Innovation Days bei der Goldhofer Aktiengesellschaft: Die neue Generation von Schwerlast-Modultransportern: 'Eine Weltrevolution im SPMT-Segment'

Innovation Days bei der Goldhofer Aktiengesellschaft: Die neue Generation von Schwerlast-Modultransportern: "Eine Weltrevolution im SPMT-Segment"

Die Goldhofer Aktiengesellschaft ist wieder einmal ihrem Anspruch gerecht geworden, als der weltweit führende Anbieter von Schwertransport-Technologie technische Innovationen zu kreieren, die neue Maßstäbe in der Branche setzen. So präsentierte das Memminger Unternehmen bei den "Innovation Days- with Action
 Fun" am 26. und 27 Juni den mehr als 500 Geschäftspartnern aus 36 Ländern seine neue Generation von Schwerlast-Modultransportern (SPMT). "Das ist so etwas wie die Weltrevolution im Schwerlastmodul-Bereich", sagte Stefan Fuchs Vorstandsvorsitzender von Goldhofer. Diese neue von Goldhofer konstruierte SPMT-Generation biete zahlreiche Innovationen und sei "die perfekte Symbiose" aus zwei Produktlinien. "Wir sind jetzt im SPMT-Segment mit unseren PST/ES-E-Modulen in allen technischen Konfigurationen führend", betonte Stefan Fuchs. "Egal ob bei Nutzlast, Kippstabilität, Biegemoment, Lenkeinschlag oder Geschwindigkeit."
Dass Goldhofer mit dem Motto "Lets rock!" nicht zu viel versprochen hatte und mit seinen Innovationen gleich für mehrere Paukenschläge sorgte, das zeigten die begeisterten Reaktionen der Besucher auf die Neuheiten. Zu denen zählte nicht allein die neue SPMT-Generation, sondern auch die bahnbrechende "MPA-Technologie" für das Sattelprogramm sowie die Vorstellung der fünften "Faktor 5"-Brücke mit anschließender Übergabe und Taufe. "Diese überwältigende Resonanz und das große Interesse an unseren innovativen Schwertransportlösungen machen uns unheimlich stolz", sagte Stefan Fuchs, für den allerhöchste Produktqualität und absolute Kundennähe die Grundlagen sind für den Erfolg des Unternehmens, das mit über 650 Mitarbeitern zuletzt einen Jahresumsatz von rund 200 Millionen Euro erwirtschaftete. "Bei diesen "Innovation Days" haben wir wieder einmal mehr eindrucksvoll bewiesen, dass Goldhofer der Weltmarktführer hinsichtlich Technologie, Qualität und Wertbeständigkeit ist."
Mit gleich drei so noch nie gezeigten Schwerlast-Modultransportern (SPMT) sorgte Goldhofer für einen Überraschungseffekt bei den Besuchern, die aus allen fünf Kontinenten angereist waren. Mit an erster Stelle standen dabei der Schwerlasttransporter PST/ES-E 6 (315) mit 45 t Achslast sowie der Schwerlasttransporter vom Typ PST/ES-E (285) mit elektronischer Vielweglenkung und hydraulisch breitenverstellbarer Spur. "Dieser hat mit einer Spurbreite von 1810 mm eine um bis zu 25 Prozent höhere Seitenstabilität als ein konventioneller SPMT mit einer Spurbreite von 1450 mm", erläuterte Stefan Fuchs. Basierend auf einer Grundbreite von 2430 mm kann er schnell und kostengünstig zum Einsatzort transportiert werden und ist dort optimal mit verbreiterter Spur und besserer Standfestigkeit zu manövrieren.
Ebenfalls präsentiert wurde der PST/ES-E 5 (385), das Modul mit einer Achslast von 60 t. Es ist für ultraschwere Lasten konzipiert und bietet das bestmögliche Nutz-Achslastverhältnis - und dies mit herkömmlicher Lkw-Standardbereifung. Denn das ist einer der Schlüsselfaktoren: Alle vorgestellten Selbstfahrer sind mit Standard-Tiefladerreifen oder Lkw-Reifen in den Größen 215, 285, 315 und 385 ausgerüstet. Außerdem ist - aufgrund des Lenkeinschlags von +/-135 und der größeren Auflagefläche der Reifen - der Verschleiß wesentlich geringer. Dieser Faktor und die geringeren Anschaffungskosten für Standardreifen führen, dass sich die Unterhaltskosten im Vergleich zu den üblicherweise im SPMT-Segment eingesetzten Gabelstaplerreifen um bis zu 50 Prozent reduzieren lassen.
Die neue SPMT-Generation von Goldhofer weist zudem, so Verkaufsleiter Module Horst Häfele, bei den entscheidenden Parametern wie Kapazität, Biegemoment, Geschwindigkeit und Zugkraft wesentlich bessere Werte als herkömmliche SPMT-Fahrzeuge auf. Beispielsweise sei aufgrund des neu entwickelten Antriebssystems die Einsatzgeschwindigkeiten zwischen 30 und 100 % verbessert worden oder ein Plus von 27,5 Prozent bei der Zugkraft erreicht - und natürlich nicht zu vergessen die Erhöhung der Seitenstabilität um bis zu 25 Prozent. "Diese Faktoren sowie die geringeren Betriebskosten bieten einen deutlichen Mehrwert", betonte Häfele. "Das Ergebnis unserer Neuentwicklungen ist eine sehr wettbewerbsfähige Schwerlastmodul-Flotte, die sich auch durch hohe Flexibilität auszeichnet. Deshalb bezeichnen wir unsere Innovation sozusagen auch als den neuen SPMT 2.0 der sicherlich zu einem Umdenken in der Schwertransportbranche führen wird." Als Antriebsaggregate stehen vier PowerPacks mit Leistungsstärken von 150, 207, 360 und 390 kW zur Verfügung, von denen zwei bereits die Emissionsnorm TIER 4 Final erfüllen. Zudem wird optional ein Hybridantrieb angeboten.
Für Aufsehen sorgte bei den "Innovation Days" auch die Flügel-Transport-Vorrichtung FTV 300 in Kombination mit dem Schwerlastmodul PST/SL 6. Damit können selbst die längsten Rotorblätter für Windkraftanlagen in schwer zugängliche Bereiche transportiert werden. Aufgrund des Aufrichtwinkels von bis zu 60 Grad ragt der Flügel nicht nur spektakulär in den Himmel, er kann so auch enge Kurven ohne Probleme durchfahren. Vorgeführt wurde außerdem das Schwerlastmodul STHP/SL-S 6 (2+4) mit Flachbettbrücke und Verlängerungselement. Es ist das leichteste voll kombinierbare Modul weltweit mit einer extrem niedrigen Flachbettbrücke und einem neu entwickelten Schwanenhals.
Wie Schwerlastmodule trotz unterschiedlichen technisch maximalen Achslasten optimal und mit großer Flexibilität kombiniert werden können, das demonstrierte Goldhofer anhand der Kombination THP/SL + THP/SL-L + THP/SL-S mit 12 Achsen (4+4+4). Die THP-Baureihe ist aufgrund ihrer Pendelachsen mit bewährter Kugeldrehkranztechnik und deren außerordentlich niedrigem Eigengewicht besonders gut für den Transport von extrem schweren Gütern geeignet und zudem kompatibel mit den hydrostatisch angetriebenen Schwerlastmodulen PST sowie allen Zubehörteilen der THP/SL-Familie.
In der nordamerikanischen Transportbranche sorgt Goldhofer mit dem Schwerlastmodul THP/CA und dem Dual Lane System THP/DL, ebenso für Furore, wie mit dem Anfang März auf der Conexpo Las Vegas erstmals präsentierten Schwerlastmodulreihe THP/DR. "Mit dieser Weltneuheit haben wir exakt die Ansprüche unserer Kunden in Nordamerika erfüllt", sagte Stefan Fuchs. Denn die neue Dual-Lane-Technologie ermöglicht es, die Breite des Gesamttransports mittels zweifach drehbarer Achsaggregate problemlos so anzupassen, dass die unterschiedlichen gesetzlichen Vorschriften in den einzelnen US-Bundesstaaten für Schwertransporte auf öffentlichen Straßen jederzeit eingehalten werden können und auch die strikten Vorgaben für das Überfahren von Brücken kein Problem darstellen. So kann das Modul THP/DR mit einer Grundbreite von 4270 mm unter Volllast und in kürzester Zeit auf 4880 mm, 5490 mm oder 6100 mm verbreitert werden. Diese Flexibilität bei der Einstellung der Fahrzeugbreite und der Radstände ermöglicht einen Rücktransport ohne Polizeibegleitung und reduziert den Mobilisierungsaufwand, wodurch sich wiederum die Wirtschaftlichkeit erhöht.
Testfahrten mit der neuen "MPA-Achstechnologie"
Im Mittelpunkt des überarbeiteten Sattelprogramms stand neben den neuen Aufliegern der STZ-P-Reihe mit Pendelachstechnik die bahnbrechenden "MPA-Technologie", die im vergangenen Jahr auf der BAUMA in München als "Innovation in the Box" für Furore in der Branche gesorgt hat. Denn bei der zum Patent angemeldeten "MPA-Achstechnologie" - benannt nach dem MacPherson-Achsystem - wurden die Bauteile auf das maximal Mögliche reduziert. So besteht die "MPA-Achstechnologie" lediglich aus je einem Radträger, Federbein und Querlenker. Das gesamte Aggregat ist nahezu wartungsfrei und enthält nur hochwertige Komponenten der Hersteller BPW, Neumeister und Heyd.
"Maximale Einfachheit, wenig Bauteile, großer Achsausgleich, großer Lenkeinschlag, niedriges Eigengewicht und hohe zulässige Achslasten - es gibt keinen Zweifel an der Überlegenheit der "MPA-Achstechnologie"", sagte Volker Schmidt, Konstruktionsleiter bei Goldhofer. Die Robustheit, Zuverlässigkeit und Wendigkeit testeten bei den "Innovation Days" zahlreiche Besucher in einer nahegelegenen Kiesgrube, wo eine MAN- und eine Mercedes-Benz-Sattelzugmaschine mit je einem Sattelanhänger des Typs STZ-MPA zu Testzwecken zur Verfügung standen - und die ständig ausgebuchten Testfahrten für manchen Aha-Effekt sorgten.
Diese überragende Funktionalität der "MPA-Achstechnologie" hat mittlerweile zu einer außergewöhnlich hohen Nachfrage geführt. "Unsere Kunden sind von diesem innovativen Achssystem begeistert und erkennen sofort den Unterschied und Mehrwert im Vergleich zu anderen Technologien am Markt", erklärte Renato Ramella, Vertriebsleiter Europa bei Goldhofer. "Aufgrund dieser äußerst positiven Resonanz haben wir unser Produktportfolio erweitert und bieten unsere neue Achstechnologie jetzt für alle Sattel-Fahrzeugvarianten an, sowohl im Semi- als auch im Tiefbett-Bereich, von zwei bis zehn Achsen". So repräsentiert der Anteil der Sattelfahrzeuge, die mit einer "MPA-Achstechnologie" ausgestattet sind, bereits heute rund ein Drittel der Sattelproduktion bei Goldhofer.
"Hector" die fünfte "Faktor 5" Seitenträgerbrücke
Perfekt in Szene gesetzt wurde bei den Innovation Days auch die Übergabe der fünften "Faktor 5"-Brücke an den britischen Schwertransportspezialisten Allelys Heavy Haulauge. Die beiden Geschäftsführer David und Peter Allely tauften die 100 t schwere Seitenträgerbrücke mit einem Nutzlastverhältnis von 5:1 (Nutzlast zu Eigengewicht) auf den Namen "Hector". Sie ist damit die größte Brücke in Europa, die sowohl als Kesselbrücke wie auch als Seitenträgerbrücke gefahren werden kann. "Jetzt ist auch Allelys Heavy Haulage in der Champions League des Schwertransports vertreten", gratulierte Stefan Fuchs nach der Taufe und sagte: "Die "Faktor 5" ist inzwischen zu einem festen Begriff im High-End-Segment des Schwertransports geworden."
Alle diese Innovationen zeigten, betonte Stefan Fuchs, warum Goldhofer als

Familienunternehmen mit einer mehr als 300 Jahre alten Tradition seine Position als Weltmarktführer für extreme Transportaufgaben seit Jahren behaupten könne. "Denn jeden Euro, den wir verdienen, investieren wir wieder in die Entwicklung und Produktion innovativer Fahrzeuge. Das und unsere ausgezeichneten Mitarbeiter sind der Hauptgrund dafür, dass wir als "Goldhofer - Das Original" weiterhin den Takt in der Schwertransport-Technologie vorgeben und immer wieder die Maßstäbe neu setzen, wie aktuell mit unseren neuen SPMT-Generation."

Ingo Jensen
Redaktion Jensen media
redaktion@jensen-media.de
Jensen media GmbH
Hemmerlestraße 4
87700 Memmingen
Telefon 08331/99188-0
Telefax 08331/99188-10
  info@jensen-media.de
  www.jensen-media.de
  www.facebook.com/jensen.media
<img src="http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pinr_=570699" width="1" height="1">

Pressekontakt

Goldhofer

87700 Memmingen

Firmenkontakt

Goldhofer

87700 Memmingen

Weitere Informationen finden sich auf unserer Homepage