

MAG 01/2016 1705

Goldhofer



04 MPA 3
Der Erste!



06 MPA-K
Neu im Programm!



07 WINDKRAFT
Intelligente Logistik!



09 »FAKTOR 5«
Erfolgsgeschichte!





Liebe Leserin, lieber Leser,

ich freue mich sehr, Ihnen die 4. Ausgabe unserer »MAG1705« präsentieren zu dürfen. Für diejenigen, die es noch nicht wissen, oder für die, die es vergessen haben: Der Name »MAG1705« steht dafür, dass unsere Wurzeln bis ins Jahr 1705 zurückgehen und den Ursprung unseres Unternehmens bedeuten.

Wie gewohnt präsentieren wir Ihnen eine spannende Auswahl an Praxisthemen rund um unser Unternehmen, unsere Fahrzeuge und Leistungen. Immer im Mittelpunkt: Ihr Nutzen!

2015 stand im Zeichen der »Faktor 5«-Seitenträgerbrücken, weshalb wir ihnen in dieser Ausgabe entsprechende Aufmerksamkeit widmen.

In unserem Geschäftsfeld Airport Technologie sorgte die 4. Generation unseres bewährten Flugzeugschleppers AST-2 mit dem Beinamen »PHOENIX« für großes Aufsehen in der Branche. Lesen Sie mehr über unsere Messe-Highlights der „inter airport Europe 2015“.

Ich wünsche Ihnen jetzt sehr viel Freude beim Durchlesen. Zur bauma in München – dem Highlight des Jahres – wird eine Sonderausgabe der »MAG1705« erscheinen.

Ich möchte Sie zu dieser Leitmesse in unserer Branche, die nur alle drei Jahre stattfindet, schon jetzt herzlich einladen. Am liebsten würde ich Ihnen dort, auf unserem Messestand FN823/1 (auf dem Freigelände Nord), die Sonderausgabe der »MAG1705« persönlich überreichen.

Bis dahin verbleibe ich mit den besten Grüßen,
Ihr

Stefan Fuchs
Vorstandsvorsitzender Goldhofer Aktiengesellschaft

GOLDHOFER – DAS ORIGINAL. AUS DEUTSCHLAND IN DIE WELT



Goldhofer-Fahrzeuge zeichnen sich durch ihre robuste Bauweise und ihre Langlebigkeit im Einsatz aus. Für uns ist das eine Selbstverständlichkeit, denn wir arbeiten mit deutscher Genauigkeit und achten auf jedes Detail. Von der Planung über die Entwicklung und Konstruktion bis hin zur Produktion und Übergabe.

Unsere Fahrzeuge sind nicht nur ein Mittel zum Zweck – unser Ziel ist es, Ihnen die optimale Lösung für Ihre spezifische Anwendung anzubieten. Eine Lösung, die jeden Tag ihre Aufgaben erfüllt – und das über Jahrzehnte. Getreu unserem Motto „Lifetime Performance“ ist es unser oberstes Ziel, unsere Kunden über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges erfolgreich zu begleiten.

Hierzu bieten wir nicht nur eine robuste und ausgereifte Produktqualität, sondern unterstützen Sie fortwährend durch Produktschulungen, Projektierungen von Großprojekten, Softwareprogramme wie easyLOAD, easyTRACK, easyVERSION und easyPARTs, die Sie im täglichen Einsatz schneller und effizienter arbeiten lassen, und nicht zuletzt mit einer weltweit verfügbaren Serviceorganisation mit

einer überragenden Ersatzteilverfügbarkeit und einer 24-Stunden Servicehotline. Für uns ist der Standort Deutschland das Versprechen, Ihnen durchdachte Konzepte aus einer Hand anbieten zu können. Kurze Kommunikationswege, erfahrenes Fachpersonal und jede Menge Innovationskraft stellen diesen Anspruch sicher.

Inzwischen sind mehr als 35.000 Goldhofer-Fahrzeuge in über 160 Ländern weltweit im Einsatz – und unsere Kunden sind überzeugt, denn der erste Goldhofer in ihrem Fuhrpark ist selten der letzte.

Das macht uns stolz und spornt uns jeden Tag zu Höchstleistungen an. Hier, am Standort Deutschland, dem Land der Technologie- und der Weltmarktführer.

03 News: »PHOENIX«

04 Titelstory: MPA 3

06 Produkte: Jubiläen, MPA-K

07 Produkte: Windkraft

08 Jobstory: PST/SL, THP/SL

09 Jobstory: »Faktor 5«

10 Qualität

11 Service

12 Marketing

- Neue, vollklimatisierte Fahrerkabine mit optionaler Senk-/Hebefunktion
- Neue, vibrationsfreie Aufhängung der Kabine
- Optimale Sicht auf die Aufnahmevorrichtung

- Flugzeugtypen von Fokker 70/100 bis B777-300ER
- GPU als Option für die Langversion
- GPU als Nachrüst-Option für die Langversion verfügbar

- Aufnahmezeit unter einer Minute
- Einfache Konstruktion der Flugzeugaufnahmevorrichtung
- Notentriegelung mit nur einem Schalter (in weniger als 1 min)



- Kombinierte Wartungspunkte für Zugang von außen
- TÜV-geprüft

- Max. 32 km/h
- Differenzialsperre für optimale Traktion unter allen Einsatzbedingungen
- Hydrostatischer Antrieb kombiniert mit Lenkachse für stufenlose Beschleunigung

- Motoren gemäß Tier IIIA oder Tier IVf
- Start-Stopp-System zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs
- Größerer Dieseltank für eine ganze Schicht ohne Auftanken

GOLDHOFER UND SCHOPF HEBEN AB MIT DEM NEUEN AST-2 P/X »PHOENIX«

Der neue AST-2 P/X »PHOENIX«, erstmals vorgestellt auf der „inter airport Europe 2015“ in München, ist die 4. Generation des erfolgreichen AST-2 – mit einem „P“ für „Performance“ und einem „X“ für die „X-tended version“ mit mehr Pferdestärken, besserer Beschleunigung und höherer Schleppgeschwindigkeit. Der AST-2 P/X »PHOENIX« ist das erste gemeinsam konzipierte Produkt von Goldhofer und Schopf und der Beweis dafür, dass die Zusammenarbeit hervorragend funktioniert.

Ein besonderes Feature ist die hydrostatisch angetriebene Lenktriebachse, die selbst bei geringer Auflast beste Traktion garantiert. Dank des neu entwickelten und TÜV-zertifizierten Bremssystems und der weiterentwickelten Differenzialsperre bietet der »PHOENIX« optimale Stabilität und höchste Sicherheit. Die erhöhte Fahrerkabine sorgt für Rundumsicht und somit auch für ein maximales Level an Sicherheit für Mensch und Maschine.

„Mit unserer Weltneuheit »PHOENIX« haben wir einen echten Volltreffer gelandet“, freut sich auch Stefan Fuchs. „Aufgrund seiner enormen Flexibilität passen 80 Prozent aller Flugzeuge auf den »PHOENIX«. Er ist damit ein echtes Must-have für jeden Flughafen.“

Bester Preis, beste Leistung – Vorteile für Einkauf, Einsatz und Wartung

VORTEILE FÜR DEN EINKAUF

- ✓ Geringe Investitionskosten dank Lean Design und daraus resultierender kompakter Bauweise
- ✓ Minimale Wartungskosten durch die Verwendung hochwertiger, wartungsarmer Komponenten
- ✓ Start-Stopp-System für minimalen Kraftstoffverbrauch

VORTEILE IM EINSATZ

- ✓ Schleppen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 32 km/h
- ✓ Differenzialsperre für optimale Traktion unter allen Einsatzbedingungen
- ✓ Bei Bedarf GPU nachrüstbar

VORTEILE BEI DER WARTUNG

- ✓ Maximale Verfügbarkeit dank minimalem Wartungsaufwand
- ✓ Einfache Wartung dank optimaler Zugänglichkeit aller Wartungspunkte
- ✓ Höchster Sicherheitsstandard durch Funktionsprüfung und TÜV-Zertifikat

ERFOLGREICH BEI WEINGART DER ERSTE MPA 3

Gut – er hat schon mal zwei Elefantendamen in einem Container durch halb Europa transportiert. Vom Zoo in Dublin zum Zoo in Neunkirchen. „Kirsty“ und „Judy“ wollten nur als Pärchen ins Saarland reisen, waren sie doch in Irland beste Freundinnen geworden. „Das war schon eine ganz spezielle Nummer“, sagt Rudolf Weingart. Aber ansonsten? Keine Riesen-Transformatoren, kein Reaktor und auch kein Space Shuttle oder was ähnlich Spektakuläres. „Wir machen hauptsächlich die Brot-und-Butter-Fahrten“, sagt der 54-jährige Schwertransportspezialist aus Siebenborn südlich von Koblenz. „Unser Hauptgeschäft ist es, Baumaschinen umzusetzen.“

Das hört sich bei Rudolf Weingart – seit 33 Jahren im Geschäft und seit 1998 selbstständig – ziemlich banal an, ist es aber nicht. „Wir transportieren überwiegend neue Baumaschinen zu den Nordsee-Häfen Hamburg, Bremerhaven und Antwerpen oder ans Mittelmeer nach Marseille, von wo aus sie dann verschifft werden“, sagt Weingart. Regelmäßig unterwegs ist er dabei für die Wirtgen Group. Von deren Stammsitz in Windhagen aus fährt die Firma Weingart Transporte mit Wirtgen-Maschinen – Kaltfräsen, Bodenstabilisierer, Kaltrecycler oder Gleitschalungsfertiger – zum

Beispiel nach Marseille zur Weiterverschiffung in Richtung Nordafrika. Und es werden die Wirtgen-Vertriebszentren in ganz Frankreich beliefert. Ähnlich häufig fährt Weingart im Auftrag eines großen Volvo-Händlers aus der Region, für den er vorwiegend Bagger, Radlader und Dumper transportiert. „In der Regel fahren wir Standard-Maschinen mit einem Gesamtgewicht zwischen 25 und 35 t“, sagt Weingart. Deshalb hat er sich auch für die Anschaffung eines Allroundfahrzeuges entschieden: Und zwar für den dreiachsigen MPA 3 von Goldhofer mit einem Gesamtgewicht von 56 t und einer maximalen Nutzlast von 41,5 t.

Als langjähriger und erfahrener Goldhofer-Kunde hatte sich Rudolf Weingart gleich bei der MPA-Premiere auf der bauma 2013 von den Goldhofer-Ingenieuren über die revolutionäre MPA-Achstechnologie informieren lassen – und war schnell begeistert. Die hohe Nutzlast von 12 t je Achse, der hydraulische Achsausgleich von 350 mm, der Lenkeinschlag von bis zu 60 Grad und die außerordentlich niedrige Ladehöhe von 780 mm (unterste Stellung) – „das sind alle Parameter, die das MPA-System wirklich auszeichnen und es derzeit konkurrenzlos machen“, sagt Weingart. Auch gefällt ihm, dass die MPA-Achstechnologie „so einfach

und unkompliziert“ und dadurch leicht zu warten ist. „Das ist echt keine große Aktion.“

Besonders positiv bewertet Rudolf Weingart, dass sich die Ladehöhe problemlos hydraulisch absenken bzw. anheben lässt. „Das ist eine Super-Option, die ein luftgefedertes Fahrzeug in dieser Dimension nicht bietet, dessen Funktionalität deshalb im Vergleich zum MPA begrenzt ist. Manchmal jedoch kommt es eben auf jeden Zentimeter an. Mit der MPA-Technologie ist man viel flexibler und hat so wesentlich mehr Einsatzmöglichkeiten.“ Auch die erhöhte Manövrierfähigkeit beim Nachlenken aufgrund des Lenkeinschlags von 60 Grad stellt für Rudolf Weingart eine signifikante Verbesserung dar. „Das ist schon eine Menge Holz und zahlt sich z. B. auf engen Baustellen aus.“ Zwar werde dies eher selten benötigt, „aber es ist gut zu wissen, dass es funktioniert“.

Für den 54-Jährigen, der sich auch heute noch regelmäßig hinters Steuer setzt, steht es außer Frage, dass der MPA 3 im Vergleich zu den anderen vier Fahrzeugen in seinem Fuhrpark „klar heraussticht in puncto Nutzlast, Lenkung und Flexibilität“. Zumal Rudolf Weingart sich den MPA 3 speziell für seine Bedürfnisse





Goldhofer



MPA 3

Nutzlast:	41,5t
Gesamtgewicht:	56,0t
Achslast:	3 x 12,0t
Ladehöhe:	845 mm +255 mm/-60 mm
Ladelänge:	9.100 mm + 3.260 mm
Fahrzeugbreite:	2.550 mm
Bereifung:	245/70 R17.5

hat konfigurieren lassen. So ist die 9100 mm lange Ladefläche des mit einer Baggerstiellmulde sowie einer zweiteiligen Rampe ausgestatteten Fahrzeugs um 3260 mm ausziehbar und von 2,55 m auf 3,19 m verbreiterbar. Brückenschiene in zwei Längenausführungen ermöglichen außerdem das Überfahren bis zum Schwanenhals bzw. den optionalen Umbau zur ebenen Ladefläche oder, um 330 mm tiefer positioniert, zur Radmulde.

„Dieser dreiachsige MPA ist für die Bauwirtschaft ein wirklich hochinteressantes Fahrzeug“, sagt Rudolf Weingart. „Denn es lassen sich damit nahezu alle Baumaschinen der gängigen Größenklassen ohne langwierige Genehmigungsverfahren transportieren. Deshalb ist der MPA 3 von Goldhofer für meinen Fuhrpark ein absolutes Muss!“



ZWEI JUBILÄEN, ZWEI STARKE PARTNER WIR GRATULIEREN TORBEN RAFN UND MAX WILD

**GOLDHOFER GRATULIERT HERZLICHST
DEM „WILDEN TEAM“ ZUM 60. GEBURTSTAG!**

Goldhofer



Wir passen zusammen: 60 Jahre Erfolgsgeschichte Max Wild

Mit dem Tag der offenen Tür feierte die Max Wild GmbH aus Berkheim zusammen mit über 10.000 Besuchern den krönenden Abschluss eines spannenden Jubiläumsjahres 2015. Auch die Goldhofer Aktiengesellschaft gratulierte den „Profis ohne Grenzen“ ganz herzlich und bedankte sich für die erfolgreiche Zusammenarbeit. Als Konzept- und Entwicklungspartner vertrauen die Schwerlastprofis aus Berkheim seit vielen Jahren auf unsere Innovationskraft. „Wild und Goldhofer, das

passt einfach. Hier haben sich zwei Familienunternehmen gefunden, die sich gegenseitig respektieren und immer wieder zu Höchstleistungen antreiben“, betont Stefan Fuchs. Bei der großen Geburtstagsfeier war dann auch viel High-End-Transportequipment von Goldhofer zu sehen: unter anderem der jüngste Spross im Fuhrpark von Max Wild, der siebenachsige Semi-tiefelader MPA, der kurzerhand zur Bühne umfunktioniert wurde. Und Wild war so von dem Fahrzeug begeistert, dass sie spontan gleich noch mal den gleichen MPA 7 bestellt haben.

50 Jahre außergewöhnliche Transportprojekte: Unser Kunde Torben Rafn

Mit Torben Rafn & Co. A/S. gratulieren wir einem weiteren Kunden und Partner zu seinem Jubiläum. Goldhofer überzeugt den dänischen Großtransporteur von Windkraftanlagen seit mehr als 30 Jahren mit passenden Fahrzeugkonfigurationen, innovativer Fahrzeugtechnik und professionellem Projektengineering. So finden sich im Fuhrpark von Torben Rafn unter anderem 220 Achslinien an Goldhofer-Modulen. „Mit Torben Rafn haben wir einen echten Vorzeigepartner. Aufgrund der außergewöhnlichen Transportprojekte, die ganz besondere Anforderungen an die Transportfahrzeuge und -technik stellen, haben wir gemeinsam immer wieder bahnbrechende Innovationen im Bereich des Windkraftanlagentransports entwickelt“, erklärt Stefan Fuchs. Und auch in Zukunft freuen wir uns auf reizvolle Aufgaben und gemeinsame Erfolgsprojekte.



DER ERSTE SATTELZUG AUS DER NEUEN MPA-K-REIHE GEHT NACH HONGKONG



MPA-K als 8-achsige Fahrzeugkombination

Das erste Sattelfahrzeug aus der neuen Fahrzeugfamilie MPA-K von Goldhofer hat gleich eine weite Reise absolviert: Es ist an den langjährigen Kunden Tai Wah Sea & Land Heavy Transportation Ltd. mit Sitz in Hongkong übergeben worden.

Das hintere Fahrwerk, der MPA-K 5, hat eine Ladefläche von 10,5m und ist um weitere 7,4m ausziehbar. Mit einer Achslast von 12t bei 80km/h und einem Gesamtgewicht von 84t bietet der MPA-K als Fünffachser eine Nutzlast von ca. 60t, die durch das vordere Dreifach-Fahrwerk aus dem MPA-K-Baukasten auf etwa 90t erhöht werden kann. Das technische Gesamtgewicht bei einer Achslast von 15,6t liegt somit bei über 150t für den 8-achsigen Gesamtzug. Beide Fahrwerke sind kompatibel mit dem MPA-K-Unihals. Das bedeutet, dass sowohl das hintere als auch das vordere Fahrwerk ohne Umsteckarbeiten von Lenkstangen oder ähnlichem an den Schwannenhals angekoppelt werden kann. Dadurch ist der Aufwand des Umrüstens minimal und spart eine Menge Zeit.

„Wir haben schon mit Schwerlastmodulen und Semi-tiefeladern von Goldhofer beste Erfahrungen gemacht“, sagte Jason Ho, Geschäftsführer von Tai Wah Sea & Land Heavy Transportation Ltd., bei der Übergabe des MPA-K 8 im Goldhofer-Werk in Memmingen. „Aufgrund der Kombinationsmöglichkeiten, wie sie Goldhofer

mit der neuen Sattelzugfamilie MPA-K bietet, können wir jetzt noch flexibler und schneller auf unterschiedliche Anforderungen unserer Kunden reagieren und so immer das exakt passende Fahrzeugkonzept anbieten.“ Die bereits vor 60 Jahren gegründete Tai Wah Sea & Land Heavy Transportation Ltd. gehört heute zu den renommiertesten Schwerlasttransport-Unternehmen in Hongkong und ist daneben auch in Macau sowie auf dem chinesischen Festland präsent.

Das Produktprogramm der MPA-K-Reihe funktioniert wie ein Baukasten und besteht aus verschiedenen Fahrwerken, diversen Brückenvarianten (Tiefbett, Flachbett, Kesselbett), Semifahrwerken mit Auszugsröhren und Schwannenhälsen. So gibt es vordere Fahrwerke mit ein bis drei Achsen und hintere Semifahrwerke von vier bis sieben Achsen. Zudem sind die Sattelzüge ein- oder zweifach teleskopierbar. Flexibel, modular und variabel – das sind deshalb nur einige der herausragenden Eigenschaften des MPA-K. Dabei ist die von Goldhofer entwickelte „MPA-Achstechnologie“ mit der entscheidende Faktor, besteht doch die MPA-Achse nur aus je einem Radträger, Federbein und Querlenker. Daraus resultieren unter anderem die hohe zulässige Achslast, die niedrige Ladehöhe von 780mm, der Achsausgleich von 350mm, ein Lenkeinschlag von 60 Grad sowie eine außergewöhnliche Wartungsfreundlichkeit.



Bei der Übergabe: Goldhofer Area Sales Manager Jean-Philippe Martin und Jason Ho von Tai Wah Sea & Land Heavy Transportation Ltd.

Goldhofer



MPA-K 8 (3+5)

Nutzlast:	122,2t
Gesamtgewicht:	154,8t
Achslast:	8x 15,6t
Ladehöhe:	935 mm +200/- 150 mm
Ladelänge:	15.565 mm + 7.400 mm
Fahrzeugbreite:	2.750 mm
Bereifung:	245/70 R17.5



MAXIMALE LOGISTISCHE HERAUSFORDERUNGEN

Komponenten für Windkraftanlagen von A nach B zu überführen, das gehört wegen der überdimensionalen Lasten zu den anspruchsvollsten Transportaufgaben überhaupt. Goldhofer bietet hierzu eine Vielzahl funktionierender Lösungen an.

Mit einer Leistung von über 50 Milliarden Kilowattstunden jährlich ist die Windenergie zum wichtigsten Träger von erneuerbarer, „sauberer“ Energie in Deutschland geworden. Auch andere Länder haben hier nachgezogen. So stammt in Spanien mittlerweile der Hauptanteil des Stroms, nämlich über 20 Prozent, aus Anlagen, die Windenergie produzieren. Dass der Trend zu mehr Windkraft auch international ungebrochen ist, belegen beeindruckende Wachstumszahlen. So wurden 2014 allein in Europa zweistellige Milliardensummen in den Aufbau neuer Windkraftanlagen mit einer Mehrleistung von 12GW gesteckt, 3,8 Prozent mehr als noch im Jahr zuvor.

Je mehr Windkraftanlagen leisten müssen, umso größer und schwerer sind ihre Komponenten, umso mehr Aufwand erfordert es, die Anlage überhaupt in Betrieb zu nehmen und damit auch den Transport der Teile vom Hersteller- zum Einsatzort zu gewährleisten. Gerade bei Offshore-Windparks sind hier die Anforderungen besonders hoch – was weniger an den Verkehrswegen liegt, sondern vor allem an den in der Regel größer dimensionierten, mit schwersten Komponenten bestückten Anlagen.

Zunächst muss die Durchführbarkeit des Transports sichergestellt werden: Verkehrswege werden entlang der gesamten Strecke kontrolliert, Hindernisse oder Streckenbegrenzungen auf ihre Maße überprüft, mögliche Alternativen bereits im Vorfeld ausgewählt. Hinzu kommt ein enormer administrativer Aufwand: Genehmigungen müssen beantragt und eingeholt, die entsprechenden Vorbereitungen dazu getroffen werden.

Neben einem stimmigen Gesamtkonzept ist es vor allem die Qualität und Flexibilität der Ausrüstung, die hier zählt. Komponenten von Windkraftanlagen gehören hierbei zu den anspruchsvollsten Transportgütern überhaupt. Der Kunde muss dabei in jedem Fall davon ausgehen können, dass der Auftragnehmer auch maximalen logistischen Herausforderungen wie Fahrten durch gebirgiges Gelände, Engpässe, schmale Kurven, niedrige Brücken oder Unterführungen sicher bewältigen kann. Ob für singuläre oder hochkomplexe Ansprüche geeignet: Goldhofer bietet für jede Art von Aufgabe das passende Equipment. So lassen sich – in der Regel in passend modularer Bauweise – Fahrzeugkonfigurationen zusammenstellen, die auf die Bedürfnisse unterschiedlicher großer Transportfirmen mit ihrem jeweils spezifischen Angebotsprofil von Schwerlast- und Spezialtransporten zugeschnitten sind. Hier ist es vor allem auch die Kombination von ausgewiesener hoher Entwicklungskompetenz und jahrzehntelanger praktischer Erfahrung, die bei Goldhofer den Unterschied ausmacht. Sie gewährleistet nicht nur, dass On- und Offshore-Anforderungen lückenlos abgedeckt werden können, sondern auch, dass der Transport aktueller Anlagen (z. B. Modelle von Siemens, Mitsubishi, Enercon, Nordex, Senvion oder Vestas) sicher und reibungslos erfolgt. Grund genug für immer mehr Unternehmen aus der Branche auf Transportkonzepte und -fahrzeuge von Goldhofer zurückzugreifen.

So bietet zum Beispiel der von Goldhofer für den Transport der ebenso schwergewichtigen wie lang dimensionierten Turmsegmente entwickelte Turmadapter vom Typ RA 4 mit einer Maximalnutzlast von 180t und einem Durchmesser von 6.000 mm ein enormes Leistungsvolumen. Schon aus der Ferne beeindruckend die Dynamik und die Dimensionen der Rotorblätter, die sich von der Kraft des Windes antreiben lassen.



Hier bietet Goldhofer mit der FTV 300 eine Lösung, mit der selbst schwierige Transporte, wie zum Beispiel in gebirgigen Regionen oder engen Ortsdurchfahrten, möglich sind. Ist der Transport der Blätter aufgrund der äußeren Begrenzungen in horizontaler Ablage nicht mehr zu bewältigen, so können sie, via Flügeltransportvorrichtung, schnell und unkompliziert in einem Winkel von bis zu 60 Grad aufgerichtet werden. Der Einsatz der FTV 300 lässt sich dabei mit einem gezogenen Modulfahrzeug oder mit einem selbstfahrenden Goldhofer-Schwerlastmodul durchführen. Um extralange Rotorblätter transportieren zu können, hat Goldhofer den „Super-Hub“ entwickelt. Die in vier Stufen teleskopierbare Sattelpritsche gewährleistet hier den Transport von Rotorblättern mit einer Länge von über 65 m – auch das, wenn nötig, über schwieriges Gelände. Dass dabei die zulässigen Sattellasten jederzeit eingehalten werden können, dafür sorgt der große Durchlenkradius, der auch den Einsatz von z. B. 5-Achs-Zugmaschinen erlaubt.

Weniger spezifisch in seinen Abmessungen, aber ähnlich lastenintensiv ist der Transport der Naben und Maschinenhäuser von Windkraftanlagen. Die Angebotspalette umfasst hier Tiefbett-Sattelanhänger der Typen STZ-VL mit luftgefederten Lenkschenkelachsen, MPA-V mit MacPherson Einzelaufhängung über STZ-VP und STZ-P mit Pendelachsen bis hin zu den Schwerlastmodulsystemen und Selbstfahrern der Baureihe THP und PST, die für jede Nabe oder für jedes Maschinenhaus optimal konfiguriert werden können und somit auch gerade bei Gewichten von über 100t Nutzlast ihre Leistungsfähigkeit voll ausspielen.



MEGAPROJEKTE IN INDONESIA GOLDHOFER-MODULFAHRZEUGE IM EINSATZ

Zwei Goldhofer-Selbstfahrerkombinationen vom Typ PST/SL kamen für den Kunden PT Guna Teguh Abadi (GTA) bei zwei Megaprojekten in Indonesien zum Einsatz: beim Bau einer Fabrikanlage zur Produktion von Düngemitteln sowie bei einer Anlage zur Förderung und Aufbereitung nationaler Erdgasreserven.

Der Bau der rund einen Quadratkilometer großen Erdgasanlage findet dabei auf der zwischen Borneo und Neuguinea gelegenen Insel Sulawesi statt, rund 25 km von Luwuk, der Hauptstadt der Provinz Zentral-Sulawesi. Geleitet wird sie von einem staatlichen Energieunternehmen sowie einigen international operierenden Konzernen.

Der Goldhofer-Selbstfahrer vom Typ PST/SL 22 von GTA Construction übernahm dabei den Transport des Haupt-Tiefemperaturwärmetauschers mit einem Gewicht von 242 t von der Entladestelle zur Anlage. Die Abmessungen von 48 m Länge sowie einer Transporthöhe von über 7 m und einer Transportbreite von mehr als 5 m waren dabei die größte Herausforderung, die jedoch dank der Wendigkeit des 22-achsigen Goldhofer Selbstfahrers kein Problem darstellten.

Die beiden Goldhofer-Schwerlasttransporter des indonesischen Baukonzerns standen hier für mehrere Einsätze zur Verfügung. Zunächst wurden ein 630 t schwerer Kohlendioxid-Absorber und eine HPLP-Flash-Säule mit einem Gewicht von 515 t vom Hafen auf das neue Werksgelände in Palembang transportiert. Der Absorber hatte eine Länge von über 55 m sowie eine Transportbreite von mehr als 6 m und stellte somit eine besondere Herausforderung für das Transportteam von GTA dar. Aufgrund der überbreiten Dimensionierung von Absorber und Flash-Säule musste das Transportteam eine P-Kombination mit

2x26 Achslinien einsetzen. Für den nachfolgenden Transport eines Ammoniakkonverters konnte trotz einem Gewicht von insgesamt 787 t mit einer einfachen Selbstfahrerkombination mit 26 Achslinien gefahren werden.

Letzendlich erfolgte noch der Transport einer Gas-Fraktionierungsanlage für den Bau einer chemischen Produktionsanlage in der Provinz Banten, West Java. Hier musste GTA sein Können während des laufenden Betriebes der Anlage unter Beweis stellen.

Der erste und untere Abschnitt des Fraktionators wog 258 t und hatte eine Größe von 48 m Länge, 5,5 m Breite und 5,4 m Höhe. Der zweite Abschnitt war ähnlich; wog 222 t und hatte eine Größe von 49 m Länge, 5,5 m Breite und 5,4 m Höhe. Begrenzte Raumverhältnisse forderten dem GTA-Team und der mehrachsigen Goldhofer-Kombination alles ab, um den Behälter für die spätere Montage in die richtige Position zu manö-



rieren. Dabei kamen beide Selbstfahrer als Nachläuferzug in einer 6-achsigen Parallelkombination, bestückt mit je einem Drehschemel, zum Einsatz.

Über GTA Constuction

Die im Jahr 1994 gegründete GTA Construction entwickelte sich in ihren Geschäftszweigen Bau und Instandsetzung zum Marktführer in Indonesien. Dabei hat sich GTA auf die Bereiche Kranarbeiten und Schwertransporte spezialisiert und ist vorwiegend in der Öl- und Gasindustrie, der Petrochemie sowie beim Bau von Kraftwerken und Zementfabriken in ganz Indonesien aktiv.

Goldhofer



PST/SL 22

Nutzlast:	903 t
Gesamtgewicht:	990 t
Achslast:	22 x 45 t
Ladehöhe:	1.175 mm +/- 300 mm
Ladelänge:	33.000 mm
Fahrzeugbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5

WECHSEL MIT 85 JAHREN J.E. OSWALT FÄHRT JETZT GOLDHOFER

Auch mit 85 Jahren ist man nicht zu alt für den Systemwechsel: Das bewies jetzt das traditionsreiche Schwergewicht in der US-Transportbranche, J.E. Oswalt & Sons, mit Sitz in Batesburg in South Carolina (SC). Der Schwerlastspezialist, der seit 1927 vorwiegend in den südöstlichen Bundesstaaten auf Achse ist, setzt jetzt zum ersten Mal überhaupt in seiner Geschichte innovatives Transportequipment von Goldhofer ein. Ab sofort schickt Firmeninhaber David Oswalt sein Team mit dem Schwerlastmodulsystem THP/SL von Goldhofer und dem nötigen Zubehör wie Zwischenbrücke, Anhängerpakete und Schwanenhals auf Tour.

Vom Einsatz der ersten zehn Achslinien war David Oswalt, Enkel des Firmengründers Julian Earl Oswalt Senior, so begeistert, dass er die Bestellung gleich nochmal ausweitete. „Wir fahren Aufträge für verschiedene Kunden aus der internationalen Energiebranche. Klar, dass wir dafür das beste Transportequipment benötigen, das auf dem Markt zu haben ist. Hier darf man einfach keine Kompromisse eingehen“, so David Oswalt, der einen doppelten Nutzen aus der Partnerschaft mit Goldhofer zieht. „Mit den High-End-Systemen von Goldhofer können wir unseren Kunden eine professionelle, präzise, sichere und schnelle Auftragsabwicklung garantieren. Gleichzeitig steigern wir unser Image als professioneller Partner für Schwerlasttransporte sowie schwere Hebe- und Montageaufträge.“

Auch in Memmingen freut man sich über die neu gewonnene Partnerschaft: „Es ist nie zu spät für einen Wechsel zu Goldhofer und wir sind natürlich froh, das J.E. Oswalt diesen großen Schritt nun gewagt hat.“



Das hat Signalcharakter für die Transportbranche in Nordamerika“, erklärt Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer Aktiengesellschaft.

Über J.E. Oswalt & Sons

J.E. Oswalt & Sons ist ein Familienunternehmen aus Batesburg, South Carolina, USA, das seit mehr als 85 Jahren in der Transportbranche tätig ist. Begonnen hat die Firmengeschichte 1927 als House-Moving-Unternehmen. Durch den Erfolg und das stetige Wachstum über die folgenden Jahrzehnte konnte sich J.E. Oswalt auch in den Bereichen schwere Last- und Hebearbeiten sowie Montage- und Transportgut-sicherungsservices einen Namen machen.

Die Haupttätigkeit des Unternehmens sind heute Schwerlasttransporte im Südosten der USA. Die Hauptkunden stammen dabei aus der Energie-, Bergbau- und Schifffahrtsbranche sowie der verarbeitenden Industrie.

Goldhofer



THP/SL 6

Nutzlast bis:	249 t
Gesamtgewicht:	270 t
Achslast:	6 x 45,0 t
Ladehöhe:	1.175 mm +/- 300 mm
Ladelänge:	9.000 mm
Fahrzeugbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R 17.5



»FAKTOR 5« – ENORME FLEXIBILITÄT BEEINDRUCKENDE STRASSENTAUGLICHKEIT



Einzigartig multidimensional: Mit der Seitenträgerbrücke »FAKTOR 5« ist es Goldhofer innerhalb von drei Jahren gelungen, vier Kontinente zu erobern.

Bei Mark Edwards, Chef des US-Schwertransport-spezialisten Edwards Moving & Rigging war es der Name der Enkeltochter: „Audrey“. Und die »FAKTOR 5«, die Goldhofer zuletzt an das indische Unternehmen Lee & Muirhead auslieferte, wurde – nach einem der Götter der Hindus – auf den Namen „Hanuman“ getauft. Deutlich wird an der Auswahl der Namen vor allem eines: der Stolz der Unternehmen auf ihre neuen Transportsysteme. Der Grund: Der Einsatz der Goldhofer-Seitenträgerbrücke ist für jede dieser Firmen ein Ereignis von herausragender Bedeutung – ein Aufbruch in eine neue Transportdimension!

Das ist durchaus wörtlich gemeint. Nimmt man das Kundenfeedback zu »FAKTOR 5« als Grundlage, dann ist es diese Multidimensionalität, die diese Brücke so einzigartig macht. Mit ihrer Verbindung aus High-End-Performance und den erweiterten Einsatzmöglichkeiten, die sie bietet, dient sie den Transportunternehmen auch als Türöffner. Wie kaum ein vergleichbares Produkt auf dem Markt bietet sie die Gewährleistung, dass Schwerlasttransporte mit extremen Anforderungen an Lastaufnahme einerseits und maximaler Beweglichkeit und Flexibilität andererseits gestemmt werden können.

Auf diese Weise ist es Goldhofer mit der neuen Seitenträgerbrücke in einem Zeitraum von drei Jahren gelungen, vier Kontinente „zu erobern“. In Europa wird die »FAKTOR 5« bereits von den Transportunternehmen Kraftdragarna (Schweden) und Allelys (Großbritannien) eingesetzt. In Nordamerika fährt sie für Erickson's in Michigan und für Edwards in Kentucky; eine weitere Brücke wird im kommenden April an die mexikanische Schwertransportfirma Muciño geliefert. Nach Südamerika war eine »FAKTOR 5« bereits im Mai vergangenen Jahres an die Transportes Pesados Itajaí (Transpi) mit Sitz im brasilianischen Blumenau überführt worden. Auch nach Asien hat Goldhofer lange vor dem Lee & Muirhead-Deal in Indien (als dem ersten Auftragskunden überhaupt an die thailändische Silamas) geliefert.

Der nachhaltige Erfolg der Seitenträgerbrücke beruht dabei vor allem auf der beeindruckenden Kombination von technischen Spezifikationen, die gerade im Hinblick auf den Einsatz schwerer und schwierig zu transportierender Lasten hin optimiert worden waren. Um hier maximale Praxistauglichkeit auch unter extremen äußeren Bedingungen zu gewährleisten, waren bis zu dem Zeitpunkt, an dem diese Brücke im Juli 2012 auf dem Goldhofer-Firmengelände in Memmingen vorgestellt wurde, erhebliche Investitionen in die Entwicklung geflossen.

Die Konsequenz, mit der dabei gerade im Bereich Materialentwicklung und -verarbeitung auf optimale Lösungen hingearbeitet wurde, zahlt sich jetzt aus. So konnte das überragende Verhältnis von Nutzlast und Eigengewicht durch den Einsatz von hochfestem Feinkornstahl in Verbindung mit einer spezifisch darauf abgestimmten Schweißtechnik erzielt werden.

Dank dieser Verbindung von Stabilität und minimalem Materialeinsatz gewährleistet die »FAKTOR 5« ein hohes Maß an Sicherheit und Flexibilität, gerade auch beim Einsatz von Extremlasten wie Transformatoren oder Generatoren und selbst bei Verkehrswegen mit weniger stabilem Untergrund. Ein weiterer Vorteil: Über ihre eigentliche Funktion als Seitenträgerbrücke hinaus kann sie auch als Kesselbrücke eingesetzt werden, was die Einsatzmöglichkeiten hinsichtlich der Abmessungen (etwa bei der Befahrung von Unterführungen oder Brücken) für den Betreiber noch einmal deutlich erhöht. Die Ladungsbreiten lassen sich hydraulisch in einem Bereich von 3,00 m bis 6,75 m anpassen; die einfach zu bedienende, stufenlose Regulierung gewährleistet dabei ein hohes Maß an Steuerungskomfort. Die Ladungslängen bewegen sich in einem Spektrum von 11 m bis über 17 m; die Konfiguration ist von 2 x 12 bis 2 x 20 Achslinien möglich.



Goldhofer



Seitenträgerbrücke »FAKTOR 5«

Nutzlast bis:	500t
Ladungslänge:	17.000mm
Lichte Breite:	6.750mm
Hub:	1.800mm
Achslinienkonfiguration:	2x12–2x20

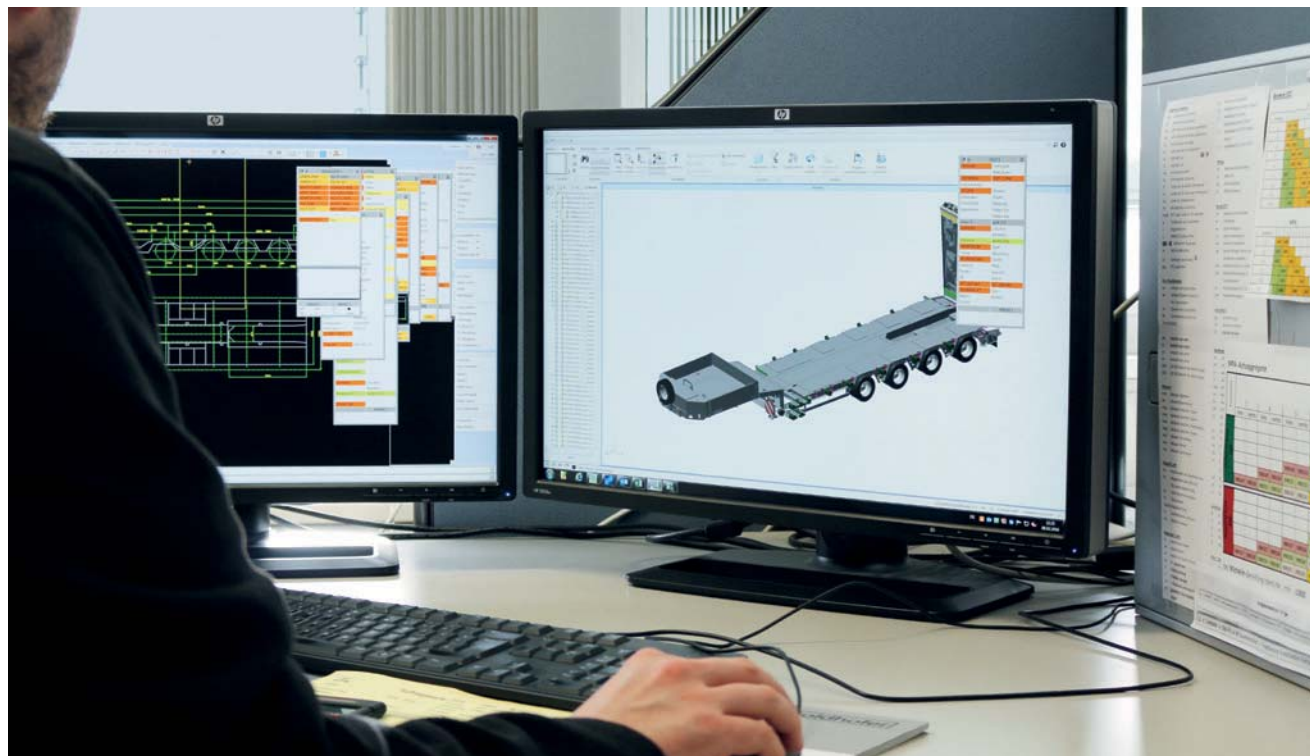


DAS MAXIMUM HERAUSHOLEN GOLDHOFER SETZT VON ANFANG AN AUF INNOVATIVE ENTWICKLUNGSQUALITÄT

Wer ein Maximum an Qualität anstrebt, muss von der ersten Minute an auf Wertarbeit achten. Deshalb haben wir bei Goldhofer die Entwicklungsqualität nicht nur vor und während der Herstellung immer im Blick, sondern auch über diese hinaus: Denn die Qualität unserer Entwicklungen bestimmt nicht nur die Lebenszykluskosten (TCO = Total Cost of Ownership) und gewährleistet den hohen Kundennutzen unserer Produkte, sondern beeinflusst maßgeblich auch die Qualität und die Kosten nachfolgender Prozesse.

Um die Entwicklungs- und Konstruktionsqualität von Anfang bis Ende auf dem höchstmöglichen Niveau zu halten, berücksichtigen wir viele Aspekte gleichzeitig: So müssen unsere Produkte nicht nur funktionell robust sein – also ihre Funktionen zuverlässig unter allen Bedingungen erfüllen – sondern das Fahrzeug muss auch im Hinblick auf Herstellung, Lagerung, Transport, Vertrieb und Service kostenoptimiert sein. Zudem ist es wichtig, dass unsere Konstruktionen sowohl fertigungs- als auch normgerecht sind. Dies bedeutet zum einen, dass wir auch Faktoren wie Umformung, Bearbeitung, Montage, Prüfung, Demontage und Wartung immer im Fokus haben – und zum anderen, dass wir gleichermaßen auf die Erfüllung gesetzlicher Vorgaben und Zeichnungsnormen wie auf eine transparente und geordnete Struktur unserer Daten achten. Und schließlich legen wir großen Wert darauf, dass unsere Produkte immer auch änderungsfreundlich modelliert sind, wozu eine klare Methodik und Struktur der Konstruktionsdaten unerlässlich sind. Das alles wird getan, um unseren Kunden höchste Flexibilität zu bieten.

Doch damit nicht genug – denn auch eine Reihe weiterer Aspekte und Folgeprozesse müssen bereits bei der Konstruktion berücksichtigt werden. So muss z. B. die Frage geklärt werden, ob die Konstruktion die an sie gestellten Anforderungen erfüllt (Verifikation der Konstruktion). Dazu führen wir umfangreiche Tests bzw. eine entsprechende Erprobung der Entwicklung durch (Validierung der Konstruktion). Ebenfalls wichtig sind eine gewissenhafte und sinnvolle Fertigungsvorbereitung inklusive der Bereitstellung der richtigen Werkzeuge und Anlagen, die genaue Vorkalkulation der Herstellkosten sowie die Prüfbarkeit der Entwicklung (Qualitätskosten). Neben diesen Aspekten prüfen wir die Funktionalität des Produktes (d. h. den Kundennutzen) auch unter



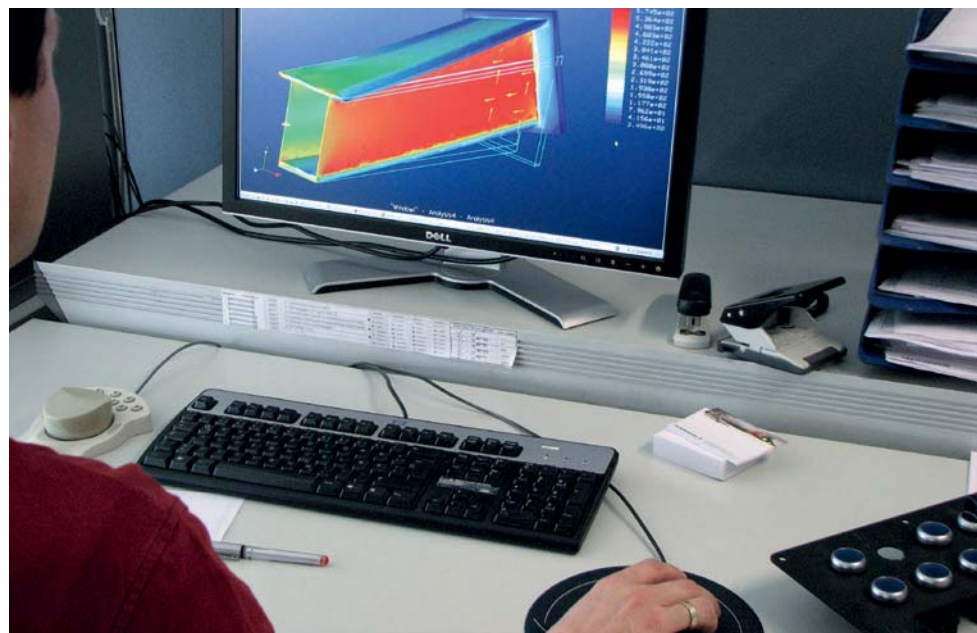
Berücksichtigung von möglicher Fehlbedienung oder Missbrauch sowie in Bezug auf Sicherheitsaspekte (Risikobeurteilung, funktionale Sicherheit etc.) sowie auf After-Sales-Services (z. B. Wartungskosten).

Gemäß dem Prinzip: „So wenig wie möglich, so viel wie nötig“ hält eine gute Konstruktionsqualität die Einsatzkosten niedrig bzw. verhindert „Verschwendung“ – hierzu zählt alles, was für den Kunden keinen Nutzen hat bzw. wofür er nicht bereit ist zu zahlen. Deshalb setzen wir bei Goldhofer alles daran, bereits in den Bereichen Entwicklung und Konstruktion ein Höchstmaß an Qualität und Kosteneffizienz sicherzustellen, indem wir einerseits den Kundennutzen maximieren und andererseits den Aufwand in der Konstruktion und in der nachfolgenden Prozesskette minimieren.

Um den Kundennutzen zu maximieren, setzen wir die Vorgaben von individuellen Kunden oder des Marktes allgemein gemäß der entsprechenden Lasten- und Pflichtenhefte konsequent um und sichern diese gegebenenfalls durch detaillierte Marktanalysen ab.

Bei der Umsetzung der Vorgaben achten wir zudem besonders auf ein effizientes Produktdesign und binden hierbei gegebenenfalls auch entsprechende Innovationen mit in den Konstruktions- und Herstellprozess ein, die anschließend auch die USPs für unsere Kunden darstellen. Und schließlich sichern wir uns durch eine eingehende Fehlermöglichkeits- und -einflussanalyse (FMEA) ab. Hierbei wird die Qualität und das Risiko unter Sicherheitsaspekten genau geprüft. In diesem Zuge werden auch die einzelnen Bauteile entsprechend klassifiziert.

Den Aufwand in der Entwicklung und in der nachfolgenden Prozesskette minimieren wir, indem wir zunächst den eigentlichen Konstruktionsaufwand – vor allem in Bezug auf Zeit und Ressourcen – optimieren. Außerdem definieren und dokumentieren wir die Qualität der Konstruktion anhand eindeutig nachprüfbarer Kennzahlen. Last but not least helfen uns auch die konsequente Einhaltung von Gestaltungsregeln und unser langjähriges und umfassendes Fertigungs-Knowhow sowie eine genaue Wertanalyse dabei, ein Höchstmaß an Qualität zu liefern.



EASYPARTS ERSATZTEILE ONLINE BESTELLEN

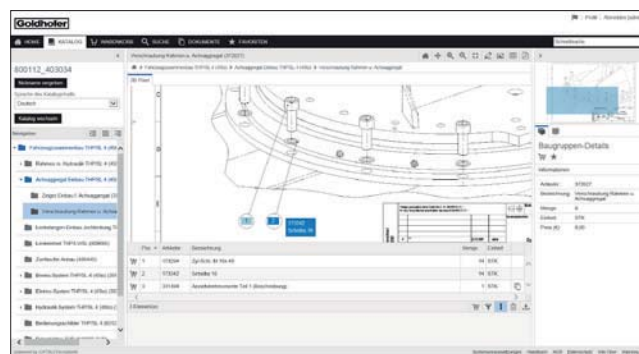
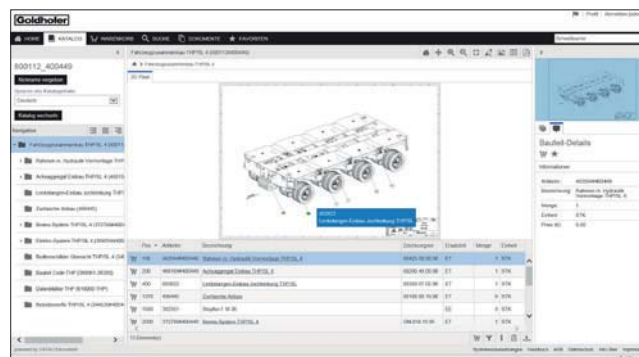


An dieser Stelle möchten wir gerne nochmals auf unseren Online-Ersatzteilkatalog easyPARTs hinweisen. Seit einigen Jahren besteht für unsere Kunden die Möglichkeit, Ersatzteile für ihren Goldhofer-Tief-lader über unser Web-Portal zu identifizieren, anzufra-gen und natürlich auch zu bestellen.

Hierzu ist es lediglich notwendig, sich einmalig bei uns zu registrieren. Nach Erhalt des Zugangscodes können Sie neben der Ersatzteilidentifikation auch die Fahr-zeugdokumentation und noch viele weitere nützliche Informationen zu Ihrem Tieflader abrufen. Dies alles unabhängig von den Bürozeiten unserer Serviceabteil-ung und bequem von jedem PC-Arbeitsplatz.

Um die Nutzung so kundenfreundlich wie möglich zu gestalten, haben wir vielfältige Suchoptionen installiert, beispielsweise visuell mittels Zeichnungen, per Such-begriff oder natürlich im Idealfall mittels der Teileidenti-fikationsnummer.

Mit Ihren persönlichen Login-Daten haben Sie Zugriff auf sämtliche Tieflader, die sich nach unseren Unter-lagen in Ihrem Besitz befinden. Sollten Sie Ihren Fuhr-park zwischenzeitlich zusätzlich um Zukäufe gebrauchter Fahrzeuge erweitert haben, können wir diese selbst-verständlich ebenfalls integrieren. Dies alles ist mög-lich für Fahrzeuge ab ca. Baujahr 2000, im Einzelfall auch noch für ältere Baujahre.



easyPARTs – der einfachste und schnellste Weg zu Ihrem Ersatzteil! Gleich registrieren unter www.goldhofer.de

DAS PAPIERLOSE BÜRO EINE VISION WURDE UMGESETZT

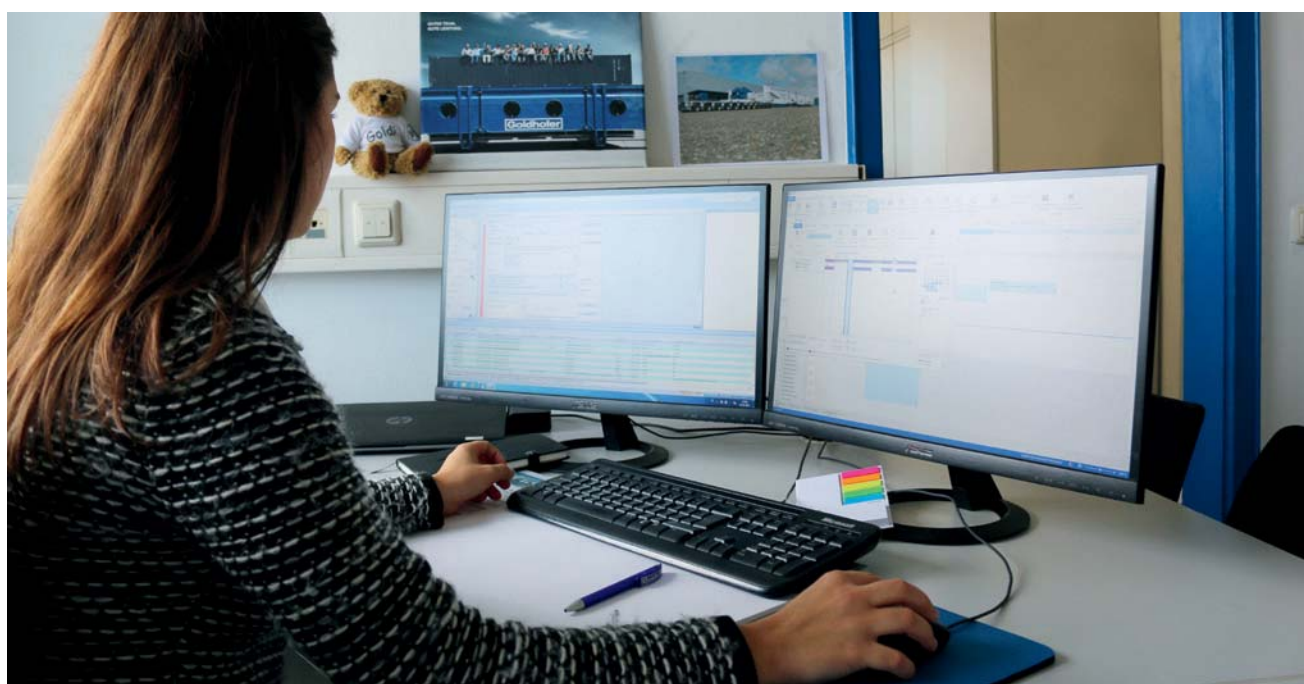
Als einer der Technik- und Innovationsführer bieten wir Ihnen seit langem viele technische Lösungen zur benutzerfreundlichen Bedienung Ihres Tiefladers. Fern-steuerungen zur Bedienung der wesentlichen Funktio-nen und Digitalanzeigen für diverse Fahrzustände sind nur zwei Beispiele. Auf der IAA 2014 haben wir Ihnen die nächste technologische Generation vorgestellt, eine Smartphone App, mit welcher das Fahrniveau be-dient werden kann. Weitere Lösungen werden folgen.

Auch bei der Gestaltung der Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter investieren wir regelmäßig in die neuesten Technologien zur Verbesserung der Ergonomie und Optimierung der internen Prozesse. Unsere Kunden profitieren durch kürzere Reaktionszeiten, Beschleu-nigung der Bearbeitungsprozesse und Reduzierung der Fehlerquote. Die Digitalisierung sämtlicher tech-nischer Fahrzeugunterlagen wurde beispielsweise bereits vor vielen Jahren durchgeführt, zu einer Zeit, als diese Technologie kaum verbreitet war. Die digitale Belegverwaltung und -bearbeitung im gesamten Unter-nehmen sowie die Prozesssteuerung über Workflows sind bei uns ebenfalls Standard.

Als nächste Idee haben wir uns vor mehr als einem Jahr im Service die Aufgabe gestellt, im Büro so weit wie möglich auch auf die Verwendung von Papier zu verzichten. Hierzu wurde der komplette Prozessablauf analysiert und entsprechend angepasst mit dem Ziel, Maßnahmen zu treffen, um papierlos arbeiten zu können.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Im Monats-schnitt verbrauchen wir inzwischen 60 % weniger Pa-pier. Die Arbeitsprozesse haben sich für die Mitarbeiter teilweise erheblich verändert und waren anfangs auch ungewohnt, der ökologische Erfolg spricht jedoch für sich und Sie als Kunde profitieren auch hier von kür-zeren Reaktions- und schnelleren Bearbeitungszeiten Ihrer Anfragen und Bestellungen.

Wir möchten Sie an dieser Stelle ebenfalls motivieren, über dieses Thema nachzudenken. Neben dem Um-weltaspekt bewirkt dies letztendlich auch eine Kos-tenreduzierung. Gerne berichten wir Ihnen direkt über unsere Erfahrung hiermit. Ihr Kontakt hierfür: Christian Reichert, Telefon +49 8331 15-243.



TIPP AUS DER WERKSTATT

Gerade bei vielachsigen Aufliegern spielt das Thema Reifen bei den Betriebskosten eine große Rolle. Im Gegensatz zum klassischen Speditions-aufleger mit einer bis drei Achsen und zwei Rädern pro Achse sind bei Tiefladern mindestens vier, bei einigen Modulbaureihen auch acht Räder pro Achs-linie verbaut. Bei entsprechend hohen Achszahlen summiert sich die Anzahl der montierten Reifen.

Reifen unterliegen einem permanenten Verschleiß. Umso wichtiger ist es, diesen so weit wie möglich zu minimieren um einerseits Kosten zu sparen und andererseits einen ökologischen Beitrag zu leisten. Die Beachtung einiger einfacher Grundregeln, auf die wir hier näher eingehen, hilft dabei.

Zunächst gilt es, immer auf den korrekten Luft-druck zu achten. Glaubt man aktuellen Studien, werden jährlich über 50 Millionen Reifen alleine in Europa durch falschen Luftdruck irreparabel beschädigt. Neben der möglichen Beschädigung unterliegt jeder Reifen durch zu hohen oder zu niedrigen Luftdruck darüber hinaus einem erhöhten Verschleiß. Das Fahrverhalten, der Bremsweg- und somit in letzter Konsequenz die Fahrsicherheit ver-schlechtert sich. Darüber hinaus erhöht sich bei zu niedrigem Luftdruck der Rollwiderstand und wirkt sich somit negativ auf den Kraftstoffverbrauch der Zugmaschine aus.

Des Weiteren ist es wichtig, dass alle Achsen Ihres Tiefladers in Geradeausfahrt einer Linie folgen. Diese banale Aussage stimmt mit der Praxis oft nicht überein: Der Tieflader folgt schräg versetzt der Zugmaschine und radiert über die Reifen, er-höhter Verschleiß ist die Folge. Die einfachen Grund-regeln lauten hier: Lenkkeil bei zwangsgelenkten Fahr-zeugen vor Fahrtantritt korrekt einstellen, regel-mäßig das Lenksystem entlüften, Lenkung und Achsaufhängung auf Verschleiß prüfen und den Tieflader gemäß unserer Betriebs- und Wartungs-anleitung korrekt einspuren.

Sollte trotz aller Maßnahmen der Tieflader nicht mehr korrekt nachlaufen, muss das Achsaggregat überprüft und gegebenenfalls neu eingestellt wer-den. Dies ist dann aber ein Fall für unsere werksei-gene Reparaturwerkstatt oder für unsere Service-partner, deren Adressen Sie auf unserer Homepage finden.

Uns ist daran gelegen, dass Sie Ihren Tieflader mit den geringstmöglichen Betriebskosten betreiben. Wir möchten Sie daher bitten, unsere Hinweise ernst zu nehmen – so haben Sie lange Freude an Ihrem Goldhofer-Tieflader. Für weitere Fragen zu diesem Thema steht Ihnen unser Serviceteam wie immer gerne zur Verfügung. Sie erreichen uns unter unserer Servicenummer +49 8331 15-400.

BAYERISCHER TAG DER AUSBILDUNG MDB STEPHAN STRACKE BESUCHT GOLDHOFER

Der „Bayerische Tag der Ausbildung“ soll die hohe Attraktivität der beruflichen Ausbildung in Berufsschule und Betrieb unterstreichen. Der Allgäuer Bundestagsabgeordnete Stephan Stracke (CSU) nutzte diesen Tag, um sich bei Goldhofer über die dortigen Ausbildungsmöglichkeiten zu informieren.

38 Lehrlinge werden derzeit bei Goldhofer ausgebildet. Das Unternehmen bietet beste Rahmenbedingungen. Insgesamt erreichen das Personalbüro rund 400 Bewerbungen pro Ausbildungsjahr. Dabei legt man bei Goldhofer Wert auf ein gestuftes Auswahlverfahren. „Die Note im Abschlusszeugnis ist nicht unbedingt entscheidend, sondern vielmehr der Gesamteindruck des Bewerbers“, betonte Helmut Schreier, Leiter für gewerbliche Ausbildung. Goldhofer ist auch bei Schülerpraktikanten eine begehrte Adresse, um erste Erfahrungen in der Berufswelt zu sammeln. „Schülerpraktika sind eine hervorragende Möglichkeit, seine eigenen Stärken zu entdecken und sich beruflich zu orientieren“, unterstrich auch Stephan Stracke.

Bei einem Betriebsrundgang konnte er sich von den technisch erstklassigen Fahrzeugen im Nutzlastbereich überzeugen, die in Memmingen produziert werden. Im Anschluss ging es weiter zur Lehrwerkstatt. Dort lernen die Lehrlinge die Grundlagen an technischen Fertigkeiten und Fähigkeiten, bevor es dann produkt-spezifisch im Unternehmen weiter geht. Dabei erfuhr Stracke, dass auch die Auszubildenden aus dem



kaufmännischen Bereich Erfahrungen in der Lehrwerkstatt sammeln. „Wir fräsen, bohren und hämmern. Das macht nicht nur Spaß, sondern hilft uns bei unserer täglichen Arbeit. Denn wir wollen das Produkt, das wir betreuen, auch besser verstehen“, sagte Laura Bajraktari, kaufmännische Auszubildende.

Als Resümee seines Besuchs stellte Stephan Stracke fest: „Eine betriebliche Ausbildung ist praktisch unschlagbar. Sie lohnt sich für Auszubildende und Betriebe gleichermaßen. Für junge Menschen ist sie die Eintrittskarte in ein erfolgreiches Berufsleben. Für Unternehmen bedeutet sie aktive Fachkräftesicherung. Ich freue mich, dass besonders unsere heimischen Familienbetriebe auf die duale Ausbildung setzen. Das macht unser Allgäu als Wirtschaftsstandort auch so stark.“

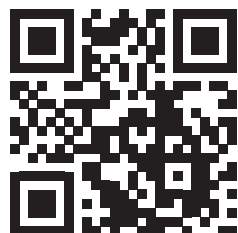
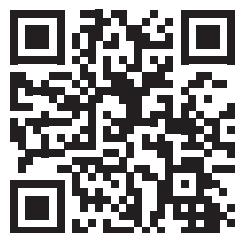
WATCH OUT! GOLDHOFER PRÄSENTIERT SEINE NEUESTE INNOVATION

Besuchen Sie uns vom 11.–17. April auf der bauma 2016 in München und feiern Sie mit uns unsere neueste Innovation im Bereich der selbstfahrenden Schwerlastmodule. Lassen Sie sich vom Goldhofer »ADDRIVE« überraschen und entdecken Sie viele weitere Fahrzeuge auf unserem Messestand FN823/1 (auf dem Freigelände Nord).

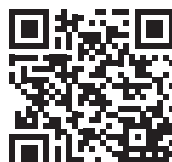


FOLLOW US!

Goldhofer ist in verschiedenen sozialen Netzwerken aktiv. Besuchen Sie uns auf YouTube und sehen Sie spannende Videos. Auf XING und LinkedIn erfahren Sie aktuelle Unternehmensnews. 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.

ROCK BAUMA!

In unserer letzten Ausgabe haben wir einen Fotowettbewerb angekündigt, in welchem unsere Leser zeigen sollten, „was Sie zum ‚Goldhofer‘ macht“. Nun stehen die Gewinner fest: Die Rockband „No Vacation!“ aus Memmingen hat das Rennen gemacht!

Durch ihre rockigen Fotos mit den Motto-Shirts der „Innovation Days 2014“ zeigen „No Vacation!“, was Goldhofer ausmacht. „Wir kennen Goldhofer schon seit Jahren, schließlich ist man früher in der Schulzeit immer am Werksgelände vorbeigefahren und hat die coolen Fahrzeuge gesehen“, sagt Daniel Köhler, Gitarrist der Band. „Und außerdem hört man im Dorf viel von den Mitarbeitern und den einzigartigen Projekten, die Goldhofer realisiert – da wächst mit der Zeit der Eindruck eines richtigen Schwergewichts in der Region.“

„Als der Fotowettbewerb ausgeschrieben wurde, haben wir uns gedacht ‚Da müssen wir mitmachen!‘ und haben uns über einen Bekannten Goldhofer-T-Shirts und das ‚Let’s Rock‘-Banner besorgt, um damit ein paar coole Fotos zu machen. Wir wollten einfach die Chance nutzen und durch Goldhofer in der Umgebung bekannter werden.“ Nach Ansicht der Jury ist das voll und ganz gelungen – und der Einsatz wird entsprechend belohnt: Anstatt eines Preises aus den Goldhofer-Shop darf die Band am 12. April auf der bauma 2016 live auf der Bühne des Goldhofer-Stands spielen.



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:
Madeleine Staible, Erich Traub

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