



Neue MPA-Achstechnologie besteht alle Tests "mit Bravour"

Neue MPA-Achstechnologie besteht alle Tests "mit Bravour" Die von der Goldhofer Aktiengesellschaft auf der Bauma als Weltneuheit präsentierte bahnbrechende MPA-Achstechnologie hat in den vergangenen Monaten ihre außergewöhnliche Leistungsfähigkeit und Funktionalität bei umfangreichen Tests auf Prüfständen und Teststrecken eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Die Serienproduktion der neuen Sattelanhängergeneration STZ-MPA soll deshalb bereits nach den Sommerferien beginnen, die ersten Kundenfahrzeuge werden noch vor Weihnachten ausgeliefert. Mit der zum Patent angemeldeten innovativen MPA-Achstechnologie - benannt nach dem MacPherson-Achssystem - hat Goldhofer in München als weltweit führender Hersteller von Spezialtransportfahrzeugen für den Paukenschlag in der Schwerlasttransportbranche gesorgt. Mittlerweile ist die auf der Bauma als Innovation in the Box vorgestellte Einzelradaufhängung mit nur je einem Radträger, Federbein und Querlenker zahlreichen Tests unterzogen worden. Dabei wurden alle sicherheits- und funktionsrelevanten Parameter der Einzelkomponenten ebenso wie die des Gesamtsystems in Verbindung mit dem Fahrzeugrahmen unter der Prämisse der technisch maximalen Achslast überprüft. "Auf einem Hydropulsprüfstand haben wir ein Fahrzeugleben mit der MPA-Achstechnologie simuliert", sagt Volker Schmidt, Konstruktionsleiter der Goldhofer AG. "Dabei haben alle Bauteile die Tests mit Bravour bestanden, beispielsweise hinsichtlich maximaler Lastannahme oder einer extrem hohen Anzahl an Lastwechseln. Wir sind hochzufrieden mit den Ergebnissen." Unter anderem wurde auf den Prüfständen des Goldhofer-Systempartners BPW simuliert, wie die Radaufhängung bei einer dauerhaft hohen Belastung reagiert, welche Kräfte Querlenker und Federbein absorbieren müssen und wie sich diese bei der Anbindung an den Fahrzeugrahmen auswirken. Mit einer speziellen Messtechnik wurden die Belastungen in den unterschiedlichen Komponenten bis hinein in den Fahrzeugrahmen analysiert. "Wir wollten exakt wissen, was mit den einzelnen Komponenten passiert, wie diese wann auf welche Belastung reagieren", erläutert Volker Schmidt. So konnten die Goldhofer-Ingenieure u.a. die Aufstands- und Seitenführungskräfte genau analysieren oder im Dauerbetrieb messen, was beim leichtesten Achssystem der Welt im Falle einer Vollbremsung passiert. Zu diesem Zweck wurden neben den Vertikallasten auch Seiten- und Bremskräfte in das MPA-System eingeleitet. "Da wir die Goldhofer-Komponenten gemäß den hohen Standards unseres Partners BPW auf dessen Hydropulsprüfstand getestet haben", sagt Volker Schmidt, "sind die äußerst positiven Testergebnisse natürlich von einer besonderen Qualität." Bei den noch laufenden Dauertests auf der Teststrecke wird derzeit ausgewertet, wie sich der auf eine maximale zulassungs-technische Achslast von 12 t ausgelegte Sattelanhänger mit MPA-Technologie in den verschiedensten Beladungs- und Fahrbahnzuständen verhält. "Um beispielsweise zu erfahren, wie die Achsaufhängung arbeiten muss, haben wir das Fahrzeug mit einer Vielzahl von Messstellen versehen und setzen bei der Erfassung der Daten modernste Software ein", sagt Volker Schmidt. Für den es keine Zweifel an der Überlegenheit des MPA-Systems gibt. Neben dem Lenkeinschlag von 60 Grad, der die Manövrierfähigkeit beim Nachlenken gravierend verbessert, sind es der große Achsausgleich (315 mm) mit minimaler Spurveränderung über den gesamten Achshub sowie die auf 780 mm absenkbare Ladehöhe und das extrem niedrige Eigengewicht, die im Vergleich zu anderen Lenkachssystemen beim STZ-MPA für eine weit höhere Funktionalität sorgen und die Nutzlastgrenzen signifikant erweitern. Gemäß der Devise "Weniger ist mehr" hat die Goldhofer AG bei der MPA-Technologie zusammen mit den Partnern BPW, Neumeister und Heyd die Anzahl der Bauteile auf ein absolutes Minimum reduziert, was eine lange Lebensdauer garantiert. Das System ist zudem extrem wartungsarm, denn es gibt keine Schmierstellen am Aggregat. "Es ist wirklich einzigartig, mit welcher geringen Anzahl von Komponenten wir das seit Jahren im Pkw-Bereich bekannte und bewährte Prinzip der MacPherson-Achstechnologie für den serienmäßigen Einbau in ein Schwerlastfahrzeug adaptiert haben", sagt Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer AG. Dazu zählen unter anderem ein speziell entwickelter Querlenker (Heyd), ein Federbein mit integrierter Lenkfunktion (Neumeister) und ein Radträger mit ECO-Plus-Radlagerung und Rad-Bremssystem (BPW). Volker Schmidt: "Weniger geht bei einer Einzelradaufhängung für Schwerlastfahrzeuge nicht mehr!" Die überragende Funktionalität der MPA-Technologie hat nach der Bauma zu einer außergewöhnlich hohen Nachfrage nach dem neuen System geführt. "Aufgrund dieser äußerst positiven Kundenresonanz haben wir unser Produktportfolio dementsprechend erweitert", sagt Renato Ramella, Vertriebsleiter Europa bei der Goldhofer AG. "Wir bieten diese neue Achstechnologie jetzt für alle Sattelvarianten sowohl im Semi- als auch im Tiefbett-Bereich an." Ingo Jensen Redaktion Jensen media <mailto:redaktion@jensen-media.de> Jensen media GmbH <mailto:info@jensen-media.de> Hemmerlestraße 4 <mailto:87700 Memmingen> Telefon 08331/99188-0 <mailto:87700 Memmingen> Telefax 08331/99188-10 <mailto:www.jensen-media.de> <mailto:www.facebook.com/jensen.media>

Pressekontakt

Goldhofer

87700 Memmingen

Firmenkontakt

Goldhofer

87700 Memmingen

Weitere Informationen finden sich auf unserer Homepage