

MAG 1705

02/2017

Goldhofer



03 WACHSTUM

Mit Flite Line



04 PST/SL-E

Taxi für King Kong



05 »FAKTOR 5«

In Indien



06 STZ-VL/STZ-VH

Täglich im Einsatz





Liebe Leserin, lieber Leser,

ein erfolgreiches Geschäftsjahr liegt hinter uns und damit wieder ein Jahr, in dem wir für Sie und mit Ihnen Lösungen entwickelt haben, um selbst schwerste und sperrigste Lasten sicher ans Ziel zu transportieren. Völlig unabhängig davon, wie herausfordernd die Streckenführung und Infrastruktur auch war. Unsere Mission: Der höchstmögliche Nutzen. Für unsere Kunden und für Ihre Kunden!

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sehen wir jeden einzelnen Einsatz als Aufgabe, Ihnen einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, denn nur wenn Sie erfolgreich sind, sind wir dies auch. Unsere Produkte sind in Kombination mit unserem Dienstleistungsportfolio dafür gemacht, Ihnen die täglichen Aufgaben zu erleichtern und um Ihnen wirtschaftliche Lösungen, selbst für die außergewöhnlichsten Transporte, bieten zu können.

Unsere Mission ist es auch, durch unser Wachstum zukünftig noch näher bei Ihnen zu sein, um schnellere Reaktionszeiten zu gewährleisten. Aus diesem Grund planen wir eigene Niederlassungen, mit speziell auf die Länderspezifika zugeschnittenen Leistungsumfängen. Den Anfang macht die Goldhofer Inc. in den USA. Weitere werden folgen.

Im März haben wir den neuen Tiefbett-Sattelanhängen mit Pendelachsen, den STZ-VP (285) enthüllt und es befinden sich bereits viele Fahrzeuge erfolgreich im

Einsatz. Lesen Sie mehr dazu in unserer Jobstory! Unsere neueste Innovation sind die Satteltieflader STZ-VL und STZ-VH, zu denen Sie in dieser Ausgabe alles Wissenswerte erfahren.

Aber auch bei den Modulfahrzeugen steht die Entwicklung nicht still. Alle unsere gezogenen THP- und selbstfahrenden PST-Module werden seit Oktober 2017 nur noch mit dem elektronischen Bremssystem EBS ausgerüstet. Ihr Nutzen: Mehr Sicherheit - exklusiv von Goldhofer.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre mit einigen Blicken in die Zukunft Ihrer Branche.

Ihr Hubert Schaller
Vorstand Technik und Produktion

GOLDHOFER – DAS ORIGINAL MADE FOR A MISSION



Lange Zeit haben wir uns mit unserem Markenclaim „Goldhofer – Das Original“ auf unsere Wurzeln, unsere Herkunft und unsere Erfahrung berufen. Goldhofer wird auch immer Das Original bleiben, denn eine Geschichte, die auf das Jahr 1705 zurückgeht, ist einzigartig.

Mit unserem neuen Management und unseren zukunftsorientierten Wachstumszielen möchten wir unserem Anspruch, den höchstmöglichen Kundennutzen zu schaffen, auch durch den neuen Zusatz zu unserem Markenclaim Rechnung tragen. Deshalb bedeutet „Made for a mission“ für uns:

Wir wollen Sie mit unseren Produkten noch erfolgreicher machen

Mit robusten, einsatzerprobten und durchdachten Fahrzeugen sind Sie für jede Transportaufgabe gerüstet und können somit Ihren Kunden den idealen Transport anbieten oder diesen für Ihre Bedürfnisse optimal ausgestalten. Egal ob Tagesgeschäft oder Ausnahmeprojekt.

Wir begleiten Sie partnerschaftlich im gesamten Kaufentscheidungsprozess

Sie haben eine klare Vorstellung davon, wie Ihre Aufgabe, Ihre Mission aussieht – unsere erfahrenen Mitarbeiter beraten Sie ausführlich, welches das perfekte Fahrzeug hierfür ist!

Zuverlässige Dienstleistungen für jede einzelne Ihrer Missionen

Transportplanung auch bei herausforderndsten Projekten, Transportbegleitung durch unsere erfahrenen Mitarbeiter, Rundum-Sorglos-Pakete im Service, damit Sie sich voll auf Ihr Kerngeschäft konzentrieren können.

Mit über 300 Jahren Erfahrung mit Stahl kennen wir auch für Ihre Mission die perfekte Transportlösung!

03 News: Stärkere Präsenz in Nordamerika

04 Titelstory: King Kong fährt mit

06 Produkte: STZ-VL/STZ-VH, FTV 500

08 Jobstory: Stahlseile für die Zugspitzbahn, Kraftpaket STZ-VP 8

09 Jobstory: Zwei neue STZ/L Satteltieflader für Faber Bau

10 Qualität

11 Service

12 Marketing

GOLDHOFER VERSTÄRKT AKTIVITÄTEN AUF DEM AMERIKANISCHEN KONTINENT

Mit der Gründung der Goldhofer Inc. in Delaware, USA und der mehrheitlichen Übernahme des langjährigen Vertriebs- und Servicepartners Flite Line setzen wir unsere Wachstumsstrategie in diesem strategisch wichtigen Markt konsequent fort.

Die neu gegründete Goldhofer Inc. übernimmt die Mehrheit des langjährigen Vertriebs- und Servicepartners Flite Line und stärkt damit ihre Präsenz in den USA und auf dem gesamten amerikanischen Kontinent.

Damit schaffen wir die Basis, auf dem weltweit größten Markt für Ground Support Equipment weiter zu expandieren und unsere Kunden noch intensiver und professioneller zu betreuen. Im Vordergrund stehen

der Ausbau des Serviceangebots und der dafür notwendigen Strukturen sowie die Weiterentwicklung eines wettbewerbsfähigen und marktgerechten Produktportfolios.

Lothar Holder, Vorstand der Goldhofer Aktiengesellschaft und verantwortlich für das Geschäftsfeld Airport Technologie: „Mit dem Zusammenschluss mit unserem langjährigen und sehr erfolgreichen Partner Flite Line schaffen wir die idealen Voraussetzungen, unser Wachstum auf dem amerikanischen Kontinent voranzutreiben und unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio noch besser bei unseren amerikanischen Kunden zu platzieren. Wir freuen uns außerordentlich, dass John Biagi, Präsident und CEO von Flite Line

Equipment, und sein gesamtes Managementteam in unserem neuen Gemeinschaftsunternehmen weiterhin die Geschicke leiten und damit die langjährigen Kundenbeziehungen sowohl im Airport-Bereich als auch im Service unseres Schwerlastgeschäfts fortführen und weiter ausbauen werden.“

John Biagi: „Wir sind sehr stolz, dass es uns gelungen ist, einen starken Partner wie Goldhofer für den weiteren Ausbau unseres Geschäfts in Amerika zu gewinnen. Für all unsere Kunden, aber auch für unsere weiteren Partner ist das ein sehr positives Signal und wir werden in der Lage sein, unser Service- und Betreuungsangebot für bestehende, aber auch für Neukunden weiter zu verbessern.“



Im Namen von Goldhofer heißen Lothar Holder (Mitte) und Friedrich Hesemann (2.v.r.) das Team von Flite Line, Mike Magnotti (1.v.l.), John Biagi (2.v.l.) und Michael Collazo (1.v.r.), willkommen an Bord.



Partnerschaft als Strategie für internationales Wachstum: John Biagi (Flite Line) und Lothar Holder (Goldhofer)

NEU: AB SOFORT ALLE THP UND PST MIT EBS



Bereits seit einiger Zeit stellt das elektronische Bremssystem EBS den Standard bei Nutzfahrzeugen wie LKW oder Omnibussen dar. Als weltweit erster Hersteller hat Goldhofer dieses System auch bei einem Schwerlastmodul verwendet: Im Jahr 2016 wurde der mit EBS ausgestattete »ADDRIVE« auf der Bauma in München präsentiert.

Seit Oktober 2017 werden nun alle unsere gezogenen THP- und selbstfahrenden PST-Module mit dem elektronischen Bremssystem EBS ausgerüstet. Damit werden Fahrten mit diesen Modulen noch sicherer, denn dank EBS sprechen die Bremsen besonders schnell an. Die neuen, mit EBS ausgerüsteten Module können in Fahrzeugkombinationen auch mit ALB-geregelten Modulen (ABS) oder mit Modulen ohne Bremskraftregelung betrieben werden.



NEUER BDM FÜR USA PHILIPP BÄCKER

Seit Mai 2017 ist Philipp Bäcker als neuer Business Development Manager bei Goldhofer tätig. Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie 2021 ist er maßgeblich für den Auf- und Ausbau der Vertriebs- und Servicestrukturen in Nord- und Südamerika zuständig. Dabei geht es nicht nur darum, neue Produkte der Marke Goldhofer einzuführen, sondern auch darum, unsere bestehenden Marktanteile weiter auszubauen und lokale Produkthanforderungen umzusetzen, um noch näher am amerikanischen Kunden zu sein. Vor seinem Wechsel zu Goldhofer war Herr Bäcker mehrere Jahre in Indien tätig. Von 2011 bis 2017 begleitete er dort für einen deutschen Hersteller von Trailerkomponenten den Aufbau einer Tochterfirma.

Unser gemeinsames Ziel ist es, dafür zu sorgen, dass die Marke Goldhofer in Amerika noch bekannter und zudem als „local player“ wahrgenommen wird. Als international kompetenter und kundenorientierter Mitarbeiter arbeitet Herr Bäcker nun mit großem Engagement an diesen ebenso spannenden wie fordernden Aufgaben – und er hat dabei immer die nachhaltige Zufriedenheit unserer Kunden im Blick. Seine Erfahrungen im Auf- und Ausbau von internationalen Vertretungen werden ihm dabei sicher sehr zugutekommen.



Goldhofer



PST/SL-E 10
Rendering beispielhaft

Nutzlast:	399,8 t
Gesamtgewicht:	450,0 t
Achslast:	10 x 45,0 t
Ladehöhe:	1.220 mm +/-300 mm
Ladelänge:	15.000 mm
Ladeflächenbreite:	3.000 mm
Bereifung:	215/75 R17.5

GOLDHOFERS PST/SL-E TAXI FÜR KING KONG

2013 wurde das Vialand im Istanbul Stadtteil Eyüp eröffnet. Das 20 Hektar große Areal verfügt über 26 moderne Fahrgeschäfte und ist der erste Freizeitpark in der gesamten Türkei. Im vergangenen Frühling musste eine der Hauptattraktionen, der King Kong, im Zuge von Umbaumaßnahmen innerhalb des Parks bewegt werden. Allein die überdimensional große Figur des Fahrgeschäfts wiegt 30 Tonnen und beherbergt neben einer hydraulischen Hebevorrichtung und weiterem Technikequipment auch Kontergewichte für die nötige Stabilität der Figur in Aktion. Im Betrieb nehmen die Fahrgäste in einem Waggon Platz, den King Kong anschließend, brüllend und Rauch auspeierend, zwölf Meter in die Höhe wuchtet, schüttelt und schließlich, selbstverständlich unversehrt, Waggon und Insassen sanft wieder am Boden absetzt.

Mit dem Transport des Fahrgeschäfts über eine Distanz von ca. 700 m wurde die Istanbul Hareket Heavy Lifting & Projekt Transportation Co. beauftragt. Nach einer ersten Analyse entschieden sich die Transportprofis von Hareket für eine 10-achsige Selbstfahrerkombination PST/SL-E 10 von Goldhofer. Der Projektleiter von Hareket, Samet Gürsu: „Wir haben uns für den Goldhofer PST/SL-E aufgrund der engen Straßenführung innerhalb des Parks entschieden. Außerdem erlaubt der Selbstfahrer ein präzises Rangieren der Figur trotz ihres hohen Schwerpunkts.“

Aufgrund der abschnittsweise recht engen Wegführung mitten durch den Freizeitpark konnte hier die elektronische Vielweglenkung des PST/SL-E ihre präzisen Manövriereigenschaften voll ausspielen. Die Gesamtlast der King-Kong-Figur stellte für den Trailer indes keine Schwierigkeiten dar: Der PST/SL-E verfügt über ein hohes Biegemoment und konnte mit seiner maximal möglichen Achslast von 45 t den 30 t schweren Koloss mühelos aufnehmen.

Weitaus anspruchsvoller gestaltete sich hingegen das Verladen und Arretieren der Figur auf dem Trailer, da das Transportgut konstruktionsseitig über keinerlei Aufnahmevorrichtungen verfügte. Zunächst galt es, King Kong mit einem mobilen 500-t-Teleskopkran aus der Verankerung zu heben und auf den PST/SL-E zu hieven. Da es sich bereits im Vorfeld als schwierig herausstellte, den Schwerpunkt der Figur genau zu ermitteln, wurden Hakenflaschen an Verbindungsstellen der Arme und Beine von King Kong befestigt, um die Kettenlänge des Krans präzise auszurichten. So konnte man die Figur schließlich sicher in ihrer vertikalen Position halten und auf der Ladefläche platzieren. Um sie ebenso sicher auf dem Trailer zu arretieren, hatte Hareket einen maßgeschneiderten Stahlrahmen anfertigen lassen, dessen Befestigungspunkte exakt den Distanzen der Bodenbefestigungen von King Kong entsprachen. Nachdem zuerst der Rahmen auf der Ladefläche des PST/SL-E verschraubt worden war, wurde schließlich die Figur darauf befestigt. In dieser Fahrzeugkonfiguration gelang es dem Transportteam von Hareket anschließend mühelos, King Kong ohne Zwischenfälle durch den Freizeitpark zu manövrieren und anschließend mithilfe des Teleskopkrans sicher auf dem neuen Areal zu platzieren.



Wer hebt hier wen? Auf den ersten Blick scheint es, als würde King Kong den Waggon samt Trailer hochwuchten wollen.



MIT DER »FAKTOR 5« 500 KM DURCH INDIEN ERSTER EINSATZ FÜR LEE & MUIRHEAD

Ihren ersten Einsatz in Indien hat die Goldhofer-Seitenträgerbrücke »FAKTOR 5« mit Bravour bestanden: Der Schwertransportspezialist Lee & Muirhead Pvt Ltd. transportierte mit dem für spezielle Anforderungen konstruierten, gerade einmal 100 t wiegenden und multifunktional einsetzbaren „Leichtgewicht“ einen 405 t schweren Stator für einen Kraftwerk-Generator 500 km durch Indien. Die komplette Transporteinheit (Gesamtgewicht: 752 t, konfiguriert aus einer 2x18-achsigen THP/SL-Kombination sowie der Seitenträgerbrücke »FAKTOR 5«) benötigte dafür insgesamt drei Monate.

Es war keine einfache Reise, gibt es doch auf dem indischen Subkontinent eine große Anzahl an Restriktionen für Schwertransporte. Zwar ist das indische Straßennetz mit einer Länge von rund 3,3 Millionen km eines der größten der Welt, allerdings ist davon nur etwa die Hälfte asphaltiert. Außerdem gibt es nur wenige mehrspurig ausgebaute Fernstraßen. Für den Transport von hunderten von Tonnen schweren Gütern – wie Statoren, Generatoren, Transformatoren, Kabeltrommeln oder Turbinen – sind das alles andere als günstige Voraussetzungen.

In diesem Wissen haben die Spezialisten von Lee & Muirhead die Goldhofer-Seitenträgerbrücke »FAKTOR 5« bei der Fahrzeugtaufe nach dem indischen Affengott „Hanuman“ benannt. Der verfügt über enorme Kräfte, hat er doch der Legende nach einen Berg aus dem Himalaya gerissen. „Auch wir müssen mit unseren Schwertransporten, sinnbildlich formuliert, manchmal Berge versetzen“, so Pankaj Gadhia, CEO von Lee & Muirhead. „Deshalb ist „Hanuman“ der perfekte Name für die »FAKTOR 5«.

Und es war im wahrsten Sinne des Wortes Schwerarbeit, die von der Goldhofer-Seitenträgerbrücke verrichtet werden musste. Denn auf der gut 500 km langen Transportstrecke mussten mehr als 150 Brücken über- oder unterfahren und zahlreiche andere Hindernisse bewältigt werden. So konnte beispielsweise ein 15 km langer Streckenabschnitt aufgrund der zahlreichen engen Kurven überhaupt nicht befahren werden – weshalb der 405 t schwere Stator auf eine 18-achsige Splitkombination P (1 + 1/2) umgeladen und die »FAKTOR 5« komplett zerlegt werden musste.

Als die Engstelle passiert war, wurde die Brücke wieder zusammengebaut und der Konvoi konnte wie geplant seine Fahrt fortsetzen. „Dank der Unterstützung durch das Goldhofer-Team haben wir auch solche schwierigen Passagen ohne große Probleme meistern können“, sagt Ruchit Saraf, der als Project & Transportation Manager den ersten Einsatz von „Hanuman“ verantwortete. Ein anderes Mal musste die »FAKTOR 5« eine Mautstelle seitlich umfahren. Weil die dortige Topographie für einen Schwertransport dieses Ausmaßes gänzlich ungeeignet war, wurde das abschüssige Gelände extra aufgeschüttet. Zudem musste für das Überfahren von 25 cm hohen Randseiten ein Bypass gelegt werden.

In anderen Bereichen der Transportstrecke konnte die Fahrt nur mit drei anstatt der regulären zwei Zug- bzw. Schubmaschinen fortgesetzt werden, weil die Steigungen ansonsten zu steil gewesen wären.

Bei der Überwindung anderer Hindernisse wurde die »FAKTOR 5«-Seitenträgerbrücke teilweise auf mehr als 1,5 m Bodenfreiheit angehoben. Was allerdings aus technischer Sicht kein Problem war, denn der vertikale Hub der Seitenträgerbrücke liegt – ohne Berücksichtigung des Hubs der Schwerlastmodule im Lastaufnahmebereich – bei stolzen 1,80 m.

Eine besondere Herausforderung für den Konvoi war das Über- bzw. Unterfahren der mehr als 150 Brücken. So musste die »FAKTOR 5« einmal komplett abgesenkt werden, als eine Eisenbahnbrücke unterfahren wurde. Dabei betrug die „Höhenreserve“ gerade einmal vier Zentimeter. Zu diesem Zeitpunkt durfte auch kein Zug die Eisenbahnbrücke überfahren, denn diese hätte sich sonst durchgebogen und den Stator beschädigt.

Für die Verantwortlichen von Lee & Muirhead – das 1945 gegründete Unternehmen ist heute eines der bedeutendsten Transportunternehmen Indiens – hat die erste Fahrt mit „Hanuman“ vor allem eines bewiesen: nämlich, dass diese Investition sich auszahlt. „Wir haben jetzt dank der »FAKTOR 5« die Möglichkeit, solche großen Schwertransportprojekte besonders effizient zu realisieren“, betont CEO Pankaj Gadhia.

Denn bei der Modernisierung des Landes nimmt der Bau von neuen Kraftwerken eine Schlüsselrolle ein. So sind in den kommenden Jahren in ganz Indien mehr als 30 große Energieprojekte geplant, die alle mit

Statoren, Generatoren oder Transformatoren ausgestattet werden müssen, die zwischen 350 t und 450 t schwer sind. Daher ist sich Pankaj Gadhia sicher: „Für diese Transporte haben wir jetzt mit der Goldhofer-Seitenträgerbrücke »FAKTOR 5« das perfekte Equipment.“



Ein schwieriges Unterfangen: Das Unterfahren zweier Eisenbahnbrücken



Überfahren einer der vielen Brücken



Reifenwechsel kein Problem: Der hydraulische Achsausgleich ermöglichte ein einfaches Wechseln auch der inneren Reifen

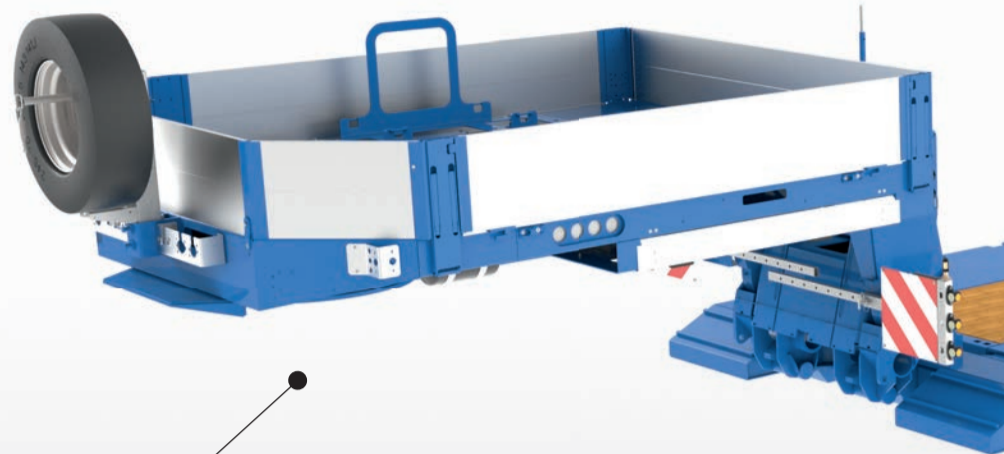
Goldhofer



Seitenträgerbrücke »FAKTOR 5«
Rendering beispielhaft

Nutzlast bis:	500 t
Ladungslänge:	10.900 mm
Lichte Breite:	6.750 mm
Hub:	1.800 mm
Achslinienkonfiguration:	2 x 18

SATTELTIEFLADER STZ-VL/STZ-VH HÖCHSTE FLEXIBILITÄT FÜR TÄGLICHE TRANSPORTS



- ✓ Technische Sattellasten von 20 t bis zu 35 t
- ✓ Unterschiedliche Schwannenhalsvarianten mit Mittelträger oder außen liegenden Trägern
- ✓ Umfangreiches Zubehör zur optimalen Durchführung Ihrer Transportaufgabe



**Höchste Effizienz, höchste Leistung,
höchste Verfügbarkeit!**

IHR NUTZEN BEIM EINKAUF

- ✓ Reduziertes Investitionsvolumen durch flexible Nutzung desselben Fahrzeugs für besondere aber auch normale Anwendungen im Nutzlastbereich bis ca. 65 t
- ✓ Äußerst flexibler Einsatz durch optional austauschbare Flachbettrücken

Wo extreme Transportaufgaben anstehen, sind Sattelanhänger von Goldhofer nicht zu schlagen: Unsere neuen Satteltieflader vom Typ STZ-VL/STZ-VH kommen immer dann ins Spiel, wenn absolute Robustheit und Stärke sowie hohe Flexibilität im täglichen Einsatz gefragt sind. Dank seines überarbeiteten Fahrwerkkonzepts bietet der STZ-VL/STZ-VH ein wirtschaftliches Nutzen-Leistungs-Konzept, das Sie bei Ihren vielfältigen Transportaufgaben optimal unterstützt.

Für den STZ-VL/STZ-VH gibt es dabei kein zu hoch, zu lang oder zu schwer: Durch die Kombination mit 1- und 2-achsigen freidrehenden Dollies lässt sich die Nutzlast problemlos erhöhen. Und auch dank zuverlässiger Achstechnologie (mit einem Achsausgleich von 270 mm) und einer Flachbetthöhe von 220/300 mm eignet sich dieses leistungsfähige und vielseitige Fahrzeug besonders für den Transport hoher und schwerer Ladegüter – und damit für Herausforderungen, denen

sich zum Beispiel Bauunternehmen und Schwertransporteure praktisch jeden Tag stellen müssen.

Eine umfangreiche Zubehörpalette und zahlreiche Optionen stellen die souveräne Lösung jeder noch so schwierigen Transportaufgabe sicher: Bei Satteltiefladern vom Typ STZ-VL/STZ-VH lässt sich der Schwannenhals abkuppeln und das Tiefbett von vorn befahren. Somit können auch große selbst fahrende Arbeitsmaschinen leicht auf- und abgeladen werden, wobei unterschiedliche Brückenvarianten Nutzlasten von ca. 65 t möglich machen. Auf Wunsch können die Fahrzeuge auch mit hydraulischem Achsausgleich geliefert werden.

So unterstützt Sie der STZ-VL/STZ-VH in jeder neuen Transportsituation und jeden Tag aufs Neue dabei, Großes souverän zu bewegen und selbst extremste Transporte zuverlässig zu meistern.

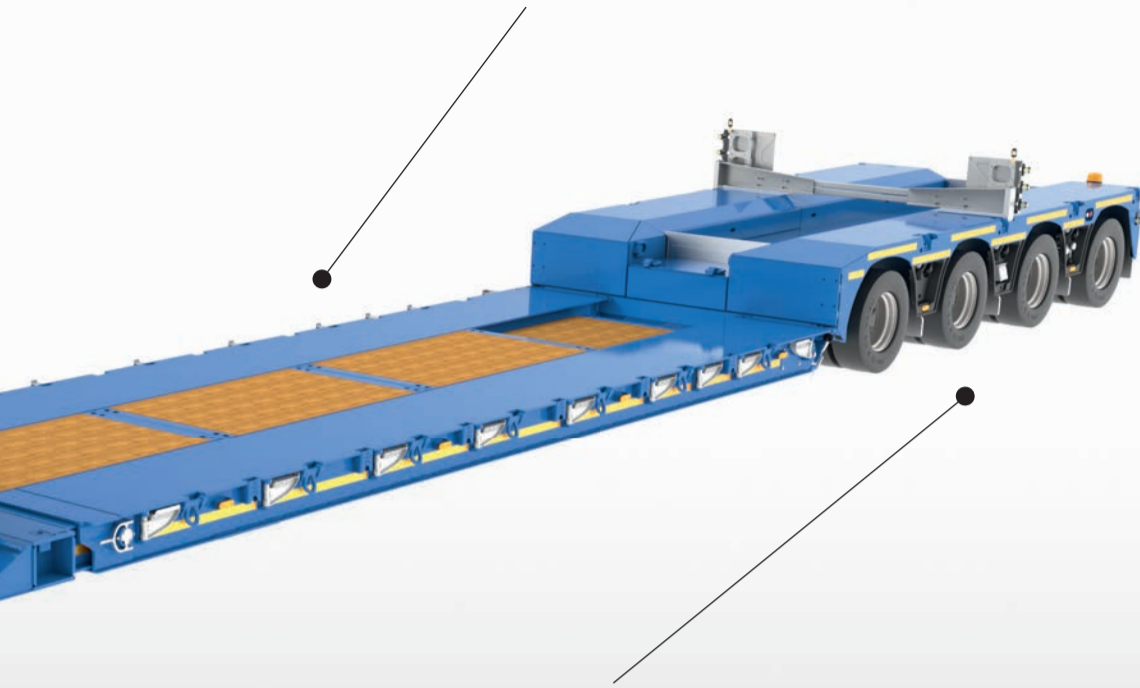
IHR NUTZEN IN DER ANWENDUNG

- ✓ Tiefbettfahrzeug mit am Markt höchster Nutzlast sowie Flachbettrücken mit niedrigster Bauhöhe
- ✓ In Luftfederausführung zur Schonung von Straße, Ladung und Fahrzeug oder mit hydraulischem Achsausgleich für bessere Stabilität bei höheren Schwerpunkten
- ✓ Transport auch von großen und sperrigen Ladungen und von 40'-Containern innerhalb 16,5 m GZL

IHR NUTZEN FÜR DIE WARTUNG

- ✓ Hohe Laufleistung und Verfügbarkeit
- ✓ Minimale Wartungskosten durch individuell auf Laufleistung und Wartungsintervalle abgestimmte Achsen
- ✓ Weltweit bewährte Service-Organisation mit optimaler Ersatzteilversorgung

- ✓ Fahrzeugkombinationen mit Flachbetten in der Bauhöhe von 220/300 mm, in Leichtbauweise, Standardausführung oder mit erhöhtem Biegemoment
- ✓ Ladeflächenlänge individuell anpassbar, teleskopierbar oder erweiterbar über Verlängerungsträger
- ✓ Vielfältige Verzurmöglichkeiten für den sicheren Transport verschiedenster Ladungen



- ✓ Endfahrwerk mit 2-4 Achsen, 245er Bereifung
- ✓ Breite des hinteren Fahrwerks von 2.550 mm oder 2.750 mm
- ✓ Breite, durchgehende Baggerstiellmulde 760 mm bzw. 960 mm zur Reduzierung der Gesamtladungshöhe
- ✓ Leichteste Bauweise bei hoher Rahmenstabilität

Goldhofer



STZ-VL/STZ-VH

Rendering beispielhaft

Nutzlast:	63,9 t
Gesamtgewicht:	83,0 t
Achslast:	4 x 12,0 t
Sattellast:	35,0 t
Ladehöhe:	320/400 mm
Ladelänge:	8.000 mm + 6.460 mm
Fahrzeugbreite:	2.750 mm
Bereifung:	245/70 R17.5

FLÜGELTRANSPORTVORRICHTUNG FTV 500 BEREIT FÜR DIE WINDENERGIEANLAGEN DER ZUKUNFT



Als kompetenter und zuverlässiger Ansprechpartner für den Transport von Komponenten für Onshore- und Offshore-Windenergieanlagen bietet Goldhofer immer die wirtschaftlichste Fahrzeugkonfiguration und passt sich dabei auch an aktuelle Entwicklungen an. Mit unserer neuen Flügeltransportvorrichtung FTV 500 tragen wir dem Trend zu längeren und breiteren Rotorblättern Rechnung: Der „große Bruder“ unserer erfolgreichen FTV 300 deckt die gängigen Flügel bis in die 70-m-Klasse ab. Dazu wurde die Tragfähigkeit des Rotorblattadapters deutlich verstärkt. Ein Aufrichtwinkel bis 60° und der Pitch um die Flügel-Längsachse ohne Begrenzung gewährleisten optimales Handling und



sorgen dafür, dass mit der FTV 500 auch Windparks an Orten gebaut werden können, die sonst auch umweltrechtlich problematische Waldrodungen bzw. erhebliche, in vielen Fällen nicht akzeptable Straßenbaumaßnahmen (z. B. für Umfahrungen) erfordern würden.

Unsere Kunden wissen: Dank unserer bewährten Fahrzeugtechnik, perfektem Rundumservice, großem Know-how sowie professionellem Projektengineering können sie sich in jeder Situation hundertprozentig auf uns verlassen. Verschiedene internationale Kunden aus dem Windenergiebereich haben die FTV 500 bereits bestellt. Zum Transport von Windflügeln mit FTV 500

wird unabhängig vom Fahrzeugtyp eine Konfiguration von mindestens 10 Achslinien THP oder PST empfohlen. Auch Kombinationen mit »ADDRIIVE« sind möglich. Und selbst für den Transport von kleineren Rotorblättern kann die flexible FTV 500 dank eines entsprechenden Adapters verwendet werden. Mit der FTV 500 sind Sie bei jeder Transportaufgabe immer effizient und wirtschaftlich unterwegs.

Goldhofer



FTV 500

Rendering beispielhaft

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

DAS STÄRKSTE SEIL DER WELT HÄLT DIE ZUGSPITZBAHN

Wanderer und Alpinsportler haben zwei Möglichkeiten, um den höchsten Berggipfel Deutschlands per Seilbahn zu erreichen: von der österreichischen Seite mit der Tiroler, von Garmisch-Partenkirchen aus mit der Bayerischen Zugspitzbahn. Letztere wurde im Zeitraum von Mai bis Juni 2017 mit neuen Tragseilen ausgestattet. Jedes der insgesamt vier Stahlseile hat eine Länge von 4900 m bei einem Seildurchmesser von 72 mm. Stattliche 29,75 kg pro laufendem Meter ergeben ein Gesamtgewicht von über 145 t pro Seil.

Gewickelt wurden die bisher stärksten Bergbahnseile der Welt von der Firma Fatzner AG Wire Ropes aus dem schweizerischen Romanshorn. Von dort aus galt es, die Stahlseile über eine Strecke von über 200 km zum Zielort zu transportieren. Deren beeindruckende Maße verlangten den Projektverantwortlichen, der Feldmann Pneukran + Transport AG, nicht weniger als die Entwicklung einer Inselfösung bei der Transportkonfiguration ab. „Zunächst haben wir spezielle Bobinen (Anm. Kabeltrommeln) anfertigen lassen, sodass der Transport autobahn-tauglich gefahren werden konnte“, berichtet Marcel Guilbert, Bereichsleiter Transport der Feldmann AG. „Aufgrund ihres hohen Gewichts haben wir auf jeder der vier Fahrten das Seil auf zwei Fahrzeuge mit je einer Bobine aufgeteilt, die im ‚Koppelverband‘ über die gesamte Strecke eng hintereinander

geführt werden mussten. Bei einer Gesamtlänge von mehr als 54m war dies an einigen Streckenabschnitten eine anspruchsvolle Transportaufgabe.“

Die vordere Bobine wurde auf einen Durchmesser von 4,5 m ausgelegt, da am Zielort für die anschließende Montage das gesamte Stahlseil darauf aufgespult werden musste. Um die Bobine gemäß den Verkehrsvorschriften auf 4,3 m Gesamthöhe fahrbar zu machen, entwickelten die Transportprofis in einem ersten Schritt eine Vorrichtung zur „Straffung“ des oberen Bobinensegments. Im zweiten Schritt leistete das Team von Feldmann gemeinsam mit den Konstruktionsingenieuren von Goldhofer echte Pionierarbeit und entwickelte – mit einer Traglast von 100 t – die erste „Bobinenbrücke“ der Welt.

Marcel Guilbert: „Die Brückenkonstruktion war eine Idee von mir und wurde in Zusammenarbeit mit Goldhofer optimal umgesetzt. Ein wirklich einzigartiges Projekt, das so bestimmt noch nie zuvor gebaut wurde.“ Bei der Fahrzeugkonfiguration des vorderen Transporters inklusive Bobinenbrücke entschied sich das Team von Feldmann für einen THP/ET 4+7 von Goldhofer. Das Fahrzeug gilt selbst unter den Schwerlastmodulen als extrem belastbares Arbeitstier und wird vorwiegend auf langen Strecken eingesetzt. Die Achslast der bewährten Goldhofer Pendelachse beträgt bei diesem Fahrzeugtyp bis zu 23 t. Für das hintere Fahrzeug mit der kleineren Bobine wurde die Firma Wipfli Transporte unterbeauftragt. Nachdem die Drahtseile anteilig auf die beiden Transporter aufgeladen worden waren, begann die erste Fahrt, die von der Schweiz über Liechtenstein und Österreich nach Deutschland führte.

„Vom Start bis zum Ziel mussten wir diverse Verkehrsinseln meistern, bei einer Gesamtlänge des Transports von über 54 m war dies nicht ganz unproblematisch. Hier hat der hydraulische Achsausgleich des THP/ET ganze Arbeit geleistet. In Schaan (Liechtenstein) ging der Transport dann mitten durchs Dorf. Dort war es notwendig, einige Verkehrsschilder zu demontieren“, so Marcel Guilbert. Das letzte Stück der Strecke hielt noch eine Steigung von über 14 Prozent bereit. Trotz nasser Fahrbahn meisterte dies der Transportzug mit einem Gesamtgewicht von 252 t problemlos und konnte das erste Seil schließlich ohne Zwischenfälle am Zielort abliefern. Auch die weiteren drei Transportfahrten verliefen in der Folge reibungslos. Marcel Guilbert: „Wir sind schon ein wenig stolz darauf, bei diesem Transport gemeinsam mit Goldhofer eine völlig neue Lösung entwickelt zu haben. Die Kenner unserer Branche, aber auch die zuständigen Polizeiorgane haben ziemlich gestaunt, als die ‚kleinen‘ Schweizer mit so einer Idee aufgefahren sind. Im Nachhinein muss ich sagen: Supersache, ich würde sofort wieder so entscheiden.“



Die speziell für diesen Transport gefertigte Brücke von Goldhofer



Die „Feldmann-Bobinentransportlösung“ passiert mühelos einen Kreisverkehr



Der ca. 55 m lange Konvoi wartet auf seine Abfahrt

Goldhofer



STHP/ET (3 + 4 + 4)
Rendering beispielhaft

Nutzlast:	224,2 t*
Gesamtgewicht:	253,0 t
Achslast:	11 x 23,0 t
Sattellast:	35,0 t
Ladehöhe:	500 mm
Ladelänge:	3500 mm
Fahrzeugbreite:	2.750 mm
Bereifung:	285/70 R19.5

*Bei Bobinentransport maximale Nutzlast: ca. 100 t, Rücksprache erforderlich

TÄGLICH BEI HUTCHINSON IM EINSATZ DER STZ-VP 8 (285)

Das Portfolio der Hutchinson Engineering Services Limited mit Hauptstandort im britischen Newark besteht aus zwei Geschäftsbereichen. Seit 1979 bietet das Unternehmen seinen Kunden neben hochwertigen Ingenieursdienstleistungen und Arbeitsmaschinen auf Leihbasis vor allem Schwerlasttransportlösungen an. Seit kurzer Zeit zählt auch ein neuer Goldhofer STZ-VP 8 (285) zum Fuhrpark der Briten und hat sich binnen kurzer Zeit zu einem äußerst gefragten „Mitarbeiter“ gemauert.

Transportexperte Harry Hughes von Hutchinson hat den Goldhofer-Tieflader bereits vielfach eingesetzt und ist von der robusten Qualität des Fahrzeugs im wahrsten Sinne des Wortes „schwer beeindruckt“. „Ich arbeite täglich mit dem STZ-VP. Ein echtes

Kraftpaket, das für sämtliche Transportaufgaben ideal ist, gerade wenn es darum geht, schwere Arbeitsmaschinen wie z. B. einen 90 t schweren Erdbohrer auf einer unbefestigten Baustelle umzusetzen!“

Doch auch auf längeren Transportstrecken hat sich der Tieflader bereits ausgezeichnet. Ein 90 t schwerer Kran wurde kürzlich von Cambridge ins 110 km entfernte Lincolnshire gefahren und ein 85 t mobiler Steinbrecher aus dem Südwesten Englands bis in die West Midlands. Gerade beim Transport großer und schwergewichtiger Arbeitsmaschinen ist der STZ-VP mit Tiefbett die ideale Transportlösung. Dank des extrem robusten Fahrzeugrahmens verfügt er über ein hohes Biegemoment und ist mit einer Achslast von bis

zu 16 t der momentan stärkste Satteltieflader aus dem Hause Goldhofer. Die bewährte Pendelachstechnologie führt zu einer gleichmäßigen Lastverteilung auf alle Räder und der Lenkeinschlag von bis zu 65 Grad erlaubt dem Fahrer maximalen Manövrierspielraum durch anspruchsvolle Passagen. Der große Achsausgleich von 600 mm erlaubt auch das Befahren von schwerem Gelände und unbefestigten Baustellen.

Harry Hughes: „Für uns ist der STZ-VP 8 (285) ein Alleskönner, der unseren Fuhrpark auch im Hinblick auf die Zukunft optimal erweitert. Das modulare Konzept bietet uns die Möglichkeit, mit einer 5-Achs- oder 8-Achs-Konfiguration zu fahren und somit auf steigende Transportanforderungen schneller zu reagieren.“

FLEXIBLE LADEFLÄCHENKONZEPTE ZWEI NEUE STZ/L FÜR FABER BAU



STZ-L3 mit tiefergelegten Außenfeldern

Zwei Satteltiefelader mit Radmulden vom Typ STZ-L 3 A RM und STZ-L 4 A RM wurden von Faber Bau, mit Sitz in Alzey, in Betrieb genommen, um firmeneigene Baustellen mit notwendigen Baumaschinen zu versorgen.


„Beide Fahrzeuge, 3- und 4-achsig, sind mit schnell zu ändernden Ladeflächenkonzepten flexibel einsetzbar und dank ferngesteuerten, zwangsgelenkten Achsen auch sehr gut zu manövrieren“, sagt Markus Kasper, Leiter der Maschinentechnischen Abteilung (MTA) bei Faber Bau.

Die Goldhofer-Ingenieure mussten vor allem beim Vierachser mit einer Nutzlast von 42 t einige besondere Anforderungen auf Wunsch von Faber Bau umsetzen. Mit die wichtigste Vorgabe dabei war, dass der Tiefelader auf 12,80 m ausziehbar ist. „Diese ausziehbare Ladefläche ist für uns deshalb von großem Vorteil, weil wir dadurch auch Gussasphaltbohlen transportieren können“, so Markus Kasper, „und nicht nur, wie in der Regel üblich, große Bagger, Radlader, Fertiger oder Walzen.“

Andererseits musste die Gesamtzuglänge von 16,50 m eingehalten werden, „denn nur dann benötigt man keine Transportgenehmigung“, so Markus Kasper. „Diese beiden Anforderungen unter einen Hut zu bringen, das war schon eine ganz schöne Herausforderung. Aber in enger Abstimmung mit uns haben die Experten von Goldhofer das hervorragend gemeistert.“

Für Markus Kasper, verantwortlich für den kompletten Fuhrpark bei Faber Bau, war das Projekt STZ-L mit Radmulde nicht die erste Zusammenarbeit mit

Goldhofer



Rendering beispielhaft

	STZ/L 4 A RM	STZ/L 3 A RM
Nutzlast:	44,0 t	35,2 t
Gesamtgewicht:	60,0 t	50,0 t
Achslast:	4 x 10,0 t	3 x 10,0 t
Sattellast:	20,0 t	20,0 t
Ladehöhe:	845 mm	845 mm
	140 mm/-60 mm	140 mm/-60 mm
Ladelänge:	9.000 mm + 3.990 mm	8.800 mm + 3.290 mm
Fahrzeugbreite:	2.550 mm	2.550 mm
Bereifung:	245/75 R17.5	245/70 R17.5

der Goldhofer AG. „Wir wissen, dass bei Goldhofer Qualität und Service stimmen“, sagt er. „Beides zusammen ist ein Riesenvorteil.“ Damit meint er auch die Vielzahl an Einsatzmöglichkeiten und die konzeptionellen Vorteile, die diese Radmulden-Fahrzeuge bieten. So sind beispielsweise die Radmulden in kürzester Zeit durch Überbrückungsschienen überbaut und damit für Rad- und Kettenfahrzeuge nutzbar.



STZ-L4 im Einsatz als Plateaufahrzeug



Der mobile Steinbrecher auf dem Weg in die West Midlands



Der sr-95 wird mühelos über steiniges Terrain manövriert



Der 90-t-Kran wurde problemlos über 110 km transportiert

Goldhofer



Rendering beispielhaft

STZ-VP 8 (285) A (3+5)

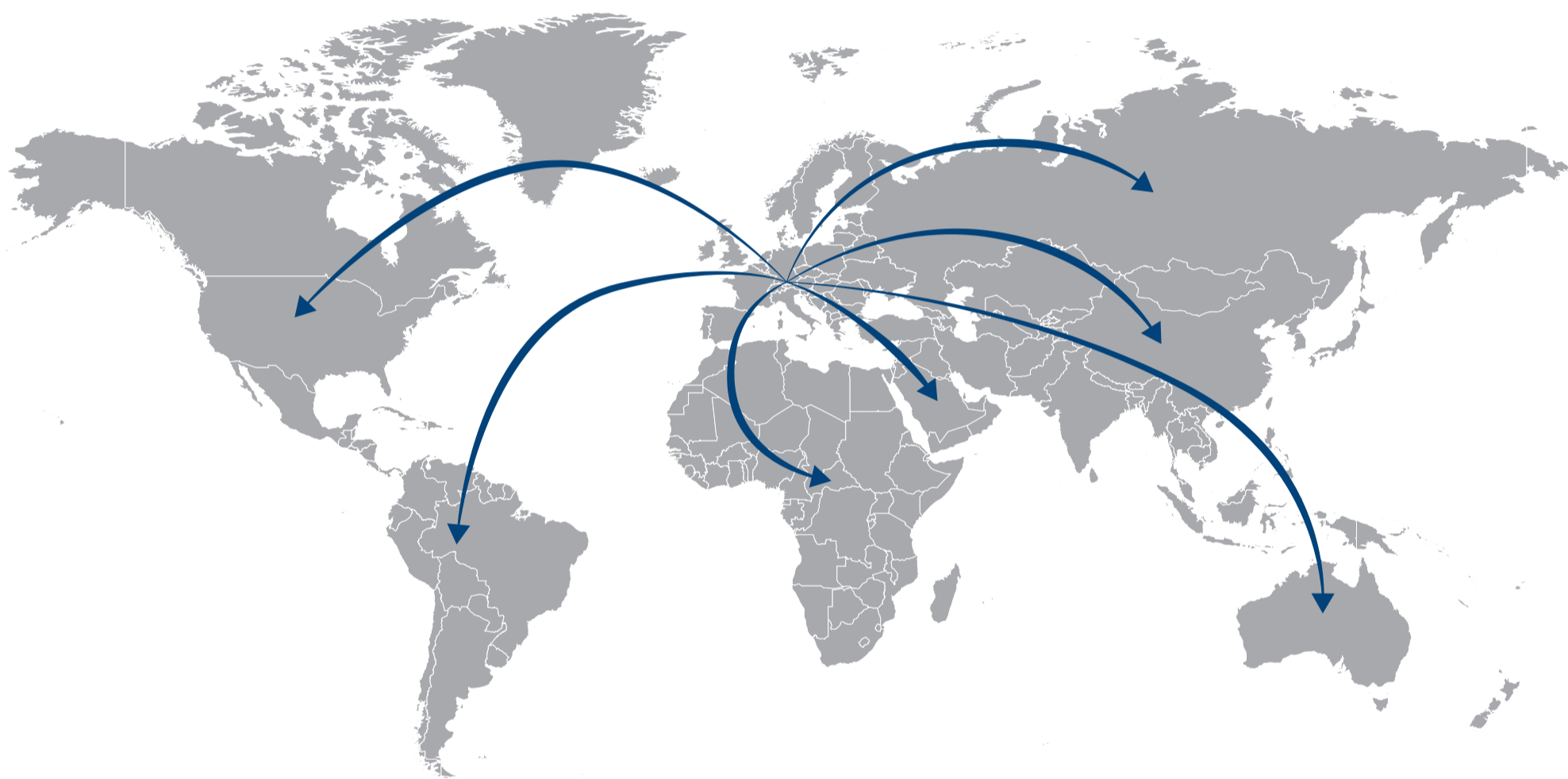
Nutzlast:	122,1 t
Gesamtgewicht:	163,0 t
Achslast:	8 x 16,0 t
Sattellast:	35,0 t
Ladehöhe:	550 mm ±300 mm
Ladelänge:	7.500 mm – 11.100 mm
Fahrzeugbreite vorne:	2.750 mm
Fahrzeugbreite hinten:	2.850 mm
Bereifung:	285/70 R19.5



Die beiden Satteltiefelader kurz vor der Übergabe an Faber Bau



GEMEINSAM IN EINE ERFOLGREICHE ZUKUNFT MIT WELTWEIT BEWÄHRTEN PRODUKTEN UND GUT DURCHDACHTEN INNOVATIONEN



Durch die Gründung einer US-Tochter haben wir den Grundstein für mehr internationales Wachstum gelegt. Zugleich ist dies sicherlich das deutlichste Zeichen, das wir setzen konnten, um unserer Marktorientierung Ausdruck zu verleihen. Wir sind persönlich für Sie da – in Memmingen, Ostfildern, den USA und auf der ganzen Welt. Unsere Mission lautet, für Sie den größtmöglichen Nutzen zu schaffen. Daher zielen unsere Innovationen jederzeit klar auf die Marktbedürfnisse ab.

Mit dem THP/DC haben wir ein Dual-Lane-Fahrzeug für den US-Markt entwickelt, das sogar unter Last verbreitert werden kann. Mit dem STZ-P9 haben wir uns ebenfalls an den Rahmenbedingungen der US-amerikanischen Vorschriften orientiert und erreichen durch die Möglichkeit, das Heckfahrwerk unter Last einzuschieben, eine bessere Manövrierbarkeit bei der Durchfahrt von engen Kurven oder Kreisverkehren.

Der STZ-VP (285) ist überall dort zu Hause, wo es hemdsärmelig und robust zugeht. Auf Baustellen ist er das ideale Fahrzeug und durch die größere Bereifung, die optimierte Baggerstiellmulde und dem niedrigsten

Tiefbett im Markt ist er optimal geeignet, um Baufahrzeuge effizient von Einsatzort zu Einsatzort zu transportieren.

Mit der Entwicklung der FTV 500 tragen wir den immer größer werdenden Rotorblättern von Windkraftanlagen Rechnung. Unsere bewährte Technologie der FTV 300 in Kombination mit Schwerlastmodulen haben wir noch weiter ausgefeilt, damit Sie auch größte Flügel sicher an deren Bestimmungsort transportieren können.

Die neuen STZ-VL- und STZ-VH-Tieflader sind mit ihrem überarbeiteten Fahrwerkkonzept noch robuster und einfacher in der Handhabung. Dabei achten wir auf intelligente Details wie z.B. die breitere Baggerstiellmulde, leichteste Bauweise bei enorm hoher Rahmenstabilität, diverse Kombinationsmöglichkeiten und verschiedene Brückenausführungen.

Doch nicht nur unsere Produkte bieten Ihnen maximalen Nutzen und höchste Sicherheit, auch in unserem Dienstleistungsportfolio finden Sie für jeden Anspruch das Richtige. Vom wirtschaftlichen Verschleißteilpaket

über individuelle Schulungen bis hin zu Ihrem persönlich zugeschnittenen Rundum-Sorglos-Paket machen wir nahezu alles möglich, damit Sie sich auf Ihr Kerngeschäft konzentrieren können.

Unsere einzigartigen Softwarelösungen zur Transportplanung runden das Ganze ab. Mit easyLOAD, easyVERSION und easyTRACK planen Sie die korrekte Lastverteilung sowie die Fahrzeugkonfiguration und prüfen in der Simulation die Durchfahrt an kritischen Engstellen. Auch in Zukunft wird es weitere nützliche Softwaremodule geben, die Ihnen die Planung, Koordination, Genehmigung und Durchführung Ihrer Transporte erleichtern.

GOLDHOFER SERVICESTRATEGIE IM WANDEL



Der Slogan „Das erste Fahrzeug verkauft der Vertrieb, das zweite der Service“ hat nach wie vor Gültigkeit, doch moderner Service ist wesentlich mehr. Wir verstehen darunter die Entwicklung einer Kunden-Lieferanten-Beziehung zu einer echten Partnerschaft. Die Herausforderung hierbei ist, die auf den ersten Blick unterschiedlichen Interessen aus Kundensicht mit unseren Interessen als Fahrzeughersteller in Einklang zu bringen.

Für Sie als unsere Kunden spielen beispielsweise die hohe Verfügbarkeit Ihrer Fahrzeuge, niedrige Betriebskosten und somit die Optimierung der Total Cost of Ownership eine wesentliche Rolle. Auf der anderen Seite ist uns als Hersteller natürlich am erfolgreichen Verkauf unserer Produkte gelegen. Um diese Herausforderungen zu meistern, haben wir eine Servicestrategie entwickelt, die für beide Seiten das Optimum bietet. Aus diesem Grund haben wir uns mit der Frage beschäftigt, was den Goldhofer-Service auszeichnet, wo unsere Potenziale liegen und wie wir Ihnen nutzenbringende, einzigartige Leistungen innerhalb eines Gesamtkonzepts anbieten können, die individuell auf Ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind.

Der Goldhofer Service ist bekannt für seine hohe technische Beratungs- und Lösungskompetenz und seine hohe Qualität. Dies wird auch weiterhin unser Anspruch bleiben. Gleichzeitig möchten wir außerdem als proaktiver, moderner Servicedienstleister wahrgenommen werden. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, haben wir eine Vielzahl von Maßnahmen getroffen.

Zunächst war es notwendig, unsere Personalkapazität auf die neuen Herausforderungen abzustimmen und die entsprechenden Stellen hierfür zu schaffen. Wir freuen uns, dass mittlerweile bereits die ersten zusätzlichen Mitarbeiter „an Bord“ sind, im Laufe der nächsten Wochen und Monate werden weitere folgen. Vor allem in den Bereichen technischer Innendienst, technischer Außendienst, Ersatzteilmanagement und Service-Dienstleistungen werden wir unser Team verstärken. Sollten auch Sie Interesse haben, Teil unseres Erfolges zu werden, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Nähere Informationen zu den ausgeschriebenen Stellen finden Sie auf unserer Website.



Parallel hierzu haben wir in den letzten Monaten ein großes Dienstleistungsportfolio entwickelt, das wir nun sukzessive anbieten werden. Dies reicht von Wartungspaketen zur Optimierung Ihrer Ersatzteillogistik über Komponentenüberholungen bis hin zu Komplettrevisionen und Full-Service-Angeboten. Bei allen Angeboten stehen immer die messbaren Vorteile für unsere Kunden im Mittelpunkt, denn nur auf diese Weise gelingt es uns, die Interessen zu bündeln und gemeinsam erfolgreich zu sein. In den folgenden Ausgaben werden wir Ihnen diese Produkte im Detail vorstellen. Seien Sie gespannt!



WHO IS WHO GOLDHOFER SERVICE STELLT SICH VOR

Unsere Kunden kennen die Namen und Kontaktdaten der Servicemitarbeiter zum Teil seit Jahren, aber was tun diese eigentlich genau? Auf dieser Seite möchten wir Ihnen verschiedene Personen aus unserem Servicebereich vorstellen.

Dieses Mal dreht sich alles um:
Maria Schmid, Wirtschaftsingenieurin, Schwerpunkt Maschinenbau

Im Unternehmen seit:
1. April 2016

Alter:
31

Position im Unternehmen:
Reklamationsmanagement

Verantwortlich für:
Koordination und Organisation von abteilungsübergreifenden Reklamationsprojekten, Rückrufaktionen und Austauschaktionen beim Kunden sowie Sicherstellung des Reklamationsprozesses zwischen Kunde, Lieferant und Goldhofer



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

KIRSTEN MÜLLER IHRE NEUE ANSPRECHPARTNERIN FÜR DIE ONLINE-KOMMUNIKATION

Vor einiger Zeit haben viele von Ihnen einen Online-Fragebogen zu Ihrem Online- und insbesondere Social-Media-Nutzungsverhalten von uns zugeschickt bekommen. Dank Ihrer hervorragenden Resonanz konnten wir daraus ableiten, welche digitalen Kanäle von Ihnen verwendet und bevorzugt werden und welche Informationen Sie am liebsten auf welchen Endgeräten erhalten. Um diesem Anspruch Rechnung zu tragen, haben wir uns erfahrene und professionelle Unterstützung geholt. Kirsten Müller ist seit dem 1.9.2017 als Online-Marketing-Managerin Ihre direkte Ansprechpartnerin für Social Media und betreut neben den diversen Kanälen der Goldhofer-Unternehmensgruppe und unserer Website auch noch weitere spannende Projekte in der digitalen Kommunikation.

Frau Müller war zuvor jahrelang in der Öffentlichkeitsarbeit und dem Marketing für verschiedene Unternehmen aus Technologie, Industrie und der Konsumgüterbranche tätig. Sie bringt also viel Erfahrung im Aufbau und der Umsetzung von unterschiedlichen Online-Marketing-Maßnahmen mit. Wir freuen uns, sie in der Goldhofer-Unternehmensgruppe zu begrüßen und auf die kommenden Projekte mit ihr.



Ihre Ansprechpartnerin:
Kirsten Müller
Online-Marketing-Managerin
Tel.: +49 8331 15-545
kirsten.mueller@goldhofer.de

Selbstverständlich freuen wir uns auch, wenn Sie uns auf unseren neuen Social-Media-Kanälen besuchen, diese in Ihrem geschäftlichen und privaten Umfeld teilen oder auch aktiv mitgestalten. Haben Sie Fragen, Ideen, Wünsche oder sonstige Anliegen zu den Social-Media-Auftritten? Dann melden Sie sich gerne bei Frau Müller.

FOLLOW US!

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



TREFFEN SIE UNS AUF FOLGENDEN MESSEN



Unseren aktuellen Messekalender finden Sie hier!



JETZT »MAG1705« ABONNIEREN

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

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



Gleich anmelden und keine Ausgabe mehr verpassen.

GOLDHOFER KOLLEKTION

In unserem umfangreichen Shop-Sortiment aus den Bereichen Accessoires, Bekleidung und Modellfahrzeuge halten wir demnächst einige Neuheiten für Sie bereit:

Unser Highlight ist der brandneue Goldhofer-Hoodie. Dieser fügt sich stilistisch nahtlos in die bestehende Textilkollektion ein und besticht durch sein unaufdringliches und modisches Design. Außerdem haben wir unsere Powerbank überarbeitet und präsentieren sie nun in brandneuem Design sowie höherer Ladekapazität. Last but not least haben wir uns dazu entschieden, eines der meistgefragten Modelle aufzulegen: Unsere Flügeltransportvorrichtung FTV 300, welche wir ab sofort im Maßstab 1:87 für Sie bereithalten!

Schauen Sie vorbei und entdecken Sie unser gesamtes Sortiment im Online-Shop unter www.goldhofer.de/gh-fan-shop.html



Impressum

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

Redaktion:
Madeleine Staible, Erich Traub

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