

Eine neue Selbstfahrer- Generation, MPA-Technologie und „Hector“

Wenn die Goldhofer AG zu einer Hausmesse einlädt, dann darf der Spaßfaktor nicht zu kurz kommen. Das war auch im Juni dieses Jahres so: ein buntes Rahmenprogramm begleitete die Präsentation von echten Innovationen, von Neuheiten sowie der fünften Faktor 5-Brücke.

„Innovationen und Action“ war das Motto, mit dem Goldhofer gut 500 Gäste aus fünf Kontinenten nach Memmingen lockte. Und einige davon dürften nicht schlecht gestaunt haben, als sie erfuhren, dass nun auch die Selbstfahrer von Goldhofer auf den Namen „SPMT“ hören. Dieses Kürzel habe sich in der Schwertransportwelt einfach als Bezeichnung für Selbstfahrer durchgesetzt, heißt es zu diesem Schachzug. In der Tat reicht schon ein Blick auf die Kategorien des ESTA-Awards, um dieser Einschätzung beizupflichten: Die Kategorie „Selbstfahrer“ heißt dort schlicht „SPMT“.

Doch neben dieser – um es vorsichtig auszudrücken – etwas kämpferischen Namensgebung, weist die SPMT 2.0-Generation auch einige Innovationen auf. Mittels eines höheren Biegemoments des Fahrzeugrahmens, haben die Memminger ihren schweren Pendelachsmodule, gezeigt wurde ein Fahrzeug mit der Bezeichnung PST/ES-E 5 (385), jetzt auch eine höhere Achslinienlast von bis zu 60 t

ermöglicht, und zwar auf Standard-Lkw-Straßenbereifung.

Dass die Goldhofer-Selbstfahrer mit Standard-Bereifung ausgestattet sind, gehört zu den Schlüsselmerkmalen der Module aus Memmingen. Alle vorgestellten Selbstfahrer waren mit

Standard-Tiefeladerreifen oder Lkw-Reifen in den Größen 215, 285, 315 und 385 ausgerüstet. Zusammen mit dem Lenkeinschlag von +/-135° sorgte die größere Auflagefläche der Reifen für einen geringeren Verschleiß. Hinzu kommen die geringeren Anschaffungskosten für Standardreifen, sodass laut Goldhofer eine Reduzierung der Unterhaltskosten von bis zu 50 % im Vergleich zu anderen Bereifungssystemen möglich sei.

Eine weitere richtig pfiffige Innovation präsentierten die Memminger mit der automatischen Spurweitenverstellung bei den leichteren SPMT. Das Schwertransportmodul PST/ES-E 6 (315) mit 45 t Achslast sowie das Modul vom Typ PST/

180°-Drehung der Achsen möglich. Ein System, das in ähnlicher Form von Goldhofer auch schon an Fahrzeugen für den nordamerikanischen Markt vorgestellt wurde. Die Grundbreite beträgt 2.430 mm, sodass die Module schnell und kostengünstig zum Einsatzort transportiert werden können. Im Einsatz selber sorgt

Eine weitere richtig pfiffige Innovation präsentierten die Memminger mit der automatischen Spurweitenverstellung bei den leichteren SPMT.

ES-E (285) mit elektronischer Vielweglenkung und hydraulisch breitenverstellbarer Spur dürften darum beim Fachpublikum auf besonderes Interesse gestoßen sein. „Dieser hat mit einer Spurbreite von 1.810 mm eine um bis zu 25 % höhere Seitenstabilität als ein konventioneller SPMT mit einer Spurbreite von 1.450 mm“, erläuterte Stefan Fuchs die Idee hinter Innovation.

Die dezentral am Drehkranz angebrachte Achse macht diese Breitenverstellung nach einer



Die fünfte Faktor 5-Brücke, hier beim spektakulären Einrollen, wurde auf den Namen "Hector" getauft.

die Spurverbreiterung dann für eine um 25 % höhere Standfestigkeit.

Bei der neuen SPMT-Generation von Goldhofer hat der Fahrzeugbauer aber nicht nur am Biegemoment und der Seitenstabilität „gedreht“, sondern auch hinsichtlich Kapazität, Geschwindigkeit und Zugkraft Ver-



Goldhofer-Lösung für den nordamerikanischen Markt: auch bei diesem Fahrzeug gibt es eine automatische Spurweitenverbreiterung. STM-Bild



Eine spektakuläre Motorrad-Show begleitete die Fahrzeugpräsentationen.



STM-Bild



Zahlreiche Neuheiten präsentierte Goldhofer bei den Selbstfahrern, die die Memminger nun als SPMT 2.0 bezeichnen. STM-Bild

besserungen realisiert. So verweist das Unternehmen in einer Pressemitteilung insbesondere auf das neu entwickelte Antriebssystem, mit dem die Einsatzgeschwindigkeiten zwischen 30 und 100 % verbessert sowie ein Plus von 27,5 % bei der Zugkraft erreicht werden konnten. Als Antriebsaggregate für die SPMT 2.0-Generation stehen vier PowerPacks mit Leistungsstärken von 150, 207, 360 und 390 kW

Doch ein „Tag der Innovationen“ in Memmingen wäre natürlich nicht komplett, wenn nicht der MPA-Technologie hinreichen Raum zur Präsentation gegeben worden wäre.

zur Verfügung, von denen zwei bereits die Emissionsnorm TIER 4 Final erfüllen. Zudem wird optional ein Hybridantrieb angeboten.

Für Aufsehen sorgte im Selbstfahrer-Segment natürlich 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° ragt der Flügel nicht nur spektakulär in den Himmel, er kann auf diese Weise auch enge Kurven durchfahren, die schon so manchem „konventionellen“ Flügel-Konvoi zum Verhängnis wurden.



Natürlich stand auch die Präsentation der MPA-Technologie im Fokus der "Innovation Days".



Die automatische Spurverbreiterung: nach einer 180°-Drehung der Pendelachsen bietet diese Verbreiterung eine deutlich erhöhte Standsicherheit. STM-Bilder



Präsentiert wurde außerdem das Schwerlastmodul STHP/SL-S 6 (2+4) mit Flachbettbrücke und Verlängerungselement. Dabei handelt es sich um ein extrem leichtes, voll kombinierbares Modul mit einer extrem niedrigen Flachbettbrücke und einem neu entwickelten Schwanenhals.

Die Kombinationsmöglichkeiten von Schwerlastmodulen mit unterschiedlichen maximalen technischen Achslasten wurden anhand der Kombination THP/SL + THP/SL-L + THP/SL-S mit 12 Achsen (4+4+4) demonstriert. Die THP-Baureihe ist kompatibel mit den hydrostatisch angetriebenen Schwerlastmodulen PST sowie allen Zubehörteilen der THP/SL-Familie.

Doch ein „Tag der Innovationen“ in Memmingen wäre natürlich nicht komplett, wenn nicht der MPA-Technologie hinreichend Raum zur Präsentation gegeben worden wäre. Neben den neuen Aufliegern der STZ-P-Reihe mit Pendelachstechnik stand diese Technologie im Fokus auch des Publikumsinteresses. Was der Fahrzeugbauer bei der Präsentation dieser Achstechnologie noch als Variante vor

allem für Semi-Tieflader angedacht hatte, findet sich jetzt auch in weiteren Goldhofer-Fahrzeugen.

Bei der zum Patent angemeldeten MPA-Achstechnologie – benannt nach dem MacPherson-Achssystem – wurde die Zahl der Bauteile auf das maximal Mögliche reduziert. So besteht die MPA-Achstechnologie lediglich aus je einem Radträger, Federbein und Querlenker. Für das gesamte Aggregat reklamiert Goldhofer, dass es „nahezu wartungsfrei“ sei. Die Komponenten liefern die Hersteller BPW, Neumeister und Heyd, die ja in ihren Bereichen durchaus als Qualitätshersteller bezeichnet werden dürfen.

Zweifelsohne fragen viele Schwertransportunternehmen Achssystem wie die MPA-Technologie nach. Und an jenen Tagen im Juni bot sich die Gelegenheit Fahrzeuge selber zu testen. 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, nutzten zahlreiche Gäste die Gelegenheit,

Erfahrungen mit der MPA-Technologie zu sammeln.

Inzwischen spricht der Memminger Fahrzeugbauer von „einer außergewöhnlich hohen Nachfrage“ nach der MPA-Technologie. „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“, erklärte Renato Ramella, Vertriebsleiter Europa bei Goldhofer. So repräsentiert der Anteil der Sattelfahrzeuge, die mit einer MPA-Achstechnologie

ausgestattet sind, bereits heute rund ein Drittel der Sattelproduktion bei Goldhofer.

Perfekt in Szene gesetzt wurde bei den „Innovation Days“ auch die Übergabe der fünften Faktor 5-Brücke an das britische Schwertransportunternehmen Allely's Heavy Haulage. Die beiden Geschäftsführer David und Peter Allely taufte die Brücke mit einem Eigengewicht von 100 t bei einer Nutzlast von 500 t auf den Namen „Hector“. Sie ist damit laut Goldhofer die größte Brücke in Europa, die sowohl als Kesselbrücke wie auch als Seitenträgerbrücke gefahren werden kann.

STM