

# MAG 1705

**Goldhofer**

**bauma 2016**  
11.-17. April, München

SPECIAL EDITION



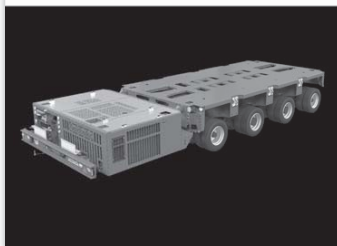
**03 AMTLICH**

Bester Arbeitgeber!



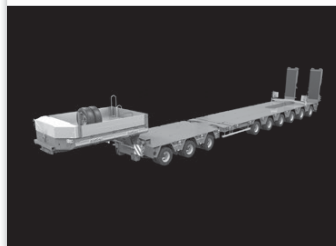
**04 »ADDRIIVE«**

Brandneu!



**07 MPA-K 9**

Baukastensystem!



**10 »FAKTOR 5«**

Beeindruckend!



Liebe Leserinnen und Leser,



hiermit möchte ich Sie im Namen der Goldhofer Aktiengesellschaft ganz herzlich auf der bauma 2016 in München begrüßen – eine der größten Messen der Welt, die nur alle drei Jahre stattfindet. Mehr als 500.000 Besucher aus über 200 Ländern der Welt werden an diesem Messe-Event teilnehmen.

Auf der bauma 2016 können Sie sich – quasi live und in Farbe – einen umfassenden Eindruck über die vielen technischen, qualitativen und logistischen Vorteile unserer Schwerlastfahrzeuge verschaffen, die wir für Sie, mit Ihnen zusammen, für Ihre vielfältigen Aufgaben entwickelt haben.

Als erfahrener Hersteller von Schwerlastfahrzeugen haben wir für jede Transportaufgabe die richtige Lösung und für jeden Bedarf das passende Fahrzeug im Programm – von Anhängern und Sattelanhängern über Modulkombinationen bis hin zu Fahrzeugen für Spezialanwendungen, wie z. B. unsere Flügeltransportvorrichtung FTV 300 oder die Seitenträgerbrücke »Faktor 5«.

Seit der Markteinführung von »Faktor 5« im Jahr 2012 haben wir weltweit bereits acht dieser beeindruckenden Transportsysteme verkauft. Eine dieser enorm leistungsfähigen Brücken ist auch auf der bauma 2016 als »Hingucker« zu bestaunen. Mehr über »Faktor 5« erfahren Sie auch in dieser Sonderausgabe.

Wieder auf der Messe vertreten ist unsere MPA-Achstechnologie. Seit der Markteinführung bei der bauma 2013 hat sich dieses innovative Achsenkonzept als besonders zuverlässig, robust und erfolgreich erwiesen: Inzwischen sind mehr als 50% aller von Goldhofer produzierten Sattelfahrzeuge mit MPA-Achsen ausgestattet. Die hohe zulässige Achslast, die geringe Transporthöhe, die extreme Manövrierfähigkeit und die außerordentliche Wartungsfreundlichkeit dieser Technologie begeistern unsere Kunden weltweit. Im Mittelpunkt unseres Auftritts auf der bauma 2016 steht unter dem Motto »clever kombiniert« der dazugehörige Fahrzeugbaukasten MPA-K.

Mit diesem System von Goldhofer können Schwanhälse, Ladebrücken, vordere Fahrwerke und Heckfahrwerke für die unterschiedlichsten Transportaufgaben schnell, einfach und flexibel kombiniert werden.

Als besonderes Messehighlight möchte ich Ihnen außerdem einen Besuch bei einer unserer jüngsten, bis zur Messe streng geheim gehaltenen Innovationen empfehlen: »power your fleet«, unser »ADDRIVE«, den wir nun erstmals präsentieren. Auf der Doppelseite 4/5 erfahren Sie – fast – alles über den »ADDRIVE«!

Ich sage »fast«, denn selbstverständlich können Sie auch an unserem Messestand oder im persönlichen Gespräch danach von unseren Mitarbeitern noch mehr über unsere Produkte erfahren – natürlich auch über solche, die wir nicht auf der bauma ausgestellt haben. Fragen Sie uns einfach. Wir beraten Sie gerne und freuen uns auf den persönlichen Kontakt mit Ihnen.

Apropos Beratung: Für uns spielt es keine Rolle, ob Anfragen von kleinen Unternehmen oder »Global Playern« kommen. Unsere Philosophie ist es, z. B. ein Bauunternehmen aus der Nachbarschaft mit einer ebenso hohen Priorität zu behandeln wie etwa eine internationale Schwerlast-Spedition.

Nun wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen unserer »MAG1705« Sonderausgabe zur bauma 2016 – mein Team und ich freuen uns sehr, Sie persönlich auf unserem Stand begrüßen zu dürfen.

Ihr

Stefan Fuchs  
Vorstandsvorsitzender Goldhofer Aktiengesellschaft



**03 Das ehrt uns sehr:**  
Goldhofer ausgezeichnet

**04 For your eyes only:**  
Messeneuheit »ADDRIVE«

**06 Flexible Klassiker:**  
TU 3 *expert*, STZ-L 4 RM

**07 MPA macht's möglich:**  
STZ-VP/MPA 4, MPA-K 9

**08 Schwer ist leicht:**  
Zehnachser STZ-P 10 AA

**09 Auf großer Fahrt:**  
Die THP/SL-Familie

**10 Extremer Wow-Faktor:**  
»Faktor 5« auf PST/SL

**12 Auf allen Wegen:**  
FTV 300, PST/ES-E 4



# JETZT AMTLICH GOLDHOFER IST AUCH WELTMARKTFÜHRER!

„Weltmarktführer“ – das klingt erst einmal gut und macht potenziell jedes Unternehmen, das sich so bezeichnet, bei Kunden wie bei Interessenten gleich etwas vertrauenswürdiger. Doch wer darf sich eigentlich mit Fug und Recht so nennen? Schließlich kann, wie es kürzlich in einem Artikel der „Wirtschaftswoche“ zu lesen war, „auch ein weltweit führendes Unternehmen für Stahlstecknadeln mit rotem Kugelkopf [...] aus eigener Sicht durchaus Weltmarktführer sein – eben in dieser Nische“. Nun jedoch hat sich die Hochschule St. Gallen in einer umfassenden Studie mit der folgenden Frage beschäftigt: Welche Unternehmen kann man eigentlich tatsächlich als „Weltmarktführer“ in ihrer jeweiligen Branche bezeichnen?

Die Studie wurde auf der Basis von klar definierten Auswahlkriterien – wie etwa Stammsitz, Jahresumsatz, Exportanteil – erstellt. Das Ergebnis ist ein entsprechender „Weltmarktführer-Index für Deutschland, Österreich und die Schweiz“. In diesem „Weltmarktführer-Ranking“ trennt sich also die „Spreu“ der nur selbsternannten vom „Weizen“ der tatsächlichen Weltmarktführer aus dem deutschsprachigen Raum. Und es bestätigt, was wir eigentlich schon immer wussten, worüber wir uns aber natürlich trotzdem sehr freuen: Goldhofer gehört – nun also auch „offiziell“ – zu den Weltmarktführern, und zwar im Bereich Maschinen- und Anlagenbau (Spezialtransportfahrzeuge).

Quelle: „Weltmarktführer-Ranking – Welcher selbsternannte Weltmarktführer ist wirklich einer?“, [www.wiwo.de](http://www.wiwo.de)

## UND AUCH ALS ARBEITGEBER TOP!

Doch nicht nur unsere meist langjährigen Kunden, sondern auch unsere Mitarbeiter finden uns offenbar sehr gut und vertrauenswürdig – und auch das haben wir jetzt „amtlich“: Anhand der größten Befragung dieser Art ermittelte das Magazin Focus in Zusammenarbeit mit dem Hamburger Marktforschungsinstitut Statista zum mittlerweile vierten Mal die „Besten Arbeitgeber des Jahres“. Nun durfte sich auch Goldhofer über eine Auszeichnung als einer der besten Arbeitgeber 2016 in der Branche „Schienenfahrzeug-, Schiffs-, Flugzeug- und sonstiger Fahrzeugbau“ freuen.

Diesem Ranking lag eine repräsentative Arbeitnehmerbefragung zugrunde, die über das Online-Karriere-Netzwerk XING durchgeführt wurde. Unterstützt wurde die Bewertung von den Erfahrungsberichten, die Beschäftigte auf dem Arbeitgeberbewertungsportal Kununu abgegeben haben. Dabei hatten Arbeitnehmer aller Hierarchie- und Altersklassen die Möglichkeit, ihren Arbeitgeber anonym und ohne jegliche Beeinflussung zu bewerten. Im Mittelpunkt der Befragung standen die Zufriedenheit der Mitarbeiter sowie deren Weiterempfehlungsbereitschaft; es wurden aber auch Aspekte wie Führungsverhalten, Gehalt und Image des Arbeitgebers mit einbezogen.

TRAILER MANUFACTURER  
OF THE YEAR

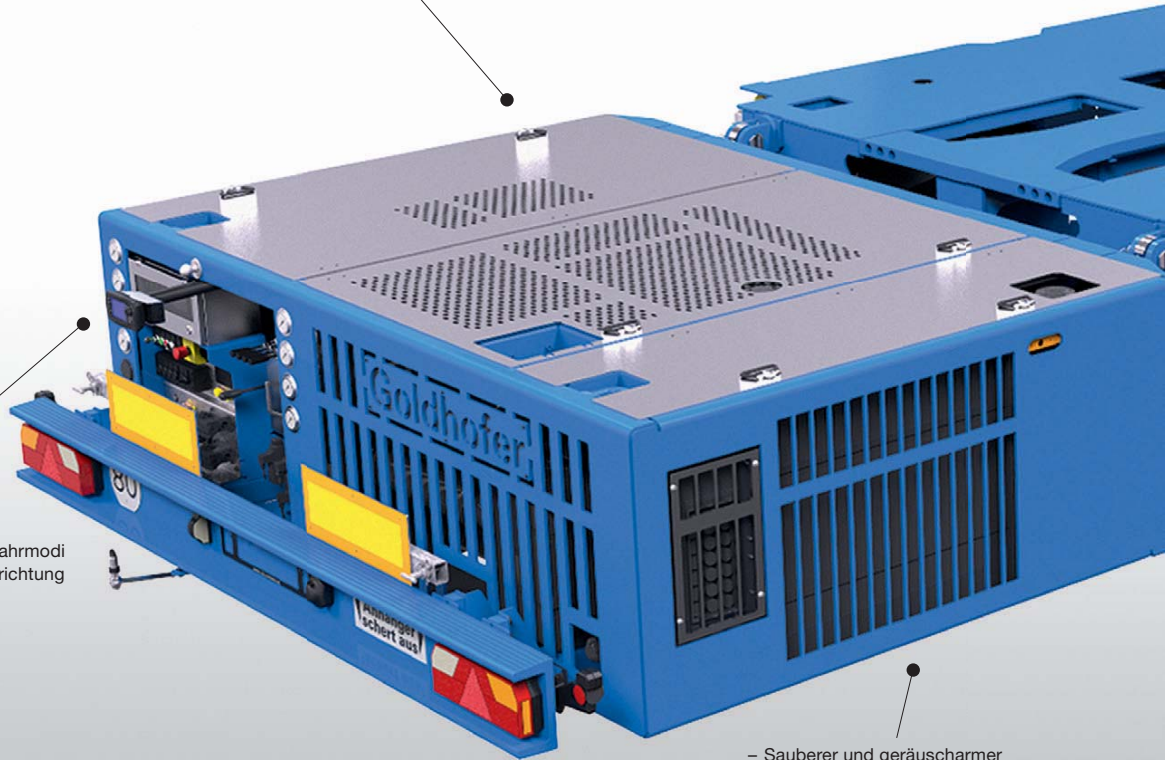
SPONSORED BY:  
**HEAVY TORQUE**  
DRIVING THE APPLICABLE LOGS BUSINESS

OPEN POLL - WORLDWIDE VOTING  
AND THE WINNER IS...

**Goldhofer**



- Einsatz ohne Antriebsaggregat in gezogenem Modus
- Integrierbar in Anhänger- und Sattelkombinationen
- Längs- und Parallelkombinationen möglich
- Kombinationen mit Tiefbettbrücke und Langmaterial-Drehschemel
- Synchronisierbar mit anderen Goldhofer-Selbstfahrern



- Fernbedienung mit zusätzlichem Verbindungskabel
- Demontierbares Steuergerät mit Funkfunktion für verschiedene Fahrmodi
- Demontierbare Beleuchtungseinrichtung für Straßenzulassung

- Sauberer und geräuscharmer Motor mit EU-Stage 4/EPA-Tier 4 final für höhere Geschwindigkeiten
- Kein Ölfluss im gezogenen Modus

## MEHR EFFIZIENZ FÜR IHREN FUHRPARK ERLEBEN SIE DEN BRANDNEUEN »ADDRIIVE«

Auf der bauma 2016 in München präsentieren wir Ihnen mit dem brandneuen »ADDRIIVE« die Innovation schlechthin im Bereich der Schwerlastmodule. Denn der neue »ADDRIIVE« ist die perfekte Kombination aus der 6. Generation von gezogenen Modulen und dem auf langjährigen Erfahrungen basierenden Know-how unseres Unternehmens im Bereich der Selbstfahrer. »ADDRIIVE« ist eine intelligente Lösung, die die Vorteile eines gezogenen Moduls mit denen eines Selbstfahrers vereint und dabei höchste Anforderungen bezüglich der variablen Einsatzmöglichkeiten sowie in puncto Zugkraft, Geschwindigkeit, Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit erfüllt. Und das bedeutet unter dem Strich ganz einfach mehr Effizienz und eine optimale Flexibilität für Ihren Fuhrpark.

Das wohl hervorstechendste Merkmal von »ADDRIIVE« ist seine extrem hohe Flexibilität im Bezug auf das Spektrum seiner Anwendungsmöglichkeiten – denn er ist sowohl als Selbstfahrer als auch als gezogenes Modul immer optimal einsetzbar. Für die Nutzer des »ADDRIIVE« bedeutet das von Anfang an einen deutlich verringerten Mobilisierungsaufwand von Fahrzeugen und damit auch eine deutlich höhere Wirtschaftlichkeit im täglichen Einsatz.

Denn das – je nach Streckenbeschaffenheit – bei manchen Transporten mehrfach notwendige Umladen der Fracht von einem Straßentransportfahrzeug auf einen

oder mehrere Selbstfahrer gehört mit dem »ADDRIIVE« der Vergangenheit an. Auch zur finalen Positionierung des Transportguts ist kein Umladen mehr erforderlich. Sehr praktisch ist das System zum Beispiel bei der Fahrt über Brücken: Hier kann der »ADDRIIVE« bis zur Brücke als gezogenes Modul eingesetzt werden und auf der Brücke dann als Selbstfahrer mit zugeschalteter Traktion. Somit reduziert sich das Gesamtgewicht des Transports im Bedarfsfall deutlich – und Brücken mit niedrigeren Belastungsparametern werden sicher passierbar.

Der »ADDRIIVE« ist dabei komplett vom hydro-mechanischen Antriebssystem entkoppelbar. Das bedeutet: Kein Ölfluss mehr im gezogenen Modus, was gleich eine ganze Reihe von Vorteilen mit sich bringt: Kein Ölfluss bedeutet nämlich auch keinen Widerstand und keine Hitzeentwicklung im System – und somit keinen ölflussbedingten Verschleiß und einen insgesamt deutlich geringeren Wartungsaufwand. Auch das bei herkömmlichen Transportlösungen manchmal nötige Anhalten am Berg, um das System bei Überhitzung wieder abzukühlen, ist mit dem »ADDRIIVE« nicht mehr nötig.

Zudem kann beim Einsatz des »ADDRIIVE« als gezogenes Modul – wenn die Transportaufgabe dies zulässt – das Power Pack auch abgenommen und sozusagen „zuhause gelassen“ werden, wodurch sich das Eigengewicht des Moduls deutlich reduziert und es wie ein „normales“

Fahrwerk (bis 80km/h) einsetzbar wird – wobei natürlich alle seine anderen Merkmale bestehen bleiben, wie etwa das extreme Biegemoment für konzentrierte Ladungen oder der bewährte Kugeldrehkranz für die optimale Lastverteilung.

Dazu kommen weitere Kombinationsmöglichkeiten, die die Anwendungsflexibilität des »ADDRIIVE« sogar noch erhöhen: Das System ist mit der kompletten SL-Familie und den meisten Turmlagerfahrzeugen kombinierbar.

Mit dem leistungsstarken »ADDRIIVE« lässt sich in manchen Fällen sogar eine zusätzliche Zugmaschine einsparen – z. B. in hügeligem Gelände mit den entsprechenden Steigungen. Hier kann das System zusammen mit einer herkömmlichen Zugmaschine eingesetzt werden, um mit der Fracht sicher und effizient „über den Berg“ zu kommen. Und auch insgesamt ist die Fahrt sicherer, denn der »ADDRIIVE« ist das weltweit erste Schwerlastmodul, das mit einem besonders schnell ansprechenden elektronischen Bremssystem (EBS) ausgestattet ist. Mit dem »ADDRIIVE« ist Goldhofer beim Thema Innovation also wieder einmal ganz vorn mit dabei.



- Extremes Biegemoment für konzentrierte Ladungen
- Bewährter Kugeldrehkranz für optimale Lastverteilung
- Multi-Kombinationskupplung für diverse Modul-Systeme mit Kugeldrehkranz und Turmlagerung



- Hydro-mechanisches Antriebssystem mit kompletter Entkopplung im gezogenen Modus bis 80km/h
- Zu- und abschaltbarer Antrieb mit optimierter Zugkraft
- Automatische Abschaltung bei erreichter Maximalgeschwindigkeit des Antriebs
- Weltweit erstes EBS-Bremssystem (funktioniert auch in Kombination mit und ohne ABS)

Höchste Effizienz, höchste Leistung, höchste Verfügbarkeit – das ist »ADD<sub>DRIVE</sub>«

#### IHR NUTZEN BEIM EINKAUF

- ✓ Reduziertes Investitionsvolumen durch multi-flexiblen Einsatz bei höchstmöglicher Einsatzfrequenz
- ✓ Wettbewerbsfähiges Flottenmanagement durch reduzierte Personal- und Materialkosten
- ✓ Zukunftsorientierte Investition durch hohen Werterhalt und optimale Wiederverwertungsmöglichkeit

#### IHR NUTZEN IN DER ANWENDUNG

- ✓ Kein Überhitzen des Antriebsaggregats bei hoher Zugkraft im Dauerbetrieb, wie z. B. bei einer langen Bergfahrt
- ✓ Geringerer Mobilisierungsaufwand bei Positionierung von Ladungen während des Be- und Entladeprozesses
- ✓ Reduzierung des Gesamtgewichts zur Brückenüberfahrt ohne Zugmaschine

#### IHR NUTZEN IM SERVICE

- ✓ Mechanische Abschaltung des Antriebssystems vermeidet Überhitzung und Verschleiß der Antriebskomponenten
- ✓ Minimale Wartungskosten durch die Verwendung von bewährten und hochwertigen Markenkomponenten
- ✓ Weltweit bewährte Service-Organisation mit optimaler Ersatzteilversorgung

**TIER 4 FINAL**

**Goldhofer**



THP/ADD 4

Ladehöhe:	1.175mm ±300mm
Ladelänge:	6.000mm
Fahrzeugbreite:	3.000mm
Bereifung:	215/75 R17.5



# MARKANTER KLASSIKER TU 3 expert



Mit dem TU 3 **expert** ist auch ein absoluter Klassiker von Goldhofer auf der bauma 2016 vertreten. Dank konstant hoher Goldhofer-Qualität ist dieser Tiefladeanhänger extrem hart im Nehmen: Sein robuster Rahmen gewährleistet nicht nur ein breites Einsatzspektrum, eine hohe Zuverlässigkeit und eine lange Lebensdauer, sondern aufgrund des engen Querträgerabstands auch eine hohe Punkt-Belastbarkeit.

Die markantesten Merkmale der Goldhofer-Tiefladeanhänger vom Typ TU sind das überfahrbare, gekröpfte Rahmenteil über dem Drehgestell sowie die Anschrägung am Rahmenende. Aktuell hat der Anhänger vom Typ TU eine umfassende Modernisierung erhalten und stellt sich mit folgenden Neuerungen dar: Eine neue Zuggabel, eine sicherere und einfachere Rampenkinematik sowie ein modernes, flaches Rahmenprofil mit Radausschnitten sind nur einige Bereiche, die überarbeitet wurden. Hinzu kommen ein besserer Schwerpunkt durch optimierte Ladeflächenlänge und maximale Sicherheit durch doppelt wirkende Hydraulikzylinder mit integriertem Lasthalteventil, wodurch sich viel Zeit einsparen lässt, da eine Rampensicherung durch Gurte

bzw. Rampenstangen überflüssig wird. Für eine optimale, schnelle und gesetzeskonforme Ladungsicherung sorgen beim TU 3 **expert** umfangreiche Verzurrmöglichkeiten mit zertifizierten Zurringen. Und auch bei sich häufig ändernden Ladungsanforderungen genießen Sie als Nutzer dank nachträglich schraubbarem Zubehör ein Höchstmaß an Flexibilität, wobei die Fahrzeuglängen natürlich immer innerhalb der gesetzlichen Vorschriften bleiben.

Durch eine umfangreiche Serien- und Zusatzausstattung (wie z. B. Gummibeläge, hydraulische Rampenverschiebung etc.) ist der TU 3 **expert** außerdem besonders zukunftssicher. Für eine lange Nutzungsdauer und einen dennoch hohen Wiederverkaufswert sorgen beim TU 3 **expert** auch die innovative Oberflächentechnik mit ihrer robusten, hochwertigen Lackierung mit Korrosionsschutz sowie seine ausgereifte Konstruktion. Top-Komponenten von Markenherstellern runden den Gesamteindruck unseres Klassikers ab und gewährleisten zudem lange Serviceintervalle bei geringer Ausfallzeit und hoher Ersatzteilverfügbarkeit.

**Goldhofer**



TU 3 expert

Nutzlast:	28,1t
Gesamtgewicht:	36,0t
Achslast:	3 x 12,0t
Ladehöhe:	845mm
Ladelänge:	5.700mm
Fahrzeugbreite:	2.550mm
Bereifung:	245/70 R17.5



**Goldhofer**



STZ-L 4 RM

Nutzlast:	44,2t
Gesamtgewicht:	60,0t
Achslast:	4 x 10t
Ladehöhe:	845mm + 140/- 60mm
Ladelänge:	8.500mm + 2.690mm
Fahrzeugbreite:	2.550mm
Bereifung:	245/70 R17.5

# VIELZWECKFAHRZEUG MIT HOHEM MEHRWERT STZ-L 4 RM

Schon auf der bauma 2013 hat es sich ganz deutlich gezeigt: Auf unser Vielzweckfahrzeug STZ-L RM fährt vor allem die Baubranche ab. Klar, dass dieser tiefergelegte Sattelanhänger mit Radmulde für den Baumaschinentransport auch auf der bauma 2016 nicht fehlen darf. Dank seiner abgesenkten Seitenfelder, der variablen Ladefläche und der niedrigen, aber ebenfalls variablen Ladehöhe eignet sich der STZ-L RM mit Radmulden als universelles Transportkonzept für den Einsatz mit den unterschiedlichsten Ladungen – zum Beispiel für die oft sehr großen und hohen Fahrzeuge, die in der Bauindustrie zum Einsatz kommen. Gerade

diese vielseitigen Einsatzmöglichkeiten sind es, die den STZ-L RM für viele Anwender so attraktiv machen. Hinzu kommen eine hohe Nutzlast bei geringer Sattelast und das bewährte und robuste Goldhofer-Lenkssystem, das neben einer hohen Manövrierfähigkeit auch für einen geringen Reifenverschleiß und somit für niedrige Wartungskosten sorgt. Und das alles bei einem vergleichsweise geringen Investitionsaufwand!

Doch damit nicht genug. Denn wie der TU 3 **expert** von Goldhofer (siehe oben) ist auch der STZ-L RM mit langlebigen und hochwertigen Komponenten von

Markenherstellern sowie einer hydraulischen Rampensicherung ausgestattet, die beim Be- und Entladen des Fahrzeugs viel Zeit spart, da die Rampensicherung mittels Gurten oder Stangen entfallen kann. Und zu guter Letzt ermöglicht auch die Softwareunterstützung mit easyLOAD ein sicheres, genehmigungskonformes Fahren, wobei das Fahrzeug immer innerhalb 16,5m Gesamtzuglänge bleibt. Zusammengefasst bedeutet das für Sie mehr Sicherheit und Flexibilität bei höherer Wirtschaftlichkeit im täglichen Einsatz.



# KOMPAKT, ROBUST UND DOCH FLEXIBEL

## STZ-VP/MPA 4 (1+3)



Mit seiner sehr kompakten und robusten Bauweise und seinem optimalen Ladungsschwerpunkt für genehmigungskonforme maximale Achs- und Sattelastlasten bietet der STZ-VP/MPA 4 große Flexibilität für den Transport unterschiedlicher Güter im Nutzlastklassenbereich von 45t bis 50t. Dabei sorgt die minimale Anzahl von Bauteilen im Fahrwerk für einen extrem wartungsarmen Einsatz und eine lange Lebensdauer dieses vielseitigen Tiefbettfahrzeugs.

Der STZ-VP/MPA 4 eignet sich vor allem für den Transport von hoch dimensionierten Ladungen, ist aber gleichzeitig auch ideal für Transportgüter mit niedriger Bodenfreiheit. Sein vorderes Fahrwerk lässt sich um bis zu 600mm anheben – eine Funktion, die besonders dann zum Einsatz kommt, wenn unterwegs z. B. ein Kreisverkehr oder ein Bordstein überfahren werden soll. Und das Heckfahrwerk ist mit unserer bereits vielfach bewährten MPA-Achstechnologie ausgestattet. Das ermöglicht unter anderem einen geringen Höhenunterschied zwischen der Brücke und dem Fahrwerk, was vor allem bei Ladungen, die über das Bett überstehen, ein großer Vorteil ist. Apropos Heckfahrwerk: Je nach

Genehmigungslandschaft sind hier verschiedene Radstände (1.360mm oder 1.510mm) möglich, was das Einholen von Streckengenehmigungen deutlich erleichtert. Doch unsere MPA-Achstechnologie hat natürlich noch mehr zu bieten: Zu ihren Vorteilen gehören neben der hohen Manövrierfähigkeit und der hohen maximalen Achslast von 12t auch eine insgesamt niedrige Fahrhöhe, eine hohe Fahrstabilität und nicht zuletzt ein geringerer Reifenverschleiß.

Das Flachbett des STZ-VP/MPA 4 ist nicht nur teleskopierbar, sondern kann mit Hilfe von Rampenvarianten mit geringem Auffahrübergang auch von Baumaschinen mit wenig Bodenfreiheit leicht befahren werden. Auffahrprobleme wie mit manchen herkömmlichen Tiefbettfahrzeugen sind daher mit dem STZ-VP/MPA 4 passé. Und auch zeitraubende Probleme bei Polizeikontrollen gehören mit dieser Transportlösung der Vergangenheit an – denn das mitgelieferte Simulationsprogramm easyLOAD unterstützt den Nutzer nicht nur bei der korrekten Beladung, es dient auch als polizeilich anerkanntes Dokumentationstool.

**Goldhofer**



STZ-VP/MPA 4 (1+3)

Nutzlast:	48,0t
Gesamtgewicht:	70,0t
Achslast:	4x 12,0t
Ladehöhe:	450mm
Ladelänge:	7.500mm + 4.200mm
Fahrzeugbreite:	2.750mm
Bereifung:	245/70 R17.5

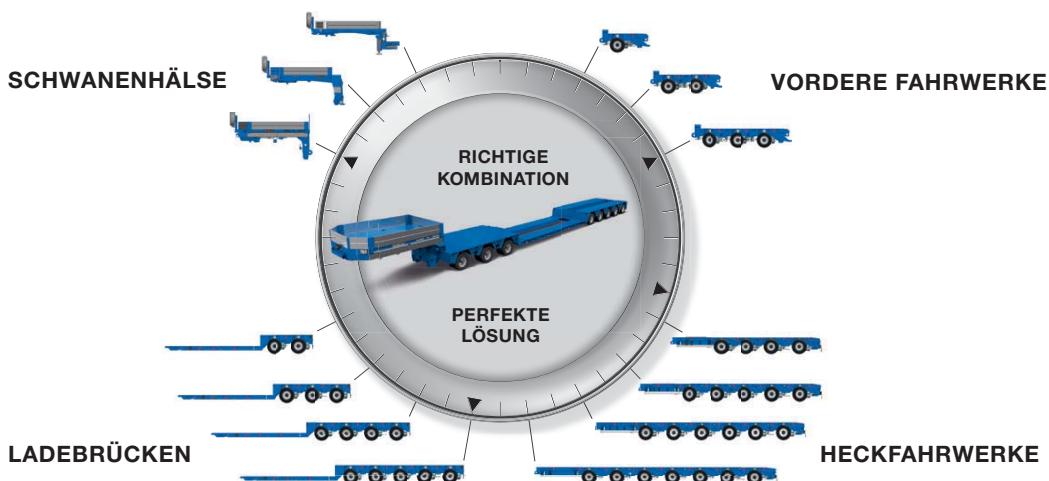
# IN DIE ZUKUNFT INVESTIEREN

## MPA-K 9 (3+6)

Sie möchten Ihren Fuhrpark nicht nur für die Anforderungen von heute, sondern auch für die von morgen und übermorgen so flexibel und zukunftssicher wie möglich auf- und ausbauen, und zwar von Anfang an? Außerdem möchten Sie die Investitions- wie auch die Wartungskosten für Ihre Fahrzeuge möglichst niedrig und Umrüstzeiten möglichst kurz halten, und das bei höchster Wertbeständigkeit Ihrer Flotte? Dann sind die Produkte aus unserer Fahrzeugfamilie MPA-K sicher sehr interessant für Sie. Denn hier trifft unsere bewährte MPA-Achstechnologie auf ein gut durchdachtes und extrem vielseitiges Baukastensystem, das in puncto Variabilität und Modularität, aber auch in Bezug auf Effizienz und Leistungsfähigkeit so gut wie keine Wünsche offen lässt. Alle Module aus dieser Sattelfamilie sind in sich komplett und, einmal gekoppelt, sofort fahrbereit.

Nehmen wir zum Beispiel den MPA-K 9 (3+6). Bei diesem Fahrzeugkonzept werden verschiedene Fahrzeugkomponenten aus dem umfangreichen MPA-K-Baukastensystem intelligent miteinander kombiniert. Je nach Transportanforderung sind hier ohne lange Umrüstzeiten sowohl Plateau- als auch Tiefbettkombinationen möglich. Dank der niedrigen Ladehöhe ist der MPA-K 9 ideal für den Transport hoher Ladegüter geeignet. Sein standardisiertes Heckfahrwerk verfügt über eine integrierte große Baggerstiellmulde und bietet zudem die Möglichkeit des Rampenanbaus, während das vordere Fahrwerk passend zu Plateau und Tiefbett ausgelegt ist. Auch die Verwendung verschiedener Schwannenhälse ist mit diesem System problemlos möglich. Das reduziert die Investitions- und Vorhaltekosten von Bauteilen, da immer der jeweils kostengünstigste Schwannenhals eingesetzt werden kann.

Und bei all dem sorgt unsere robuste MPA-Achstechnologie mit 12t Achslast und 60° Lenkwinkel für optimale Wendigkeit, minimalen Wartungsaufwand und eine hohe Lebensdauer Ihrer Fahrzeuge. Zudem sorgt das zertifizierte Simulationsprogramm easyLOAD bei der Beladung und bei möglichen Polizeikontrollen während des Transports für einen reibungslosen Ablauf. So sparen Sie mit dem MPA-K 9 jede Menge Zeit und Geld und bringen Ihre Fracht immer sicher und rechtzeitig an ihren Bestimmungsort.



**Goldhofer**



MPA-K 9 (3+6)

Nutzlast:	137,4t
Gesamtgewicht:	170,4t
Achslast:	9x 15,6t
Ladehöhe:	930mm +200/- 150mm
Ladelänge:	16.865mm + 3.900mm
Fahrzeugbreite:	2.750mm
Bereifung:	245/70 R17.5



# SCHWERSTARBEIT LEICHT GEMACHT

## STZ-P 10 AA



Mit Nutzlasten von bis zu 145t eignen sich unsere Sattelanhänger vom Typ STZ-P perfekt für den Transport von großen Bauteilen, Maschinen oder Industrieanlagen. Dabei bleiben sie unter allen Fahr- und Straßenbedingungen maximal manövrierfähig und flexibel für den Einsatz sowohl auf Baustellen als auch auf langen Strecken.

Beim STZ-P 10 AA haben wir unser ganzes Pendelachstechnologie-Know-how aus unseren Schwerlastmodulen ins Sattelprogramm integriert. Somit können extreme Nutzlasten auch außerhalb des Modulsystems ohne aufwendiges und zeitraubendes Umrüsten wirtschaftlich sinnvoll transportiert werden. Dabei steht die außerordentlich robuste Goldhofer-Pendelachse nicht nur für einen extrem wartungsarmen Einsatz und besondere Langlebigkeit – mit ihrem im Rahmen integrierten Kugeldrehkranz gewährleistet sie auch bei härtesten Bedingungen im Nutzlastbereich über 100t eine extrem niedrige Ladehöhe. Hinzu kommen weitere Vorteile wie das bewährte Goldhofer-Lenksystem, die Liftmöglichkeit von Achsen durch doppelt wirkende Zylinder – wodurch sich bei Leerfahrten der Kraftstoffverbrauch und der Reifenverschleiß reduzieren lassen – sowie vereinfachte Straßengenehmigungen durch den großen Radstand (1.510mm).

Außerdem sorgen ein hydraulischer Hub von 600mm sowie das freie Querpendeln der Achsen auch in schwierigem Gelände für einen perfekten Ausgleich von Unebenheiten, was gerade auf Baustellen einen entscheidenden Vorteil für die erfolgreiche Erfüllung Ihrer Aufträge darstellt. Dank seiner maximalen Rahmenstabilität und einem Lenkeinschlag von bis zu 65° können Sie mit dem STZ-P 10 AA Ihre Ladung immer spielend leicht bewegen. Aber auch in puncto Bodfreiheit und Ladungssicherheit ist der STZ-P 10 AA einer unser absoluten Spitzenreiter. So ermöglicht die standardmäßige Verzurrusstattung eine schnelle, sichere und gesetzeskonforme Ladungssicherung.

Verlassen Sie sich auf unsere jahrzehntelange Erfahrung und unsere umfassende Technologiekompetenz: Dank des fairen Preis-Leistungs-Verhältnisses wird der STZ-P 10 AA sicher zu einer Ihrer besten Investitionen – und Schwerstarbeit zu einer Ihrer leichtesten Übungen.

**Goldhofer**



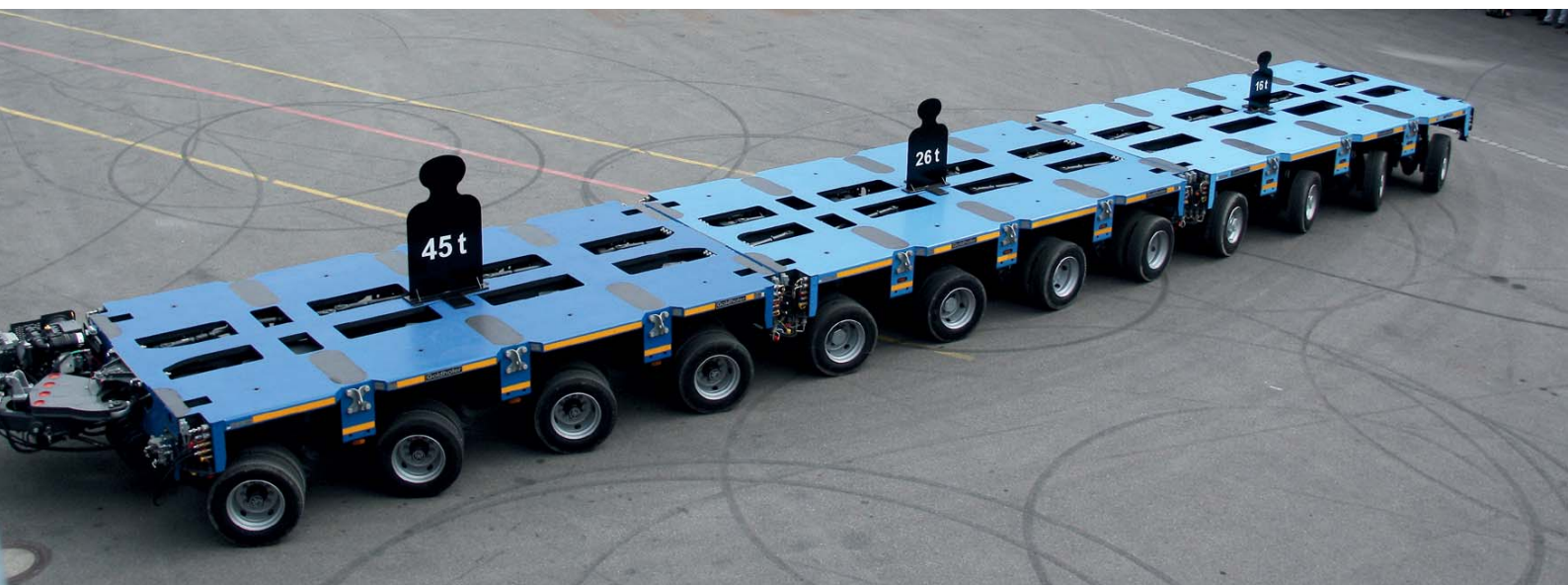
**STZ-P 10 AA**

Nutzlast:	143,7t
Gesamtgewicht:	181,2t
Achslast:	10 x 15,6t
Ladehöhe:	955mm + 470/- 130mm
Ladelänge:	16.500mm + 19.720mm
Fahrzeugbreite:	2.750mm
Bereifung:	245/70 R17.5





# LANGE TRADITION, HÖCHSTE QUALITÄT DIE THP/SL-FAMILIE



Unsere THP/SL-Produktfamilie kann auf eine lange Erfolgsgeschichte zurückblicken: Es gibt sie bereits seit 1978, also schon weit über 35 Jahre. Weltweit sind heute über 15.000 THP/SL-Achslinien im Einsatz. Und dabei ist die erste Generation der THP/SL-Module sogar noch mit den heutigen Modulen kombinierbar – für uns ist das ein weiterer deutlicher Beleg für die traditionell hohe Qualität und Zukunftssicherheit unserer Produkte und dafür, dass wir bei Goldhofer in Sachen langfristige Konzeption, Kompatibilität und Nachhaltigkeit noch nie gern Kompromisse eingegangen sind. Und was damals galt, gilt für uns heute natürlich umso mehr.

So gesehen ist es also kaum verwunderlich, dass sich unsere Nachhaltigkeitsphilosophie auch in den aktuellen Fahrzeugen der THP/SL-Familie widerspiegelt. Auch hier spielt die Auslegung der Module auf eine lange Lebensdauer – und damit die hohe Investitionssicherheit für unsere Kunden – eine tragende Rolle. Dabei ist der technische Fortschritt natürlich auch an dieser Produktfamilie nicht spurlos vorübergegangen. Alle Module wurden im Lauf der Jahre konsequent weiterentwickelt und nicht zuletzt im Hinblick auf ihre Effizienz, Leistungsfähigkeit und Sicherheit ständig optimiert. Und so präsentiert sich unsere vielseitige Produktfamilie THP/SL auf der bauma 2016 mit einer Reihe unschlagbarer Vorteile für die Schwerlasttransportbranche:

An vorderster Stelle ist hier natürlich die extrem robuste Bauweise zu nennen. Aufgrund des hohen Biegemoments bei geringer Durchbiegung ermöglichen die Schwerlastmodule der THP/SL-Familie den Transport größter Nutzlasten – unter Berücksichtigung individueller Anforderungen und der jeweiligen Gesetzgebung. Durch die universelle Verwendbarkeit mit allen Komponenten innerhalb der SL-Produktfamilie ergeben sich dabei flexibelste Kombinationsmöglichkeiten von Modulen mit unterschiedlichen technischen Achslasten – und das bei höchster Verfügbarkeit aller Standard- und Sonderkomponenten sowie des entsprechenden Zubehörs. Auch die Kombination mit hydrostatisch angetriebenen Selbstfahrern und dem »ADDRIIVE« ist jederzeit möglich. Bei allen THP/SL-Modulen sorgen zudem unsere hochwertigen Pendelachsen mit der bewährten Kugeldrehkranztechnik für die bestmögliche Lastverteilung und weniger entstehende Kräfte – und damit letztlich auch für geringsten Wartungsaufwand.

Darüber hinaus runden kostenlose Transport- und Projektuntersuchungen im Vorfeld unser umfassendes und vielseitiges Serviceangebot rund um das THP/SL-Portfolio wirtschaftlich sinnvoll ab.



	THP/SL 4	THP/SL-L 4	THP/SL-S 4
Achslast:	4 x 45t	4 x 26,1t	4 x 15,6t
Ladehöhe:	1.175mm ± 300mm	1.175mm ± 300mm	1.190mm ± 300mm
Ladelänge:	6.000mm	6.000mm	6.000mm
Fahrzeugbreite:	3.000mm	3.000mm	3.000mm
Bereifung:	215/75 R17.5	215/75 R17.5	245/70 R17.5





**Goldhofer**



Seitenträgerbrücke »Faktor 5«

Nutzlast bis:	500,0t
Lichte Breite:	6.750mm
Hub:	1.800mm
Achslinienkonfiguration:	2 x 12–2 x 20

## SENSATIONELL ERFOLGREICH SEITENTRÄGERBRÜCKE »FAKTOR 5«

Das innovative Konzept der Seitenträgerbrücke »Faktor 5« von Goldhofer ist weiter auf Erfolgskurs und erobert die Transportwelt. Seitdem sie im Juni 2012 auf dem Goldhofer-Firmengelände erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde, haben wir weltweit bereits acht dieser beeindruckenden Konstruktionen verkauft, unter anderem an Kunden in Nord- und Südamerika, Indien, Thailand, Großbritannien und Schweden. Und – da sind wir uns ganz sicher – es werden noch mehr werden.

Einer der Hauptgründe für die Erfolgsgeschichte von »Faktor 5« ist ihr sensationelles Nutzlast-Eigen-gewicht-Verhältnis: Denn im Gegensatz zu vielen herkömmlichen Seitenträgerbrücken schafft unsere »Faktor 5« eine Nutzlast von 500t bei nur 100t Eigen-gewicht. Das macht sie unschlagbar effizient gerade für den Transport von extrem großen und schweren Frachten, wie etwa von Generatoren oder Transfor-matoren für die Energiewirtschaft.

Doch der hohe Effizienzfaktor ist nicht alles, was unsere Seitenträgerbrücke »Faktor 5« ausmacht. Als echtes Goldhofer-Qualitätsprodukt hat sie natürlich noch viel mehr zu bieten. So sorgt etwa ihr modularer Aufbau für einfachste Mobilisierung, problemlose Container-Verschiffung und flexible Erweiterungsmöglichkeiten. Darüber hinaus macht sie ihr Hub von 1.800mm bestens geeignet für Einsätze, bei denen sowohl hohe Hindernisse als auch niedrige Brücken passiert werden müssen.





# STARKER AUFTRITT AUF DER BAUMA

## »FAKTOR 5« AUF PST/SL 6 12x08

### UND PST/SL-E 6 12x04



Bei beiden auf der bauma 2016 zusammen mit der »Faktor 5« ausgestellten PST-Modulen kann die Anzahl der angetriebenen Achsen flexibel und individuell nach Kundenwunsch konfiguriert werden. Dies erlaubt die bestmögliche Abstimmung der Fahrzeuge auf die benötigte Zugkraft für die geplanten Transportprojekte, aber auch auf das jeweilige Budget des Kunden. Auch in puncto Sicherheit, Zuverlässigkeit und Wartungsaufwand können sich die PST-Module sehen lassen: So sorgen geschlossene Ladeflächen für Arbeitssicherheit und Spülleitungen an den Radmotoren für eine bessere Kühlung, wodurch nicht nur eine Überhitzung der Motoren verhindert, sondern auch der Verschleiß minimiert wird. Ohne warmzulaufen können sowohl der PST/SL als auch der PST/SL-E permanent unter Volllast fahren. Und schließlich tragen natürlich auch die bewährten, robusten und leistungsstarken Markenkomponenten bei den Antriebsmodulen zur Langlebigkeit und zum Werterhalt der Fahrzeuge bei.

#### Typ PST/SL-E – für exaktes Manövrieren von schwersten Lasten

Während der PST/SL mit einer mechanischen Lenkung ausgestattet ist, verfügt der PST/SL-E über eine elektronische Vielweglenkung mit einem extremen Lenkeinschlag von  $\pm 135^\circ$ . Diese innovative Technologie ermöglicht eine Vielzahl perfekt synchronisierter Lenkungsarten – von der Vorder- und Hinterachslenkung über die Karussell- und Gegenlenkung bis hin zur Querlenkung mit  $90^\circ$  oder dem so genannten Hundegang, bei dem der PST/SL-E diagonal zur Fahrzeuglängsachse bewegt werden kann. Selbst die freie Kombination und Lenkungssynchronisation mehrerer Module sowie die Lenkungssynchronisation mit mechanisch gelenkten Fahrzeugen sind mit der elektronischen Vielweglenkung möglich.

So lassen sich die Module mitsamt ihrer Ladung genau und zeitsparend positionieren, was vor allem beim Beladen, Umladen und Abladen des Ladeguts erhebliche

**Goldhofer**



**PST/SL 6 12x08**


Achslast:	6x45,0t
Ladehöhe:	1.175mm $\pm 300$ mm
Ladelänge:	9.000mm
Fahrzeugbreite:	3.000mm
Bereifung:	215/75 R17,5

Vorteile mit sich bringt. Durch die extreme Manövrierfähigkeit des PST/SL-E werden Lenkprozesse aber auch auf schwierigem Gelände, auf engen Straßen oder auf Baustellen noch einfacher, schneller und effizienter durchführbar – eine Transportlösung, die sich unter dem Strich also schon sehr bald bezahlt macht!



**TIER 4 FINAL**

**Goldhofer**



**PST/SL-E 6 12x04**

Achslast:	6x45,0t
Ladehöhe:	1.220mm $\pm 300$ mm
Ladelänge:	9.000mm
Fahrzeugbreite:	3.000mm
Bereifung:	215/75 R17,5

# WEIT ÜBERLEGEN, GERADE WENN'S ENG WIRD FLÜGEL-TRANSPORT-VORRICHTUNG FTV 300

Für den Transport von Komponenten für Windenergieanlagen bietet Goldhofer immer die wirtschaftlichste Fahrzeugkonfiguration. So zum Beispiel beim Transport von Rotorblättern. Wenn die letzten Kilometer zur Baustelle mit einem Satteltiefelader nicht mehr befahren werden können, kommt die Flügel-Transport-Vorrichtung FTV 300 (z. B. in Verbindung mit einem Goldhofer-Selbstfahrer) zum Einsatz. Damit können lange Rotorblätter auch auf extrem anspruchsvollen Transportstrecken sicher bewegt werden – etwa beim Bau von Windenergieanlagen in bergigem Gelände. Dank der FTV 300 können Passstraßen mit engen Kehren und extremen Steigungen gemeistert, aber auch kleine Ortschaften sicher durchfahren werden.

Dabei ermöglichen ein stufenlos verstellbarer hydraulischer Aufstellwinkel von bis zu 60° und das stufenlose Drehen des Flügels um 360° (der so genannte „Pitch“ um die Flügellängsachse) das Vorbeischnellen an oder Unterfahren von Hindernissen (wie z. B. Bäume, Häuser, Brücken oder querende Stromleitungen). Ein Gewinn auch für die Umwelt, da hierdurch im Vorfeld weniger Bäume gefällt werden müssen. Auch die Baumaßnahmen für die Zuwegung können so minimiert werden – was nicht nur Infrastrukturkosten, sondern auch viel Zeit spart.

Die FTV 300 kann Rotorblätter am Nabenanschluss aufnehmen. Die Tragfähigkeit des Systems deckt alle gängigen Flügel bis 60m Länge und 300mt Nutzlastmoment ab. Durch auswechselbare Rotorblattadapter lassen sich alle möglichen Flügeltypen ohne großen Aufwand montieren – was das System besonders

zukunftssicher macht. Zusätzlich ermöglichen Ballastgewichte am Fahrzeugheck den Ausgleich unterschiedlicher Flügelgewichte und damit immer eine optimale Achslastverteilung. Auch Turmsectionen und Maschinenhäuser können auf dem Grundfahrzeug transportiert werden. Hinzu kommen perfekter Service, umfassendes Know-how und professionelles Projektengineering von Goldhofer. Auch unsere Kunden aus der Windenergiebranche können sich also immer hundertprozentig auf uns verlassen.



## HYDRAULISCH BREITENVERSTELLBAR PST/ES-E 4 285

Ob bei der Nutzlast, der Kippstabilität, dem Biegemoment, dem Lenkeinschlag, der Zugkraft oder der Geschwindigkeit – mit seinen selbstfahrenden Modulfahrzeugen vom Typ PST/ES-E erreicht Goldhofer wesentlich bessere Werte als andere Schwerlastmodule und ist bei allen entscheidenden Parametern führend.

Ein sehr gutes Beispiel hierfür ist der PST/ES-E 4 285. Bei vielen Schwerlasttransporten – gerade auf und in der Nähe von Baustellen – kommt es auch auf die Kippstabilität des jeweiligen Transportsystems an. Mit seiner hohen Zugkraft von bis zu 165kN pro angetriebener Achslinie, seinem hohen Biegemoment, seiner elektronischen Vielweglenkung mit  $\pm 135^\circ$  Lenkeinschlag und vor allem der innovativen hydraulischen Spurverbreiterung bietet der PST/ES-E 4 285 einen idealen Mix aus Kraft, Tragfähigkeit, Flexibilität und Sicherheit in jedem Gelände.

Der PST/ES-E 4 285 hat mit einer Spurbreite von 1.810mm eine um 25% höhere Seitenstabilität als ein konventioneller SPMT mit einer Spurbreite von 1.450mm. Basierend auf einer Grundbreite von



2.430mm kann er schnell und kostengünstig zum Einsatzort transportiert werden. Darüber hinaus sind die Geschwindigkeiten des PST/ES-E 4 285 für Fahrten in sowohl leerem als auch voll beladenem Zustand optimiert. Bei den Antriebsaggregaten stehen vier Leistungsstärken von 150, 207, 360 und 390kW zur Verfügung, von denen zwei bereits die Emissionsnorm „Tier 4 final“ erfüllen. Und die geringeren Anschaffungskosten für die verwendeten Standard-LKW-Reifen führen dazu, dass sich die Unterhaltskosten im Vergleich zu den üblicherweise in diesem Fahrzeugsegment eingesetzten Gabelstaplerreifen um bis zu 50% reduzieren lassen.

Kurz gesagt: Fahrzeuge vom Typ PST/ES-E sind die idealen Fahrzeuge, wenn hohe Leistung im Einsatz gefordert ist. Auch mit dem Schwerlastmodul-Transporter PST/ES-E 4 285 hat Goldhofer wieder einmal seine Führungsrolle in Sachen Flexibilität, Innovationsstärke, Technologie, Qualität und Wertbeständigkeit unterstrichen.

Unser Kunde AGTT, ein Spezialist für Luft- und Seetransporte im industriellen Schwerlastbereich, fährt bereits seit etwa zehn Jahren mit Goldhofer-Schwerlastmodulen vom Typ THP-SL für den Straßentransport. Nun investiert das Unternehmen für den innerbetrieblichen Transport schwerer Ladungen in unsere innovative Technologie PST/ES-E 285. Beim Übergabetermin (von links): Jean-Philippe Martin, Stefan Fuchs, Pierre Galvan, Bernard Vilque.

**TIER 4 FINAL**



**PST/ES-E 4 285**

Achslast:	4 x 40,0t
Ladehöhe:	1.500mm ± 325mm
Ladelänge:	5.600mm
Fahrzeugbreite:	2.430mm
Bereifung:	285/70 R19.5



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,  
Löhr & Partner GmbH

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