generation von Schwerlastmodul-Transportern (kurz „SPMT“) hat Goldhofer wieder einmal seine einzigartige Innovationsstärke bewiesen. „Das ist so etwas wie die Weltrevolution im Schwerlastmodul-Bereich“, sagt Goldhofer-Vorstandsvorsitzender Stefan Fuchs. Die neue Fahrzeuggeneration bietet zahlreiche Innovationen und „ist die perfekte Symbiose“ aus zwei Produktlinien: Der kostengünstige Transport eines 2.430 mm breiten Moduls wird mit der Kippstabilität eines 3.000 mm breiten Fahrzeugs vereint. „Wir sind jetzt im SPMT-Segment mit unseren PST/ES-E-Modulen bei allen technischen Features führend“, betont Stefan Fuchs. „Egal ob bei Nutzlast, Kippstabilität, Biegemoment, Lenkeinschlag oder Geschwindigkeit.“

Die neue Generation umfasst insgesamt drei Schwerlastmodul-Transporter: Typ PST/ES-E (285) mit elektronischer Vielweglenkung und hydraulisch breitenverstellbarer Spur, Typ PST/ES-E (315) mit 45 t Achslast sowie Typ PST/ES-E (385), der erste Modultransporter mit einer Achslast von 60 t. Der PST/ES-E (285) hat mit einer Spurbreite von 1.810 mm eine um 24 % höhere

Seitenstabilität als ein konventioneller SPMT mit einer Spurbreite von 1.450 mm. Basierend auf einer Grundbreite von 2.430 mm kann er schnell und kostengünstig zum Einsatzort transportiert werden.

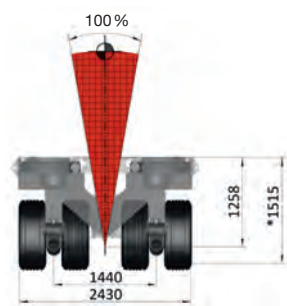
Der PST/ES-E (385) ist für ultraschwere Lasten konzipiert und bietet das bestmögliche Nutz-Achslast-Verhältnis – und dies mit herkömmlicher Lkw-Standardbereifung. Denn das ist einer der Schlüsselfaktoren: Alle neuen Selbstfahrer sind mit Standard-Tiefladerreifen oder Lkw-Reifen in den Größen 215, 285, 315 und 385 ausgerüstet. Außerdem ist aufgrund des Lenkeinschlags von +/-135° und der größeren Auflagefläche der Reifen der Verschleiß wesentlich geringer.

Dieser Vorteil und die geringeren Anschaffungskosten für Standardreifen führen dazu, dass sich die Unterhaltskosten im Vergleich zu den üblicherweise im SPMT-Segment eingesetzten Gabelstaplerreifen um bis zu 50 % reduzieren lassen. Als Antriebsaggregate stehen vier Powerpacks mit Leistungsstärken von 150, 207, 360 und 390 kW zur Verfügung, von denen zwei bereits die Emissionsnorm „TIER 4 Final“ erfüllen. Zudem wird optional ein Hybridantrieb angeboten.

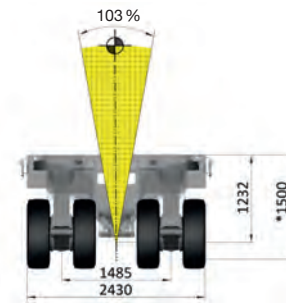
„Die neue SPMT-Generation von Goldhofer weist bei den entscheidenden Parametern wie Kapazität, Biegemoment, Geschwindigkeit und Zugkraft wesentlich bessere Werte auf als herkömmliche SPMT-Fahrzeuge“, sagt Horst Häfele, Verkaufsleiter Schwerlastmodule. So ist beispielsweise aufgrund des neu entwickelten Antriebssystems die Einsatzgeschwindigkeit zwischen 30 und 100 % verbessert und bei der Zugkraft wird ein Plus von 27,5 % erreicht. Zudem konnte die Seitenstabilität um bis zu 24 % erhöht werden.

„Diese Faktoren und die geringeren Mobilisierungskosten bieten einen deutlichen Mehrwert“, betont Häfele. „Das Ergebnis unserer Neuentwicklungen ist eine sehr wettbewerbsfähige Schwerlastmodul-Flotte, die sich auch durch hohe Flexibilität auszeichnet. Deshalb bezeichnen wir unsere Innovation als den neuen SPMT 2.0.“ Und für Stefan Fuchs steht fest: „Mit unseren neuen PST/ES-E-Modulen haben wir wieder einmal eindrucksvoll unter Beweis gestellt, dass Goldhofer der Weltmarktführer hinsichtlich Technologie, Qualität und Wertbeständigkeit ist.“

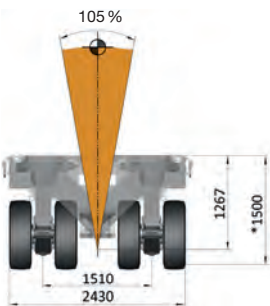
Vorgängermodelle



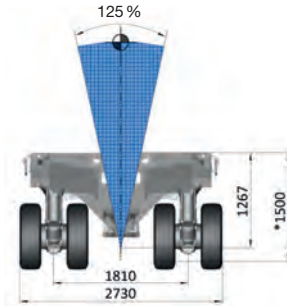
PST/ES-E (385),
ähnlich einem
konventionellen SPMT



PST/ES-E (315)



PST/ES-E (285)

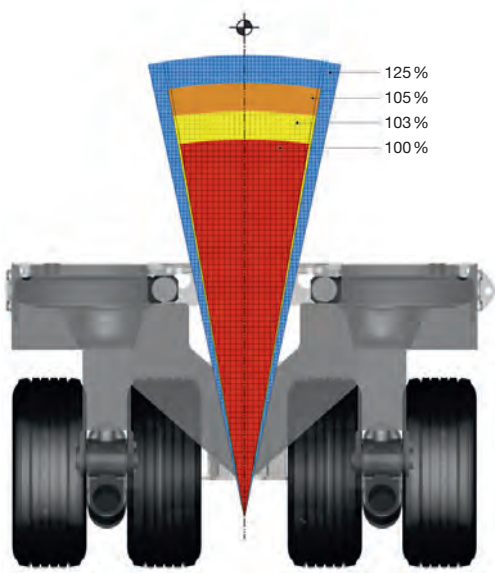


PST/ES-E (285),
Radsatz um 180° gedreht

Lösung PST/ES-E (285)



Vergleich der Kippstabilität





»Wir freuen uns natürlich sehr über diesen erneuten Vertrauensbeweis. Wenn die Besten der Branche immer wieder auf unsere Achslinien setzen, dann ist das die höchste Auszeichnung, die wir erhalten können.« Stefan Fuchs

Werner Schmidbauer, Geschäftsführer der Schmidbauer GmbH & Co. KG, und Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer Aktiengesellschaft, bei der Übergabe.

SCHMIDBAUER SETZT AUF GOLDHOFER-QUALITÄT SUPERLEICHTE THP/SL-S-ACHSEN

Schwere und schwerste Lasten sind bei Schmidbauer seit jeher in besten Händen. Seit der Firmengründung 1932 durch Jakob Schmidbauer in München hat sich Schmidbauer zu einem der bedeutendsten Dienstleister entwickelt, wenn es um die Gestellung von mobilen Kranen, multimodalen Logistikkonzepten für Schwertransporte, anspruchsvolle Montagen oder die Entwicklung und Realisierung von technischen Konzepten für die Schwerlastbranche geht. Beim Transportequipment vertraut Schmidbauer seit vielen Jahren auf Goldhofer-Qualität. Um noch besser für die Herausforderungen der Zukunft gewappnet zu sein, erweiterte das Unternehmen nun seinen Fuhrpark um 20 Achslinien vom Typ THP/SL-S sowie vier spezielle Trafo-Tiefbettbrücken mit geteilter Ladefläche.

„Wir werden in der Branche als einer der Spezialisten für schwierigste Transportaufgaben wahrgenommen und diesem Ruf werden wir auch dank der innovativen Fahrzeugsysteme von Goldhofer gerecht“, erklärt Werner Schmidbauer, Geschäftsführer der Schmidbauer GmbH & Co. KG, bei der Auslieferung der neuen Achslinien in Memmingen. „Durch das extrem niedrige Eigengewicht der THP/SL-S-Achsen von Goldhofer vereinfacht sich für einen Großteil unserer Transportprojekte das Genehmigungsverfahren, weil wir mit den Fahrzeugkonfigurationen die Anforderungen der Zulassungsbehörden erfüllen. Das spart Zeit und Geld und steigert unsere Wettbewerbsfähigkeit enorm“, so Werner Schmidbauer. „Gerade bei kniffligen Transportaufgaben ist das Goldhofer-Know-how von unschätzbarem Wert für uns.“

Dank eines innovativen Rahmenkonzepts wird bei den THP/SL-S-Achsen von Goldhofer das Eigengewicht auf unter 2,5 t pro Achse reduziert. Damit sind diese Goldhofer-Module das leichteste vollkombinationsfähige Schwerlastmodulsystem der Welt. Dank ihres hohen Biegemoments sind die THP/SL-S-Systeme extrem belastbar, sodass – je nach Art der Ladebrücke und Anzahl der Achslinien im Tiefbett – Nutzlasten von über 200 t gefahren werden können. Durch das niedrige Eigengewicht und die Tiefbettvariationen sind mit der THP/SL-S-Baureihe mehr Autobahnfahrten und Brückenüberfahrten als mit schwereren Systemen möglich, sodass die Transportspezialisten von Schmidbauer weniger Ausweichstrecken fahren müssen und gleichzeitig höhere Nutzlasten transportieren können. Ein weiterer Vorteil dieses neuen Fahrzeugkonzepts ist die Kombinierbarkeit mit Modulen mit höheren Achslasten und die Verwendung von Zubehör aus diesen Baureihen, wie z. B. Schwanenhälsa- oder Drehschemel für Langmaterialtransporte.

Goldhofer



**STHP/SL-S (245) 12 (5+7)
mit FBB**

Nutzlast:	115,0t
Gesamtgewicht:	163,5t
Sattellast:	19,5t
Achslast:	12x12,0t
Ladehöhe:	1.190 mm +/-300 mm
Ladelänge FBB:	7.000 mm
Fahrzeugbreite:	3.000 mm
Bereifung:	245/70 R 17.5



EINER DER GRÖSSTEN TRANSPORTE ITALIENS

KOMBINATION FÜR MARRAFFA IM EINSATZ

Für den Transport einer Industriekolonne setzte der italienische Schwerlast- und Krandienstspezialist Marraffa Srl im Mai dieses Jahres eine Goldhofer-Kombination aus den Schwerlastmodul-Transportern PST/SL-E und THP/SL ein. Die Fahrzeuge standen vor einer besonderen Aufgabe: dem größten und schwersten Transport, der jemals auf einer öffentlichen Straße in Apulien durchgeführt wurde, und zugleich dem zweitgrößten in der Geschichte Italiens.

Die Planung des Einsatzes, der Anforderungen an das Equipment und der Straßenanpassungen dauerte insgesamt 21 Monate. Die Beladung der Fahrzeuge begann am Montag, den 26. Mai, und zog sich bis 22 Uhr des folgenden Tages, als der Konvoi schließlich die Anlage von Modomec in Massafra in Richtung des Hafens von Tarent verlassen konnte. Der Transport wurde auf den Staatsstraßen SS7 (Bari-Tarent) und SS106 durchgeführt. Die eingesetzte Fahrzeugkombination bestand aus zwei selbstfahrenden Schwerlastmodul-Transportern mit insgesamt 42 Achsen und 336 Rädern (8 Räder pro Achse). Angetrieben wurden die Fahrzeuge von zwei Powerpacks mit jeweils 360 kW. Die theoretische Höchstgeschwindigkeit betrug 15 km/h, doch angesichts des Gesamtgewichts von ungefähr 650 t (entspricht 15 voll beladenen Lkws) beschränkte man sich auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4 km/h.



In der ersten Nacht des Transports vom 27. auf den 28. Mai wurde die lange Kolonne, die von Modomec für einen russischen Kunden konstruiert wurde, auf einen Parkplatz befördert. Am nächsten Abend um ca. 22 Uhr ging die Reise weiter. Die SS106 wurde bis Mitternacht erreicht, wobei ein Teil der Strecke in der entgegengesetzten Richtung des üblichen Verkehrs zurückgelegt werden musste. Ein unbenutzter Bereich des Tarenter Hafens war schließlich das vorläufige Ziel des Transports. Am 30. Mai um 7 Uhr starteten die Modulfahrzeuge dann ihre letzte Etappe zum 5. Pier des Hafens, wo die Kolonne zur Verschiffung nach Russland auf die „MV Trina“ geladen wurde.



Am dreitägigen Transporteinsatz beteiligt waren 20 Mitarbeiter von Marraffa, einige Angestellte des Energieunternehmens Enel, die bei der Fahrt unter Stromleitungen behilflich waren, sowie zwei Angestellte eines Straßenbauunternehmens, die sich um die typischen Problemstellungen eines solchen Transportes kümmerten. Marraffa stellte zudem das Begleitpersonal, das Fahrzeuginhaber vor dem außergewöhnlichen Transport warnte.

Goldhofer

**PST/SL-E und THP/SL (245)
in P 1+1/2 Kombination**

Nutzlast:	490t
Gesamtgewicht:	650,0t
Achslast:	28x23,2t
Ladehöhe:	1.175 mm +/- 300 mm
Fahrzeugbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5

Goldhofer

MPA 4 A

Nutzlast:	40,0t
Gesamtgewicht:	56,0t
Sattellast:	18,0t
Achslast:	4x9,5t
Ladehöhe:	845 mm +255/-60 mm
Ladelänge:	8.200 mm
Fahrzeugbreite:	2.550 mm
Bereifung:	245/70 R 17.5

DER MPA 4 MISCHT MIT NEUE ACHSE BEWÄHRT SICH



Logistikanforderungen gehören in der Baubranche mittlerweile zum A und O. So musste kürzlich von der Feldmann Transport AG eine ca. 300t schwere Betonmischanlage abgebaut, transportiert und am neuen Einsatzort wieder aufgebaut werden.

Die Betonmischanlage stand im Herzen von Davos und wurde beim Bau eines neuen Einkaufszentrums eingesetzt. Mithilfe von zwei Autokränen wurde die Anlage zerlegt und auf einen aus 12 Fahrzeugen bestehenden Fahrzeugkonvoi verteilt. Darunter befand sich auch der erst kürzlich von der Firma Feldmann neu erworbene MPA 4. Beladen wurde dieses Fahrzeug mit einem 7 m langen und 3,7 m breiten Betonfundament für die Mischanlage. Im Konvoi unter Polizeibegleitung machten sich die überbreiten Schwertransporter dann auf ihre ca. 5-stündige Etappe nach Filisur, inmitten der schweizerischen Bergwelt.

Alois Lüönd ist begeistert von seinem neuen MPA 4: „Das Fahrzeug von Goldhofer fahre ich sehr gerne, denn es ist gerade in schwererem Gelände einfacher zu handeln und wesentlich stabiler im Achsausgleich als mein früheres Fahrzeug.“





ERFOLGREICHES LIVEERLEBNIS MPA AUF UK-TOUR

Die »MPA-Achstechnologie« von Goldhofer ist in vielerlei Hinsicht eine bahnbrechende Innovation. Davon konnte sich nun im April und Mai ein breites Publikum in Großbritannien überzeugen. Unter dem Motto »MPA-Technologie« – Die Innovation von Goldhofer wurde in Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz ein Zug aus einem Goldhofer-Sattelanhänger »MPA« und einem Mercedes Benz Arocs auf Tour geschickt. Ziel waren insgesamt 4 Messen sowie exklusive Roadshow-Events direkt auf dem Gelände von interessierten Kunden, zu denen kleine Bauunternehmen genauso gehörten wie namhafte Schwerlastspezialisten.

Das Interesse an der zukunftsweisenden Achstechnologie-Innovation war überall sehr groß. Das Design und ebenso die vielen kleinen Dinge, die das Leben des Fahrers einfacher machen, zeigten dem Betrachter: der robuste und wendige »MPA« passt sich jeder Herausforderung an – hier wurde an alles gedacht.

Ein Kunde ließ es sich nicht nehmen, gleich selbst einen seiner Bagger zu versetzen und den Zug unter Echtbedingungen zu testen. Am Ziel angekommen, war ihm die Begeisterung über die Manövrierfähigkeit anzusehen: „Mit der Fernsteuerung und dem einzigartigen Lenkeinschlag von 60° kann ich den »MPA« exakt rückwärts in meine Garage lenken. Das ist unglaublich.“

Das Ziel der Roadshow war es, den Kunden zu ermöglichen, die Produkte live zu erleben und sich ein klares Bild von deren Vorteilen zu machen. Das Kundenurteil lautet: Unfassbar, beeindruckend, eine perfekte Lösung, die die Zukunft bedeutet. Nach diesem äußerst zufriedenstellenden Feedback wird bereits an einer Fortsetzung der Roadshow in einem anderen Land gearbeitet.

Extrem manövrierfähig,
wendig wie eine Eidechse: Die
innovative »MPA-Technologie«
von Goldhofer



Lesen Sie hier alles zur
MPA-Roadshow

DIREKTE VERLEGUNG VON STROMKABELN SPEZIALLÖSUNG FÜR ALLELYS HEAVY HAULAGE

Für seinen langjährigen Kunden Allelys Heavy Haulage (UK) hat Goldhofer zum wiederholten Mal eine spezielle Lösung entwickelt. Für den Transport von Kabeltrommeln und die direkte Verlegung der Stromkabel realisierte Goldhofer ein Fahrzeugsystem mit einer Nutzlast von 60 t, das aus einem vierachsigen Schwerlastmodul vom Typ THP/MT, einer Spezialkesselbrücke, einem Schwanenhals und einer extra für diese Aufgabe gefertigten Dreheinrichtung besteht.

Seit Ende August transportieren insgesamt drei dieser Fahrzeuge Kabeltrommeln für die Prysmian Group, dem Weltmarktführer im Bereich Energie- und Kommunikationskabel. Mit den Stromkabeln sollen in Großbritannien zwei mehrere hundert Kilometer voneinander entfernte Kraftwerke verbunden werden, damit diese künftig Stromspitzen besser regulieren können. Zu den besonderen Anforderungen dieses Projekts gehört, dass jede Kabeltrommel ohne Unterstützung durch einen Kran von der Kesselbrücke aufgenommen werden kann. Zudem muss die Kabeltrommel für den Abzug des Stromkabels auf Rollen gelagert sein. Dabei gewährleistet die speziell konstruierte und in beiden Richtungen stufenlos nutzbare Dreheinrichtung das problemlose Abrollen des Kabels.

Aufgenommen werden die unterschiedlich großen und schweren Kabeltrommeln, indem die 7,6 m lange und 3,6 m breite Kesselbrücke zunächst auf Rollerplatten abgestellt und vom Schwanenhals abgekoppelt wird. Dann wird die jetzt „offene“ Kesselbrücke unter der gelagerten und zuvor exakt positionierten Kabeltrommel durchgeschoben und anschließend wieder am Schwanenhals verriegelt. Mit dessen Hub und dem des Schwerlastmoduls THP/MT wird die Kesselbrücke



angehoben, bis die Kabeltrommel von ihren Auflagern abgehoben ist. Die Dreheinrichtung ermöglicht sowohl den gebremsten Abzug als auch das selbständige Zurückwickeln des Kabels.

Die Testläufe in der Cammell Laird in Liverpool, einer der bekanntesten und größten Schiffswerften Großbritanniens, sind ohne Probleme über die Bühne gegangen. Simon Homer, als Commercial Manager bei Allelys Heavy Haulage zuständig für dieses Projekt, stellt daher hochzufrieden fest: „Auf das Know-how von Goldhofer können wir uns einfach verlassen. Die finden für uns immer eine Lösung, egal wie schwierig oder außergewöhnlich der Transport ist.“

Goldhofer



MPA 4 A

Nutzlast:	52,0t
Gesamtgewicht:	68,0t
Sattellast:	20,0t
Achslast:	4 x 12,0t
Ladehöhe:	845 mm +255/-60 mm
Ladelänge:	8.800 mm
Fahrzeugbreite:	2.550 mm
Bereifung:	245/70 R 17.5

Goldhofer



STHP/MT 4 (0+4)
mit Kabeltrommelbett

Nutzlast:	60,0t
Gesamtgewicht:	95,9t
Sattellast:	43,5t
Achslast:	4 x 13,1t
Ladehöhe:	1.120 mm +/- 300 mm
Ladelänge KB:	7.600 mm
Fahrzeugbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R 17,5



SCHWEISSEN IST SICHERHEIT UNSERE EXPERTEN MACHEN DEN UNTERSCHIED

Der Anspruch, unseren Kunden stets die besten Fahrzeuge anzubieten, zieht sich bei Goldhofer durch alle Abteilungen und alle Abläufe. Egal ob Sattelfahrzeug der neuesten Generation mit »MPA-Achstechnologie« oder Schwerlastmodul der THP-Baureihe: in allen Goldhofer-Fahrzeugen stecken neben den High-End-Komponenten auch viele Stunden an handwerklichem Know-how, die eine Verarbeitungsqualität höchster Güte garantieren und unsere Fahrzeuge so einzigartig machen. Es kommt nicht von ungefähr, dass unsere Kunden vor allem auch die Robustheit ihrer Goldhofer-Fahrzeuge im täglichen Einsatz schätzen.

Ein besonderes Know-how müssen im Stahlbau unsere 45 geprüften Schweißer an den Tag legen, wenn es darum geht, die Stahlrahmen für unsere Fahrzeuge zu erstellen. In einem Sattelaufleger mit drei Achsen stecken je nach Ausführung bis zu 34 Stunden harte Schweißarbeit. Das bedeutet, dass zwei Mann in der Früh- und zwei Mann in der Spätschicht an einem

Fahrzeugrahmen arbeiten. Für den Rahmen eines fünfsachsigen THP-Modulsystems werden sogar 83 Stunden benötigt. Als Schweißverfahren wird in erster Linie das Metallaktivgasschweißen (MAG) angewandt, ein Lichtbogenschweißverfahren, das bei unlegierten und legierten Stählen verschiedenster Dicke verwendet wird.

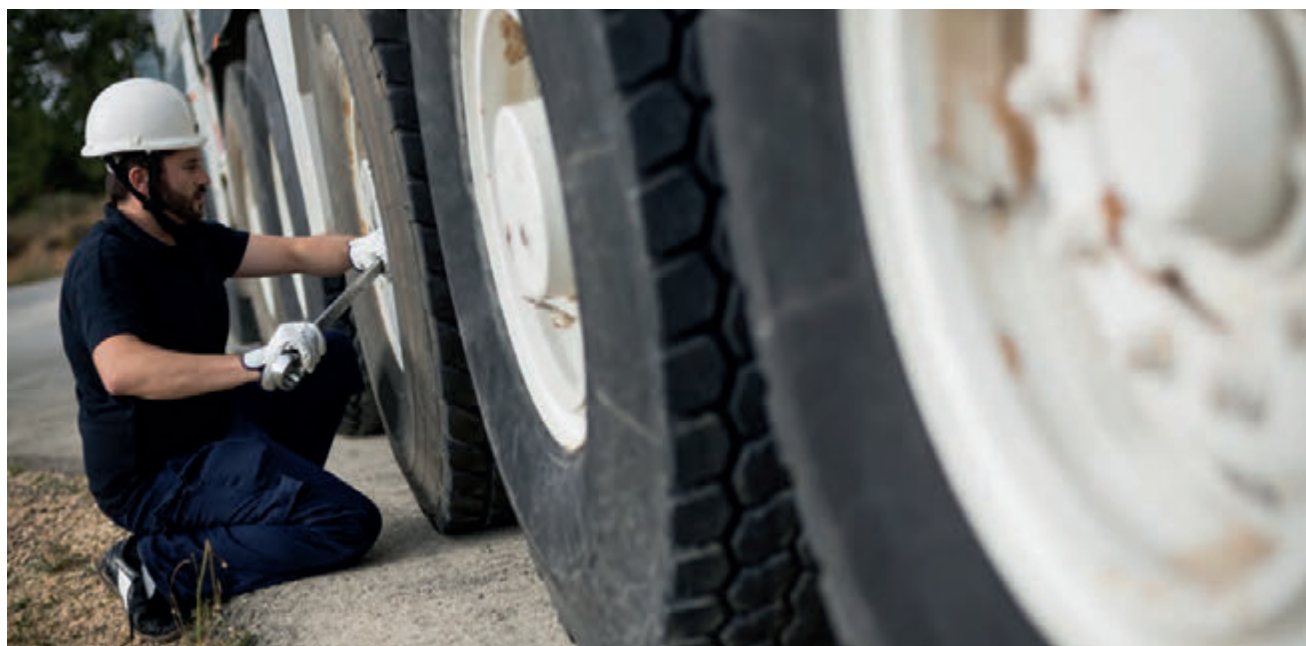
Um das Niveau der Fahrzeuge auf dem höchsten Level halten zu können, setzen wir bei Goldhofer nur geprüfte Schweißer ein, die laufend intern geschult und jährlich neu geprüft werden. Das Goldhofer-Schweißer-Know-how wird im Unternehmen aktiv weitergegeben. Unsere „alten Hasen“, die zum Teil seit über 30 Jahren bei Goldhofer in der Schweißtechnik tätig sind, geben ihr Wissen an den Nachwuchs weiter, der im Unternehmen selbst ausgebildet wird. Selbstverständlich wird auch in der Schweißnahtvorbereitung mit dem besten technischen Equipment wie zum Beispiel dem Plasmaschneidroboter der Firma Erl gearbeitet, der eine

besonders exakte Geometrie der Schweißfuge sicherstellt. Da für unsere Fahrzeuge hochfeste Materialien wie Feinkornbaustahl verwendet werden, ist der Schweißprozess besonders schwierig und erfordert absolute Spezialisten. Diese verschweißen pro Jahr ca. 120 t an Schweißdraht.

Alle sicherheitsrelevanten Schweißnähte werden visuell oder mithilfe von Ultraschall-Prüfverfahren überprüft, um den hohen Qualitätsanspruch von Goldhofer zu erfüllen. „Von der fachlichen Kompetenz des Goldhofer-Stahlbaus profitieren alle Kunden, denn das Goldhofer-Know-how garantiert höchste Sicherheit auch bei extremen Belastungen“, so Vorstandsmitglied Hubert Schaller. „Weltweit halten unsere Fahrzeuge hohen dynamischen Belastungen stand und sind für ihre Langlebigkeit bekannt, getreu dem Motto: Bei Goldhofer kommen nicht die Fahrzeuge zurück, sondern die Kunden!“



DAS GOLDHOFER-SERVICETEAM RUND UM DIE WELT FÜR SIE DA



Goldhofer-Fahrzeuge sind bekannt für ihre Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit. Doch selbst bei bester Wartung und Pflege kommt es vor, dass technische Probleme auftreten. Im einfachsten Fall wird die Störung auf dem heimischen Betriebshof erkannt und kann direkt von der eigenen Werkstatt behoben werden. Wenn das Problem aber während des Transports auftritt, ist schnelle und kompetente Hilfe gefragt. In einem solchen Fall können unsere Kunden auf das Goldhofer-Serviceteam zählen. Ein weitreichendes Netzwerk wird aktiviert und abhängig von der Schwere des Problems greifen verschiedene Organisationsstufen ein.

Grundsätzlich sind wir im Notfall an 365 Tagen im Jahr, 24 Stunden am Tag direkt für Sie erreichbar. Unsere Notrufnummer ist mit eigenen, erfahrenen Mitarbeitern besetzt, die über notwendige Maßnahmen unmittelbar entscheiden und entsprechende Aktionen veranlassen können. Im einfachsten Fall wird das Problem sofort mit dem Fahrer am Telefon gelöst, sodass der Transport umgehend fortgesetzt werden kann.

Die nächste Stufe tritt ein, wenn sich das Problem am Telefon nicht lösen lässt. Ab diesem Moment ist klar, dass ein Servicetechniker ausrücken oder eine Werkstatt aufgesucht werden muss. Hierfür können wir auf unser globales Netzwerk aus qualifizierten Servicepartnern zurückgreifen, das sich über viele Länder erstreckt. Qualifizierte Goldhofer-Servicepartner sind Fachwerkstätten, die von uns ausgebildet wurden und autorisiert sind, Reparaturen an Goldhofer-Fahrzeugen durchzuführen. Alleine in Deutschland sind es aktuell rund 60 Partner. Eine Voraussetzung für die Qualifizierung als Goldhofer-Servicepartner ist ein installierter Notdienst, der sicherstellt, dass keine Zeit verloren

geht. Im Einsatzfall geben wir unseren Partnern klare Anweisungen, was zu tun ist. Am Fahrzeug angekommen, kann der Monteur daher sofort mit der Instandsetzung beginnen.

Die Adressen unserer Servicepartner sind Bestandteil unserer Dokumentation und werden auf unserer Homepage ständig aktualisiert. Somit haben Sie die Möglichkeit, bei auftretenden Problemen auch direkt eine kompetente Fachwerkstatt aufzusuchen. Alle unsere Partner sind autorisiert, Garantie- und Gewährleistungsarbeiten durchzuführen. Für Sie bedeutet dies: minimaler Bürokratieaufwand, schnelle und unkomplizierte Abwicklung.

Wir arbeiten ständig an der Erweiterung unseres weltweiten Servicenetzes, wobei die von uns gestellten Anforderungen sehr hoch sind. Ausgebildetes Fachpersonal, Notdienst, Servicefahrzeuge, Erfahrungen mit den von uns verbauten Komponenten sind nur einige Punkte, die bei der Auswahl eines neuen Partners berücksichtigt werden. Aktuell installieren wir beispielsweise neue Partner in Australien, Russland und Indien, aber auch im Inland sind wir ständig im Gespräch mit neuen Bewerbern. Oftmals greifen wir hierbei auf die Empfehlung unserer Kunden zurück und nehmen gerne auch Ihre Anregung auf.

Für Aufgaben, die absolute Spezialisten erfordern, beschäftigen wir auch selbst 20 Servicetechniker, die weltweit für unsere Kunden im Einsatz sind. „Kein Tag wie der andere“ – so könnte man das Berufsbild des Servicetechnikers bei Goldhofer wohl am einfachsten beschreiben. Doch hierzu mehr in einer der nächsten Ausgaben dieses Magazins. Seien Sie gespannt!

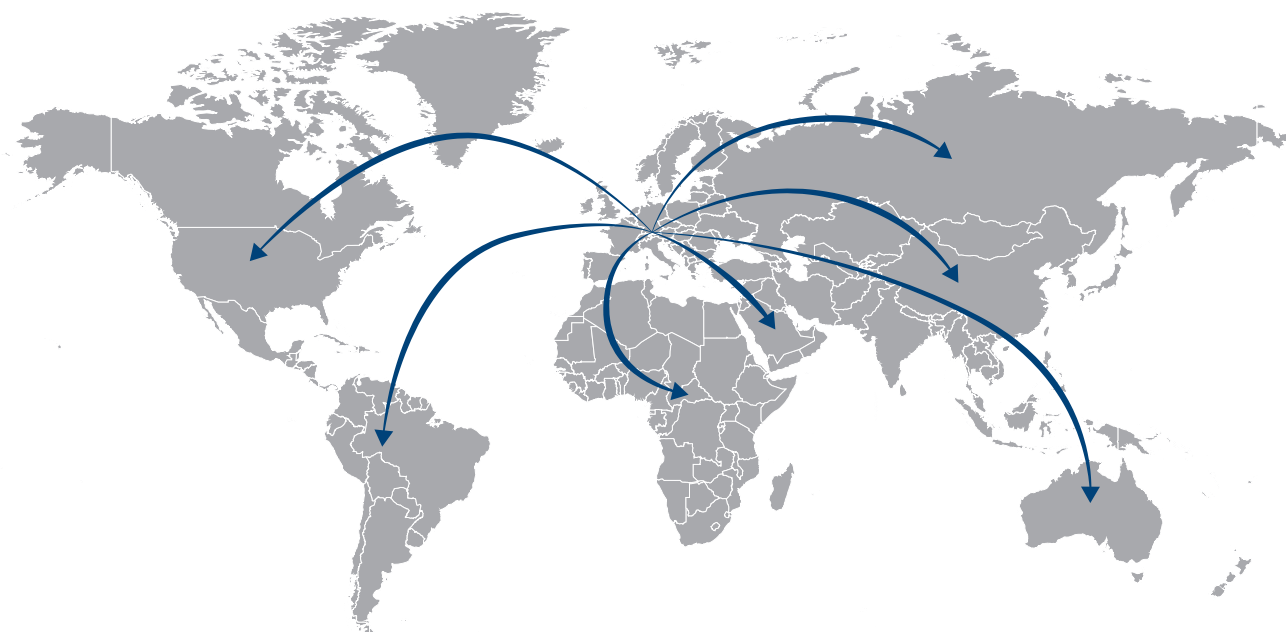
TIPP AUS DER WERKSTATT

In der letzten Ausgabe haben wir Sie über das Thema Wartung und Pflege von Elektroanlagen informiert. Heute wollen wir über unsere Erfahrungen mit Multikupplungen berichten. Egal ob Multikupplungen oder Duo-Matic-Kupplungen, diese Bauteile sollen dem Fahrer die Bedienung des Tiefladers erleichtern. Früher musste beim An- und Abbau des Schwanenhalses jede Hydraulikleitung separat gekuppelt werden. Die Anschlussschläuche lagen danach meist im Weg, nicht selten wurden sie dabei beschädigt und oft tropfte auch noch Öl heraus. Keine angenehme Arbeit. Heute sind diese Schläuche in einer Multikupplung zusammengefasst, bei der ein einziger Bedienhebel ausreicht, um alle Funktionen zu kuppeln. Eine praktische Option, deren Anschaffung sich lohnt.

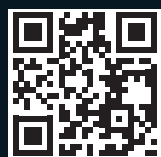
Aber auch bei Multikupplungen sind einige Dinge zu beachten. Schmutz auf den Kontaktflächen kann zum Beispiel beim Kuppelvorgang in die empfindlichen Patronen gedrückt werden. Diese laufen dann nicht mehr sauber in den Führungen, können folglich nicht mehr richtig abdichten und müssen ausgetauscht werden. Ein Tipp an dieser Stelle: Halten Sie beim Abkuppeln eine einfache Plastiktüte oder einen anderweitigen Beutel bereit, stülpen Sie diesen nach dem Abkuppeln über die Loshälfte und legen Sie dann erst das Bauteil ab. Überzeugen Sie sich nochmals davon, dass sich kein Schmutz auf den Kontaktflächen befindet, und kuppeln Sie dann erst an. Dadurch ist gewährleistet, dass die Multikupplung lange ihren Zweck erfüllt. Unabhängig davon haben wir aber auch in die Weiterentwicklung dieses Produkts investiert. Heute sind Multikupplungen mit Schmiernippeln ausgestattet, die dafür sorgen, dass die Einsatzpatronen leichtgängig in den Laufbahnen gleiten – ein zusätzlicher Pluspunkt zur Werterhaltung bei entsprechender Wartung.

Sollten Sie weitere Fragen zu diesem Thema haben, wenden Sie sich vertrauensvoll an unser Serviceteam. Wir erstellen Ihnen auch gerne ein Angebot für die Erstinstallation oder Umrüstung Ihres Tiefladers auf die neueste Generation unserer Multikupplung.

Sie erreichen uns unter service@goldhofer.de



GOLDHOFER COLLECTION



Der Goldhofer-Shop bietet Ihnen regelmäßig neue Artikel aus den Bereichen Accessoires, Bekleidung, Taschen und Modellfahrzeuge an. Jetzt neu im Shop finden Sie die praktische Powerbank, die Ihr Smartphone auch unterwegs mit Energie versorgt. In schlichtem Design, mit dezentem Branding und robustem, elegantem Metallgehäuse überzeugt das Ladegerät als zuverlässiger Begleiter auf Reisen. Eine weitere Neuheit ist der stylische »MPA«-Schlüsselanhänger in Eidechsenform, der auch als Flaschenöffner verwendet werden kann – ganz getreu dem »MPA«-Motto „Reduced to the Max“. Entdecken Sie unseren gesamten Online-Shop unter www.goldhofer.de/gh-de/shop



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 www.goldhofer.de/gh/news/anmeldung-kundenzeitung.php, auf der Sie unser Abonnementformular ausfüllen können.



Gleich anmelden und keine Ausgabe mehr verpassen.



ENERGIE VOM DACH PHOTOVOLTAIK BEI GOLDHOFER

Als die Bundesregierung im Juni 2011 bekannt gab, dass bis 2022 alle Atomkraftwerke abgeschaltet werden sollen, läutete sie dadurch die Energiewende ein. Zu diesem Zeitpunkt waren wir bei Goldhofer bereits mittendrin, die vorhandenen Dachflächen mit Photovoltaikanlagen zu bestücken, um somit unseren Teil zur „grünen“ Energiegewinnung beizusteuern.

Mittlerweile sind alle hierfür geeigneten Dachflächen mit Photovoltaikanlagen belegt. Auf den Flachdächern kommen sogenannte Dünnschichtmodule der Firma Schüco zum Einsatz. Für diese sprach einerseits, dass sie leicht sind, da sie im Gegensatz zu aufgeständerten kristallinen Modulen keine zusätzlichen Gewichte zur Sicherstellung der Standfestigkeit benötigen. Andererseits liegen diese Module sehr flach in Ost-West-Ausrichtung auf dem Dach und bieten somit dem Wind wenig Angriffsfläche. Zudem fungieren die dicht aneinander gereihten Platten fast wie eine zweite Haut und schützen dadurch das Dach vor äußeren Einflüssen wie Hagel. Auf den Shedhallen hingegen wurden kristalline Module – ebenfalls von der Firma Schüco – eingesetzt. Diese erzielen einen höheren

Wirkungsgrad, d. h. ein 1 m² großes kristallines Modul gewinnt aus der gleichen Menge Sonnenlicht mehr Strom als ein gleich großes Dünnschichtmodul. Diese Leistung lässt sich jedoch nur erzielen, indem man die Platten auf entsprechenden Vorrichtungen aufständert oder sie wie in unserem Fall an geeigneten Dachflächen anbringt.

In unsere Photovoltaikanlage, die eine Nennleistung von 1,14 mWp (Megawatt Peak) hat, haben wir insgesamt ca. 2,5 Millionen Euro investiert. Dabei ist die Rentabilität der einzelnen Installationsstufen trotz deutlicher Kürzung der Einspeisevergütung konstant geblieben, da im Gegenzug die Anschaffungskosten ebenfalls deutlich zurückgegangen sind. Mit der installierten Leistung ist es uns möglich, ein Drittel unseres jährlichen Stromverbrauchs abzudecken. Unter idealen Voraussetzungen (sonniger Tag im Hochsommer) ist die produzierte Strommenge sogar größer als unser Verbrauch. In anderen Worten, mit der produzierten Strommenge ließen sich alternativ auch ca. 300 Drei-Personen-Haushalte versorgen.

HOHER BESUCH

Im August konnten wir Mark Rutte, den Ministerpräsidenten der Niederlande, auf unserem Firmengelände begrüßen. Unser Gast aus dem Nachbarland war sehr von unserer Firmenstruktur und von unseren Technologien begeistert. Natürlich ließ er es sich auch nicht nehmen, unsere Fahrzeuge selbst zu testen – und zwar mit großer Freude. Die Unternehmensbesichtigung verlief sehr entspannt und zwanglos und hat allen Beteiligten viel Spaß gemacht. Wir sind höchst erfreut, dass wir dem Ministerpräsidenten einen angenehmen und informativen Aufenthalt bieten konnten.



TREFFEN SIE UNS AUF FOLGENDEN MESSEN



Impressum

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

Redaktion:
Christine Vareschi, Madeleine Staible,
Erich Traub

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