

euheiten | Schraubenfedern | Goldschm
Blattfedern | Entwicklung | St-Bdämpf
...
enter | Aluminiumfedern | Innovationen

GOLDSCHM!TT®

... Fahrwerkstechnik vom Feinsten

2013
www.goldschmitt.de

www.goldschmitt.de



„Andere denken nach, wir denken vor ...“

Liebe Leserinnen und Leser,

Es gibt einige Unternehmer, die die Früchte ihres langen Arbeitslebens in Kunstsammlungen investieren. Ich gehöre definitiv nicht dazu. Vernissagen und Kunstauktionen lagen mein Leben lang jenseits meines Interessenhorizontes, und wenn man nichts davon versteht, ist es auch besser, die Finger davon zu lassen. Dieses Bild allerdings musste ich haben, denn es drückt für mich in seiner simplen Bildsprache mehr aus als alle Picassos dieser Welt.

Da ist zum einen der Künstler, Udo Lindenberg, der meine Generation mit seiner Musik von Jugend auf begleitet. Ich erinnere mich an meinen ersten Berlin-Trip kurz vor dem Abitur. Eine Freundin studierte bereits in der Traumstadt aller Spontis und Alternativen. Am Abend nahm sie mich mit zu einem Konzert in einem heruntergekommenen Kino in der Potsdamer Straße. Die Band hieß Passport und der Drummer Udo Lindenberg. Kurz darauf eroberte Udo mit seinen respektlosen und ironischen Songs die Republik. Seine unnachahmliche Art, Autoritäten jeglicher Couleur ins Lächerliche zu ziehen, gipfelte vor dem Mauerfall im „Sonderzug nach Pankow“. Ganz egal wie man zu Udo Lindenberg's Liedern stehen mag: sein Wortwitz hat etwas Geniales.



Genau dasselbe gilt für seine Bilder und graphischen Arbeiten. Mitte der 90er kam ich zum ersten Mal im Hotel Atlantic in Hamburg mit Udo's ersten „Likörellen“ in Berührung, welche aus verschiedenfarbigen alkoholischen Getränken bestanden. In der Zwischenzeit ist Udo Lindenberg ein allseits anerkannter zeitgenössischer Künstler, dessen Werke internationale Beachtung finden.

Zum anderen ist da der Titel des Bildes: „Andere denken nach, wir denken vor...“. Treffender kann man die letzten 33 Jahre Goldschmitt nicht beschreiben. Das „Vordenken“ hat bei uns eine sehr lange Tradition. Vielleicht mag es vermessen klingen, aber wir nehmen für uns in Anspruch, den Zubehörmarkt für Reisemobile wesentlich geprägt zu haben. Von anderen Branchen wie dem Ambulanzbereich und Sonderfahrzeugbau einmal ganz abgesehen. Von Goldschmitt gab es nicht nur die erste Alufelge für Transporter (Fiat Ducato), die erste Federverstärkung mit Auflastung (Mitsubishi L300), die erste 4-Kanal-Luftfeder (Iveco und VW T5) und die ersten hydraulischen Hubstützen mit automatischer Ausrichtung – von Goldschmitt gab und gibt es heute unzählige Produkte, die aus dem modernen Sonderfahrzeugbau nicht mehr wegzudenken sind.

Fünf staatlich geförderte Innovationsprojekte, die Nominierung als Finalist für den deutschen Mittelstandspreis und einige Dutzend nationale und internationale Patente und Gebrauchsmuster belegen eindrucksvoll wer hier vor- und wer nur nachdenkt. Aus den Innovationsprojekten ging manch wegweisendes Produkt hervor wie die weltweit erste Hubstützensteuerung per CAN-Bus und iPhone.

Wenn man rational *nachdenkt*, dann stellt man fest, dass wir wahrscheinlich alle Porsche statt Passat fahren könnten, wenn wir unser schönes Geld nicht ständig in neue Ideen und Innovationen stecken würden, die sich vielleicht erst in einigen Jahren auszahlen. Wer aber *vordenkt* merkt schnell, dass diese Firma dann ihre Kreativität und Vorreiterfunktion und letztlich auch ihren Charme einbüßen würde. Und genau deswegen wählen Sie, liebe Kunden, uns doch seit Jahren auf die vorderen Plätze bei „Die besten Marken“ von promobil und „König Kunde“ von Reisemobil International.

Der Lindenberg bekommt übrigens einen Ehrenplatz in unserem Bistro Goldschmitt's in Walldürn direkt am Eingang – gleich neben dem Vordenker-Stammtisch.

Herzlichst Ihr

Dieter Goldschmitt

Neuheiten · Produkte · Service

Ob Vollluftfederung, Hubstützen oder Aluminiumfelgen: Mit Hilfe unseres Quickfinders am Seitenrand gelangen Sie schnell zum Katalogteil (ab Seite 27) und somit zu den innovativen Goldschmitt-Produkten. Eine fahrzeugspezifische Produktübersicht und ein Stichwortverzeichnis finden Sie auf den Katalogseiten 29 und 130.



4	Wir sind für Sie da Ihre Ansprechpartner bei Goldschmitt	18/19	Nicht nur in der Freizeit daheim Goldschmitt-Produkte für Sonderfahrzeuge
5–7	Ideen-Schmiede in Höpfingen Die Goldschmitt technobil AG	20/21	Der Weltrekord ist genackt Das schnellste Reisemobil der Welt
8–10	Die Goldschmitt Technik-Center Erstklassiger Service in Walldürn und Polch	22/23	Weltmeisterlich getestet Das HP-Fahrwerk von Goldschmitt
11	Neuer Standort im Allgäu Das neue Technik-Center in Leutkirch	24/25	Gastronomie & Events Feiern und genießen bei Goldschmitt
12–15	Service europaweit Die Service-Partner von Goldschmitt	26	Goldschmitt online Neues Design für die Goldschmitt-Homepage
16/17	Goldschmitt: Die Nummer 1 Goldschmitt gewinnt wichtige Awards	27	Fahrwerkstechnik vom Feinsten Die Goldschmitt-Produkte 2013

Goldschmitt technobil AG | Dornberger Straße 6–10 | D-74746 Höpfingen | Tel.: +49 (0) 62 83 / 22 29-100 | E-Mail: info@goldschmitt.de

Alle Preise verstehen sich als Endverbraucherpreise inkl. 19 % MwSt. Für Druckfehler oder irrtümliche Falschangaben übernehmen wir keine Gewähr. Abbildungen können abweichen. Wir behalten uns vor, technische Änderungen ohne Vorankündigung durchzuführen. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Texte: Dieter Goldschmitt, Joachim Sterz, Marc Guckenhan, Christoph Müller, Archiv | Layout: Christoph Müller, christoph.mueller@goldschmitt.de

Wir sind für Sie da!

Haben Sie Fragen zu unseren Produkten oder Leistungen?
Wollen Sie etwas bestellen? Haben Sie eine Anregung?
Wir freuen uns auf den Kontakt mit Ihnen.



Service wird bei Goldschmitt groß geschrieben. Von Montag bis Freitag stehen unsere Mitarbeiter zwischen 8 und 17 Uhr für Sie zur Verfügung, beraten Sie umfassend oder helfen Ihnen bei Ihrem Anliegen.

Sie können auf verschiedenen Wegen mit uns Kontakt aufnehmen, wenn Sie Fragen zu Goldschmitt-Produkten haben. Der schnellste Weg ist der per elektronischer Post: Schicken Sie Ihre E-Mail an info@goldschmitt.de oder an eine der persönlichen E-Mail-Adressen unserer Mitarbeiter.

Falls Sie lieber eine freundliche Stimme auf der anderen Seite hören möchten, dann finden Sie hier Ihre Ansprechpartner in Beratung und Verkauf.

Tel. +49 (0) 62 83 / 22 29-100



Sören Fechner
soeren.fechner@goldschmitt.de



Simone Schnabel
simone.schnabel@goldschmitt.de



Heidi Thermann
heidi.thermann@goldschmitt.de



Robin Schmelcher
robin.schmelcher@goldschmitt.de



Tim Geiger
tim.geiger@goldschmitt.de



Das markante grüne Haus in Höpfingen ist die Firmenzentrale der Goldschmitt techmobil AG. Von hier werden die Goldschmitt-Komponenten zu Partnern in ganz Europa versendet. „Gute Ideen scheinen hier nur so zu sprudeln“, schrieb das Wirtschaftsmagazin Econo über das Unternehmen und würdigte damit den Geist, der auf dem ehemaligen Bahngelände herrscht: Ständig wird hier an neuen, noch besseren Produkten gefeilt.

Premium bei Produkt und Service

Aus kleinen Anfängen zur erfolgreichen Marke: Goldschmitt ist immer offen für Innovationen und neuen Ideen. Die Kunden wissen es zu schätzen.

2012 ging als besonders erfolgreiches Jahr in die Firmengeschichte von Goldschmitt ein, denn sowohl bei der Leserwahl des Magazins promobil als auch beim König-Kunde-Award von Reisemobil International landete die Marke auf dem ersten Platz (mehr darüber auf Seite 17). Gibt es ein Rezept für diesen Erfolg? „Ja“, sagt Unternehmensgründer Dieter Goldschmitt, wir versuchen einfach, unseren Kunden bestmöglichen Service und bestmögliche Produkte zu bieten.“

Auch anderen fällt dies auf: „Gute Ideen scheinen hier nur so zu sprudeln“ – das war vor einiger Zeit im Wirtschaftsmagazin Econo in einem Beitrag über die Marke Goldschmitt zu lesen. Durchaus beeindruckt stellte das Blatt fest: „Statt Krise gab es bei Goldschmitt in den letzten Jahren nur Aufschwung.“

Das liegt zweifelsohne an der Flexibilität, die die Firmengründer Gisela und Dieter Goldschmitt seit nunmehr über 33 Jahren immer wieder unter Beweis stellen. Aus einem Garagenbetrieb, in dem der gelernte Lehrer und die studierte Sozialpädagogin buchstäblich nach Feierabend im Selbstausbau Reisemobile montierten, entwickelte sich aufgrund der starken Nachfrage rasch eine „richtige“ Firma. Mit der eigenen Marke Geocar etablierte sich Goldschmitt in den

frühen 80er Jahren als Reisemobilhersteller. Durchaus mit Erfolg: Rund 500 Geocars aus dem Odenwald fanden einen Käufer. Doch als das Vermietgeschäft und das Verkauf von Reisemobilen mehr Erfolg versprachen, wechselte das Ehepaar eben zu diesen Geschäftsfeldern. Wieder hatten die beiden den richtigen Riecher: Etliche Jahre lang verkaufte niemand mehr noble Mobile von Niesmann + Bischoff als Goldschmitt in der Odenwald-Provinz.

Das richtige Näschen bewies das Unternehmen, das inzwischen das Bahnhofsgelände in Höpfingen bezogen hatte,

Mit seinen vielen kreativen Ideen ist Dieter Goldschmitt seit mehr als 30 Jahren auf Erfolgskurs.



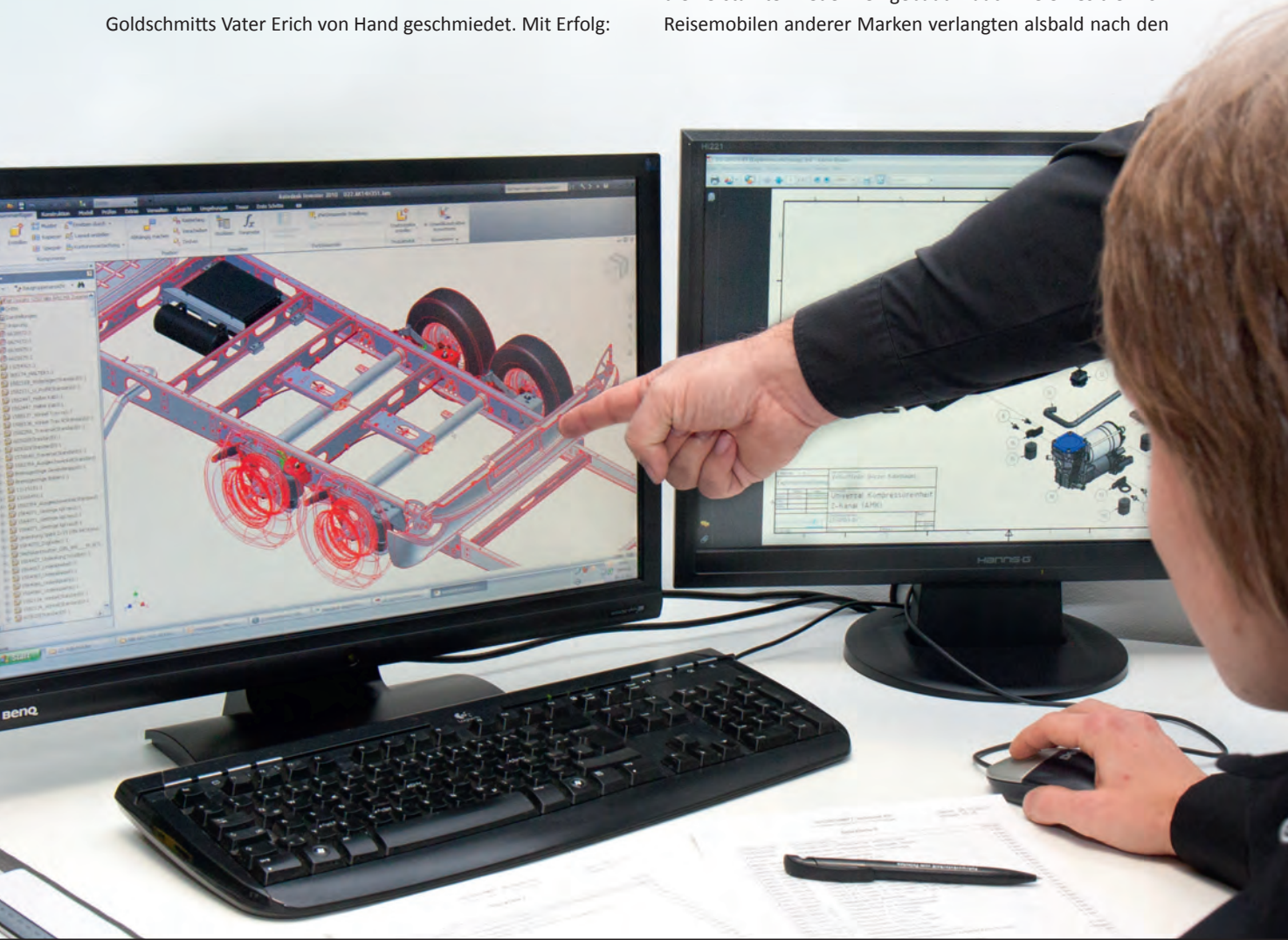


Am früheren Bahnhofsgelände in Höpfingen im Odenwald befindet sich der Stammsitz von Goldschmitt. Das ehemalige Bahnhofgebäude (rechts im Bild) wurde in den 90er Jahren als Geschäftsstelle genutzt. Im Jahre 2002 bezog die neugegründete Goldschmitt techmobil AG einen großzügigen Neubau (grünes Gebäude) mit modernen Vertriebs- und Verwaltungsräumlichkeiten und großem Lager, das wiederum im Jahre 2009 nochmals erweitert wurde.

auch, als es damit anfang, die Fahrwerke für Reisemobile zu optimieren. Die Patentschaft für diese Entscheidung kann übrigens ein Richter für sich reklamieren, der die jungen Mobilbauer in den 80er Jahren in einem Urteil dazu verdonnerte, ein an einen Kunden verkauftes Geocar wirklich straßentauglich auszustatten. Gesagt, getan: In der kleinen Werkstatt wurden die ersten verstärkten Stahlfedern von Dieter Goldschmitts Vater Erich von Hand geschmiedet. Mit Erfolg:

die bis dahin windempfindlichen Wohnmobil-Wackelkisten boten von nun an gutmütige Fahreigenschaften. Es waren Pionier-Produkte, auf die der Markt gewartet hatte.

Und wieder bewies das Unternehmen Goldschmitt Flexibilität und konzentrierte sich fortan auf das Zubehörgeschäft. Nicht nur in den eigenen Geocar-Mobilen wurden die verstärkten Federn eingebaut – auch viele Besitzer von Reisemobilen anderer Marken verlangten alsbald nach den





Das Kreativteam der Goldschmitt techmobil AG: Dipl.-Ing. (FH) Markus Mairon, Billy Menschner, Ramon Möbius, Alexander Winzig-Heilig und Entwicklungsleiter Michael Berberich (von links) sind ein Teil der Mannschaft, die sich ständig um noch bessere Fahrwerkskomponenten bemüht. Mit modernster CAD-Technik wird konstruiert. Ob Federsysteme oder hydraulische Hubstützen: die Goldschmitt-Technik ist immer spitze.

Fahrwerksoptimierungen aus dem Odenwald. Stillstand war damit aber noch nicht angesagt. Zu den Stahlfedern gesellen sich schon bald Zusatzluftfederungen und besonders komfortable Vollluftfedersysteme. Das Team um Entwicklungsleiter Dipl.-Ing. (FH) Markus Mairon brachte außerdem die ersten Aluminiumräder für Reisemobile und hydraulische Hubstützensysteme zur Serienreife. Bei den kritischen Tests der Fachzeitschriften hatte und hat die Goldschmitt-Fahrwerkstechnik die Nase immer wieder vorn.

Die Unternehmensstrukturen bei Goldschmitt sind so angelegt, die Kundenwünsche bestmöglich erfüllen zu können. Rund 30 Mitarbeiter kümmern sich am Stammsitz in Höpfingen im Odenwald um den Einkauf und den Vertrieb der Komponenten. Sie sind gleichermaßen Ansprechpartner für Endkunden, Hersteller, Händler und Werkstätten in ganz Europa. Herzstück von Goldschmitt ist das große Zentrallager, in dem Fahrwerkskomponenten für fast alle gängigen Modelle des Marktes vorgehalten werden. Selbst wenn jemand nach einer Federverstärkung für ein mehr als 30 Jahre altes Fahrzeug fragt, finden sich zumeist die passenden Komponenten. Rund 7.500 Artikel werden stets im Lager vorgehalten. Ob massive Stahlfeder oder kleines Ersatzventil für eine Luftfeder: in den großen Regalen findet sich alles, was gebraucht wird. Mit der Eröffnung des Goldschmitt Technik-Centers im Nachbarstädtchen Walldürn wurde die Lagerkapazität im Stammhaus Höpfingen konsequent erweitert.

Haben Sie Fragen? Dann sind Sie jederzeit bei unserem freundlichen Beratungsteam (Seiten 4 und 5) herzlich willkommen. Es bemüht sich, Ihnen schnell die gewünschten Antworten zu liefern.

Die einstige Bastelstube ist inzwischen zu einer erfolgreichen Firmengruppe mit rund 100 Mitarbeitern angewachsen. Sie ist und bleibt innovativ, wenn es im Interesse der Reisemobilisten – also in Ihrem Interesse – ist.



Ein Mann mit Überblick: Vertriebsleiter Marc Guckenhan sorgt in Höpfingen für die reibungslose Distribution der Goldschmitt-Produkte zu den Partnerunternehmen und zu den Kunden.

Goldschmitt Technik-Center Walldürn

Das GTC Walldürn ist mittlerweile weitaus mehr als ein Insider-Tipp, sondern vielmehr die Anlaufstelle für Montagen hochwertiger Produkte. Im Vordergrund stehen dabei Kundennähe, Kompetenz und Qualität.



Wenn an jedem Werktag Dutzende von Reisemobilmachern aus ganz Europa die Provinz im Odenwald ansteuern, dann muss das einen Grund haben. Denn bei uns ist der Kunde König: Und diese Philosophie funktioniert – sonst hätte sich das GTC in Walldürn in den vergangenen Jahren nicht über einen solch starken Zuspruch von Reisemobilisten freuen können. Tendenz: weiter steigend. So ist es auch mit dem Verdienst der Technik-Center, dass die Marke Goldschmitt wiederholt mit dem ersten Platz beim König-Kunde-Award der Zeitschrift Reisemobil International ausgezeichnet wurde.

GTC – das ist eine richtige Erfolgsgeschichte: 2006 wurde die 600 Quadratmeter große Werkstatt in Walldürn eröffnet. Nur zwei Jahre nach der Eröffnung war das GTC an seiner Kapazitätsgrenze angekommen. 2009 rollten deshalb schon wieder die Bagger – für eine viermal größere Werkstatt, die im Sommer 2010 bezogen wurde. Das „Werk 2“ gilt in-

zwischen als Europas größter Fachbetrieb für die Veredelung von Reisemobilen. Jährlich werden im GTC Walldürn weit mehr als 4.000 Reisemobile gezählt. Der angeschlossene Stellplatz auf dem Betriebsareal bietet Platz für 28 Reisemobile und verfügt über eine der modernsten Ver- und Entsorgungsstationen.

Reisemobilfahrer, die einen Gastank an Bord haben, sind mehr denn je in Walldürn willkommen, denn dort wurde im letzten Jahr eine Gastankstelle für die speziellen Bedürfnisse der Mobilurlauber eröffnet. Das GTC bietet ausschließlich das Gasgemisch 95/5 an. Diese Mischung mit einem Anteil von 95 Prozent Propan und fünf Prozent Butan zeichnet sich durch einen besonders hohen Brennwert, umweltfreundli-

che Verbrennung sowie eine hohe Winterfestigkeit aus. Die Gastankstelle ist täglich von 8 bis 22 Uhr zugänglich; die Bezahlung erfolgt bargeldlos mit der EC-Karte.

Das Leistungsspektrum aller Technik-Center wird stetig erweitert. Als einer der wenigen Fachbetriebe in Deutschland ist das GTC in der Lage, mit modernsten, lasergesteuerten Geräten Spurvermessungen an den Freizeitfahrzeugen vorzunehmen. Auch wer den Aufbau seines rollenden Heimes



Betriebsleiter und Werkstattmeister Christian Ertl

mit Nano-Technologie versiegeln lassen will, ist in Walldürn an der richtigen Adresse. Der Unterbodenschutz erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. Goldschmitt-Spezialisten tragen nach gründlicher Reinigung einen hochfesten Schutzbelag auf Wachsbasis auf, welcher zur Konservierung dient und das Fahrzeug vor Rost und Steinschlag schützt.

Obwohl die Goldschmitt-Spezialisten fast alle Arbeiten rund um das Reisemobil ausführen, liegt der Schwerpunkt natürlich beim Einbau der Produkte der eigenen Marke. Als gefragter Fahrwerksspezialist baut das GTC innerhalb eines Tages Federelemente aller Art ein, die für mehr Sicherheitsreserven und mehr Komfort sorgen. Darüber hinaus sind die Technik-Center auch prädestiniert, wenn es um den Einbau von Zusatztanks, Rückfahrkameras, Wechselrichtern, LED-Leuchten, Lastenträgern oder anderes Zubehör geht.



Die neue Gastankstelle auf dem Gelände des Goldschmitt Technik-Centers in Walldürn. Das angebotene Gasgemisch 95/5 zeichnet sich durch hohen Brennwert, umweltfreundliche Verbrennung und hohe Winterfestigkeit aus.



Die kulinarische Seite von Goldschmitt lernen Sie in unserem firmeneigenen Bistro Goldschmitt's kennen. Unser Wohlfühl-Bistro ist jedoch nicht nur bei den Reisemobilfahrern ein „Renner“ – auch für viele Einheimische wurde es schnell zu einer der gastronomischen Lieblingsadressen. Zumal das Bistro nun auch eine weitläufige Beach-Landschaft präsentieren kann, die zu wundervollen Sommerabenden mit Urlaubscharakter einlädt.

Eine weitere Expansion der Goldschmitt Technik-Center soll noch im Jahr 2013 realisiert werden: Neben den bekannten Standorten im Odenwald und der Eifel wird ein weiterer Goldschmitt-Ableger in Leutkirch im Allgäu eröffnet. Ganz in der Nähe der großen Reisemobilhersteller Hymer, Dethleffs und Carthago. Weitere Infos zum Goldschmitt Technik-Center Leutkirch finden Sie auf Seite 11.

Montagetermin?

Goldschmitt Technik-Center Walldürn
Industrieparkstraße 1–2
D-74731 Walldürn
Tel.: +49 (0) 62 83 / 22 29-100
Fax: +49 (0) 62 83 / 22 29-699
gtc-wallduern@goldschmitt.de
www.goldschmitt.de



Goldschmitt Technik-Center Polch

Das „kleine“ Goldschmitt Technik-Center in der Eifel hat sich in kurzer Zeit prächtig entwickelt und verzeichnet steigende Nachfrage.

Intern galt die Goldschmitt-Niederlassung in Polch in der Eifel bisher immer als das „kleine“ GTC – das kleine Goldschmitt Technik-Center. Es stand immer etwas im Schatten des Stammhauses in Walldürn im Odenwald. Doch 2013 wird die Dependence in Polch von sich reden machen, denn es steht ein Umzug in größere Firmenräume an. Besser kann die stetige Aufwärtsentwicklung in der Eifel kaum dokumentiert werden. Seit 2009 gibt es eine Niederlassung des Goldschmitt Technik-Centers in Polch. Nur wenige Meter vom Herstellerwerk von Niesmann + Bischoff und vom bekannten Handelsbetrieb von Niesmann Caravaning entfernt, finden Reisemobilisten kompetenten Service, wenn es um Fahrwerksarbeiten geht. Traditionell ist die Bindung zu den Fahrzeugen „Made in Polch“ groß, doch natürlich sind auch die Fahrer von Fahrzeugen anderer Marken hoch willkommen.

Dass es keinerlei Berührungsängste gibt, zeigte sich etwa bei einem Kundentreffen von Concorde-Fahrern, die sich beim Goldschmitt Technik-Center in Polch recht wohl fühlten.

Auch 2012 war im GTC Polch wieder Expansion angesagt: Die rund 600 Quadratmeter große Werkstatt wurde erweitert, zudem wurde der Empfangsraum kundenfreundlicher gestaltet. Um der Nachfrage gerecht zu werden, will Betriebsleiter Harald Zoltowski (Foto rechts) auch 2013 weiteres qualifiziertes Personal einstellen. Vor allem Reisemobilisten aus Rheinland-Pfalz, aus der Rhein-Ruhr-Region sowie aus Frankreich und den Benelux-Staaten steuern bei Fahrwerksarbeiten gern das GTC in Polch an – sind doch die Anfahrtswege im Vergleich zum Stammhaus Walldürn kürzer.



Montagetermin?

Goldschmitt Technik-Center Polch
 Trimbser Straße 5
 D-56751 Polch
 Tel.: +49 (0) 62 83 / 22 29-100
 Fax: +49 (0) 62 83 / 22 29-499
gtc-polch@goldschmitt.de
www.goldschmitt.de



Firmengründer Dieter Goldschmitt, Dipl.-Ing. (FH) Patric Eck, Architekt der Hollerbach-Bau GmbH und Leutkirchs Oberbürgermeister Hans-Jörg Henle bei der Sichtung der Baupläne des neuesten Goldschmitt Technik-Centers in Leutkirch. In der zweiten Jahreshälfte 2013 soll das dritte Technik-Center im Allgäu eröffnet werden.

Goldschmitt Technik-Center Leutkirch

Goldschmitt expandiert im Allgäu: Der Startschuss für das dritte Technik-Center ist gefallen. In der zweiten Jahreshälfte 2013 soll der neue Standort eröffnet werden.

Die Erfolgsgeschichte des Goldschmitt Technik-Centers (GTC) soll 2013 im Allgäu fortgesetzt werden: Mit mächtigen Bissen des Abrissbaggers ist der Startschuss für das neue Goldschmitt Technik-Center in Leutkirch im Allgäu erfolgt. Gespannt verfolgten Leutkirchs Oberbürgermeister Hans-Jörg Henle und Unternehmer Dieter Goldschmitt gemeinsam die Abbrucharbeiten eines früheren Ford-Autohauses, auf dessen Areal das dritte GTC entstehen soll.

Mit einer geplanten Werkstattfläche von rund 2.500 Quadratmetern hat das neue Technik-Center in etwa die Dimensionen des Stammhauses in Walldürn im Odenwald. Dieter Goldschmitt freut sich schon auf die Eröffnung, die voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2013 erfolgen soll: „Der Standort ist für uns ideal.“ Der Unternehmensgründer verweist nicht nur auf die gute Verkehrsanbindung mit zwei Ausfahrten an der A98 in Leutkirch, sondern auch auf die Nähe zu den namhaften Reisemobilherstellern Hymer, Dethleffs, Carthago und Wochner im Kreis Ravensburg. Auch die Nähe zur Schweiz und zu Österreich sprachen aus Sicht des Unternehmers für den Standort Leutkirch: „So können sich viele unserer Kunden die langen Anfahrtswege zum GTC nach Walldürn oder Polch in der Eifel ersparen. Auch die Nähe zum städtischen Reisemobilstellplatz sowie zum Stadtweiher sind Pluspunkte für Leutkirch.“

Wie in den bisherigen Standorten in Walldürn und Polch sollen im Goldschmitt Technik-Center in Leutkirch vor allem Fahrwerkskomponenten der eigenen Marke in Reisemobile

aber auch in Sanitäts- und Feuerwehrfahrzeuge eingebaut werden. Aber auch für Servicearbeiten aller Art ist das Unternehmen am neuen Standort gut gerüstet. „Wir hoffen, dass wir mit dem GTC in Leutkirch unsere Marktposition weiter festigen und noch ausbauen können“, freut sich Dieter Goldschmitt auf die Eröffnung seines dritten Technik-Centers. Auch in der Stadt freut man sich bereits auf Goldschmitt: „Solche kreativen Investoren sind bei uns hoch willkommen“, betont Leutkirchs Oberbürgermeister Henle.

Auf eine erfolgreiche Zukunft im Allgäu: Leutkirchs Oberbürgermeister Hans-Jörg Henle beim obligatorischen Handschlag mit Goldschmitt-Firmengründer Dieter Goldschmitt.





Goldschmitt Service-Center

Goldschmitt Service-Center gibt es europaweit und werden von Goldschmitt gezielt ausgewählt. Sie zeichnen sich durch viel Erfahrung im Umgang mit Goldschmitt-Produkten aus und garantieren Ihnen erstklassigen Service.



Premium-Partner

Langjährige Partner, die sich den Titel „Premium-Partner“ durch besondere Leistungen verdient haben.



Montagebetrieb für Hubstützen

Diese Betriebe wurden speziell auf die Montage hydraulischer Hubstützen geschult.



Montagebetrieb für Vollluftfedern

Diese Betriebe wurden speziell auf die Montage von Vollluftfeder-Systemen und die dazugehörigen Steuerungen geschult.



24-Stunden-Service

Partnerbetriebe, die Reparatur- und Montagearbeiten innerhalb von 24 Stunden garantieren.



Service europaweit

Goldschmitt-Partner finden Sie quasi flächendeckend – in Deutschland ebenso wie in vielen europäischen Ländern.

Vertrauensvolle Partnerschaft und eine enge Bindung zum Kunden haben bei Goldschmitt eine lange Tradition. Basis dieser fruchtbaren Zusammenarbeit sind der fachliche Dialog und ein offenes Ohr für unsere Service-Partner, die nicht nur in Deutschland, sondern auch in den wichtigsten europäischen Reiseländern für die Qualität der Goldschmitt-Produkte bürgen. Unsere geschulten Vertragspartner helfen Ihnen schnell, zuverlässig und unkompliziert weiter, wo und wann immer Sie Hilfe rund um ein Goldschmitt-Produkt benötigen. Auf den nächsten Seiten finden Sie eine Auflistung unserer Partner aus dem In- und Ausland.



Im Falle eines Falles schnell für Sie zur Stelle: unsere Servicetechniker Karl-Heinz Bopp und Peter Macharowsky



Goldschmitt Technik-Center Walldürn



Industrieparkstraße 1–2 (Heidingsfelder Weg)
D-74731 Walldürn



Tel.: +49 (0) 62 83 / 22 29-100



Fax: +49 (0) 62 83 / 22 29-699



gtc-wallduern@goldschmitt.de
www.goldschmitt.de



Goldschmitt Technik-Center Polch



Trimbser Straße 5
D-56751 Polch



Tel.: +49 (0) 62 83 / 22 29-100



Fax: +49 (0) 62 83 / 22 29-499



gtc-polch@goldschmitt.de
www.goldschmitt.de



Sawiko GmbH



Ringstraße 3
D-49434 Neuenkirchen-Vörden



Tel.: +49 (0) 54 93 / 99 22-0



Fax: +49 (0) 54 93 / 99 22-22



info@sawiko.de
www.sawiko.de



Schaffer-Mobil GmbH



Kötzschenbroder Straße 125
D-01139 Dresden



Tel.: +49 (0) 3 51 / 837 48-0



Fax: +49 (0) 3 51 / 837 48-28



schaffer@schaffer-mobil.de
www.schaffer-mobil.de



Reisemobiltechnik Fiedler



Fladengrund 7
D-27572 Bremerhaven



Tel.: +49 (0) 471 / 7 58 75



Fax: +49 (0) 471 / 7 66 04



mail@fiedlermobil.de
www.fiedlermobil.de



Reisemobil Service Fischer



Daimlerstraße 8
D-50189 Elsdorf



Tel.: +49 (0) 22 74 / 700 397



Fax: +49 (0) 22 74 / 700 665



info@fischer-reisemobil.de
www.fischer-reisemobil.de



CCF Centro Commerciale GmbH



Stresemannallee 116
D-22529 Hamburg



Tel.: +49 (0) 800 / 0 56 56 76



Fax: +49 (0) 40 / 54 88 78-55



info@karabag.de
www.karabag.de



RSC Dülmen GmbH



Wierlings Hook 22
D-48249 Dülmen



Tel.: +49 (0) 25 94 / 78 25 347



Fax: +49 (0) 25 94 / 78 25 349



info@rsc-duelmen.de
www.rsc-duelmen.de



Hymer-Zentrum B1 Dhonau GmbH



Kölner Straße 35–37
D-45481 Mülheim an der Ruhr



Tel.: +49 (0) 208 / 48 42 90



Fax: +49 (0) 208 / 484 29 29



kd@hymerb1.de
www.hymerb1.de



MW Fahrzeugtechnik



Pfaffengarten 15
D-35641 Schöffengrund/Schwalbach



Tel.: +49 (0) 64 45 / 61 20-500



Fax: +49 (0) 64 45 / 61 20-700



info@mw-fahrzeugtechnik.de
www.mw-fahrzeugtechnik.de



Bauer Caravan + Freizeit KG



Augsburger Straße 36
D-86444 Affing (Mühlhausen)



Tel.: +49 (0) 82 07 / 96 17-0



Fax: +49 (0) 82 07 / 96 17-70



info@bauer-caravan.de
www.caravan.de



A. Linnepe GmbH



Brinkerfeld 11
D-58256 Ennepetal



Tel.: +49 (0) 23 33 / 98 59-0



Fax: +49 (0) 23 33 / 98 59-30



E-Mail: info@linnepe.eu
Internet: www.linnepe.eu





Löwer GmbH & Co. KG

Am Freien Hof 32
D-34560 Fritzlar-Werkel
Tel.: +49 (0) 56 22 / 99 64 0
Fax: +49 (0) 56 22 / 99 64 13
info@kfz-loewer.de
www.kfz-loewer.de



RSF GmbH

Gronauer Straße 110
D-48607 Ochtrup
Tel.: +49 (0) 25 53 / 97 73 33
Fax: +49 (0) 25 53 / 97 73 22
info@rsf.de
www.rsf.de



Skandic & Nordic Reisemobile GmbH

Am Oxer 17a
D-24955 Harrislee
Tel.: +49 (0) 461 / 50 90 690
Fax: +49 (0) 461 / 50 90 692
info@skandic-camping.de
www.skandic-camping.de



Expocamp

Hymerring 1
D-97877 Wertheim
Tel.: +49 (0) 93 42 / 93 51-0
Fax: +49 (0) 93 42 / 93 51-100
willkommen@expocamp.de
www.expocamp.de



Campingworld Neugebauer (A)

Wiener Straße 96
A-2620 Neunkirchen
Tel.: +43 (0) 26 35 / 20 222-0
Fax: +43 (0) 26 35 / 20 222-11
info@camping-world.at
www.camping-world.at



Goldschmitt Schweiz (CH)

Bern-Zürich-Straße 49B
CH-4900 Langenthal
Tel.: +41 (0) 62 / 9 23 45-12
Fax: +41 (0) 62 / 9 23 45-13
info@goldschmitt.ch
www.goldschmitt.ch



FD-Servis Praha s.r.o. (CZ)

Verdiho 577
CZ-14900 Praha 4
Tel.: +420 323 606 109
Fax: +420 323 606 107
info@fdservispraha.cz
www.fdservispraha.cz



J.M. Trade s.r.o. (CZ)

Na Nivach 25
CZ-01067 Praha 4
Tel.: +42 241482054
Fax: +42 241482093
pilote@pilote.cz
www.pilote.cz



Goldschmitt France (F)

18 Rue de la Paix
F-76410 St. Aubin les Elbeuf
Tel.: +33 (0) 2 35 / 81 53 03
Fax: +33 (0) 2 35 / 78 67 57
driverite@wanadoo.fr
www.diveritefrance.com



Sawiko France (F)

10 Rue des Jardins
F-67820 Wittisheim
Tel.: +33 (0) 3 90 / 56 42 12
Fax: +33 (0) 3 88 / 85 87 72
francois@sawiko.fr
www.sawiko.fr



Zampetas (GR)

18 KLM. Thessaloniki-Perea
GR-55102 Kalamaria
Tel.: +30 2392 071760
Fax: +30 2392 071761
info@zampetas.gr
www.zampetas.gr



Goldschmitt Ungarn (HU)

Belsőnyír 120
HU-6000 Kecskemét
Tel.: +36 76 508 217
Fax: +36 76 508 217
info@goldschmitt.hu
www.goldschmitt.hu





CaraMore HU Kft. (HU)

Topol utca 4.
HU-2519 Piliscsév
Tel.: +36 33 535 555
Fax: +36 33 535 556
info@caramore.hu
www.caramore.hu



Goldschmitt Italia (I)

Via Regia 78 KM 392
I-35010 Perarolo di Vigonza (PD)
Tel.: +39 0 49 / 72 55 86
Fax: +39 0 49 / 72 55 86
info@goldschmittitalia.it
www.goldschmittitalia.it



Arusta (LT)

Silutes pl. 83
LT-94101 Klaipeda
Tel.: +370 (46) 320340
Fax: +370 (46) 320021
info@arusta.lt
www.arusta.lt



Schantz-Sport-Styling (N)

Vollvegen 10
N-4354 Voll
Tel.: +47 91 38 65 71
Fax: +47 51 42 25 63
E-Mail: rudi@ssspower.no
Internet: www.sssppower.no



Van Venrooy Utility vehicles (NL)

Galliersweg 39a
NL-5349 AT Oss
Tel.: +31 (0) 412 / 455307
Fax: +31 (0) 412 / 455402
info@vanvenrooy.com
www@vanvenrooy.com



B&K Truck Shop S.R.L. (RO)

Cal. Radnei Nr. 203i
RO-310316 Arad
Tel.: +40 (0) 257 / 27 00 03
Fax: +40 (0) 257 / 27 00 04
E-Mail: info@bk-fahrzeugteile.de
Internet: www.bk-fahrzeugteile.de



Suspension systems LLC (RU)

34A, Ryabinovaya Street
RU-121471 Moskau
Tel.: +7 925 5092505
Fax: +7 499 1536468
info@goldschmitt.ru
www.goldschmitt.ru



Hymer Center Örebro (S)

Filarevägen 15
S-70375 Örebro
Tel.: +46 (0) 19 / 37 00-10
Fax: +46 (0) 19 / 37 00-19
forsaljning.orebro@hymercenter.se
www.hymercenter.se



Hymer Center Ängelholm (S)

Långskeppsgatan 12
S-26271 Ängelholm
Tel.: +46 (0) 431 / 44 90-20
Fax: +46 (0) 431 / 44 90-29
forsaljning.angelholm@hymercenter.se
www.hymercenter.se



Hymer Center Stockolm (S)

Kumla Gårdsväg 11
S-14563 Norsborg
Tel.: +46 (0) 8 / 53 18 78 40
forsaljning.stockholm@hymercenter.se
www.hymercenter.se



DANAX s.r.o. (SK)

Záleská 48
SK-900 28 Ivanka pri Dunaji
Tel.: +421 (0) 905 716 449
Fax: +421 (0) 2 4594 3411
info@danax.sk
www.danax.sk



ACG & G d.o.o. (SLO)

Cešminova 1a
SLO-1230 Domžale
Tel.: +38 6172 12206
Fax: +38 6172 12206
acgg.glavan@siol.net
www.acg-g.si





DIE BESTEN MARKEN 2012

1. PLATZ GOLDSCHMITT

KATEGORIE: HUBSTÜTZEN

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Kemmer'.

ADI KEMMER
LEITER GESCHÄFTSBEREICH

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kai Feyerabend'.

KAI FEYERABEND
VERLAGSLEITER

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Vierendeel'.

DOMINIC VIERNEISEL
CHEFREDAKTEUR

Besser kann man es kaum machen: Zum vierten Mal lobte das Magazin Reisemobil International den in der Branche hoch geachteten König-Kunde-Award aus – und zum vierten Mal in Folge landete Goldschmitt durch das Publikumsvotum auf dem ersten Platz. Auch bei der promobil-Leserwahl 2012 hatte unser Haus die „Nase vorn“. Die promobil-Leser waren der Meinung, dass die besten Hubstützen – natürlich – von Goldschmitt kommen. Selbstverständlich sind diese Preise für uns Ansporn, in Zukunft noch besser zu werden. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.



Vielen Dank für Ihre Unterstützung

Goldschmitt gewinnt zum vierten Mal in Folge den König-Kunde-Award und sichert sich den ersten Platz bei der promobil-Leserwahl „Die besten Marken“.

In jeder Branche gibt es Auszeichnungen, die einen ganz besonders hohen Stellenwert haben. Dazu gehört seit vielen Jahren die promobil-Leserwahl, bei der die „besten Marken“ gesucht und ausgezeichnet werden. Rund 20.000 Leser beteiligen sich Jahr für Jahr an der Wahl und bestimmen, wer welchen Stellenwert in der Branche hat. Dass wir 2012 die oberste Stufe des Siegereppchens erklimmen konnten, macht uns sehr glücklich. Ebenso bedeutend ist bei den Reisemobilen der König-Kunde-Award, den die Magazine Reisemobil International und Camping, Cars & Caravans alljähr-

lich gemeinsam ausloben. Der Preis ist deshalb so begehrt, weil deutlich wird, welche Marken die zufriedensten Kunden haben. Wie in anderen Lebensbereichen gilt auch hier die Weisheit, dass Quantität nicht immer Qualität bis zum letzten Detail bedeuten muss. Beim König-Kunde-Award steht das Kriterium der Kundenzufriedenheit im Vordergrund. Und da reicht es nicht, nur einen großen Namen in der Branche zu haben – neben guten Produkten muss man den Käufern obendrein den bestmöglichen Service bieten.

Den König-Kunde-Award schreiben die beiden renommierten Magazine nicht nur für die Fahrzeughersteller, sondern auch für die wichtigsten Zubehörbereiche aus. Dass Goldschmitt inzwischen gleich viermal in Folge in der Kategorie Fahrwerkstechnik den begehrten Preis gewonnen hat, erfüllt uns selbstverständlich mit Stolz.

Für uns kann es kein schöneres Kompliment geben, als das Wissen, viele unserer Kunden zufriedengestellt zu haben. Dennoch wollen wir uns nicht auf den Lorbeeren ausruhen – wir betrachten vielmehr die vier König-Kunde-Awards und die promobil-Auszeichnung als Ansporn, auf unserem Weg weiter zu gehen. Dessen Richtung ist ganz klar und ganz einfach: Wir wollen Ihnen nicht nur bei den Produkten Premium-Qualität bieten, sondern selbstverständlich auch beim Service.

So geben wir das Kompliment gern zurück: Wir sind glücklich, die besten Kunden der Welt zu haben.





Nicht nur in der Freizeit daheim

Polizeiautos, Ambulanzen, Feuerwehrfahrzeuge, TV-Übertragungswagen: Goldschmitt ist nicht nur in der Welt der Freizeitfahrzeuge zu Hause. Die Komponenten bewähren sich jeden Tag im anstrengenden professionellen Einsatz.

Klar – die meisten Goldschmitt-Kunden denken an Reisemobile, wenn es um die Produkte der Premium-Marke geht. Aber an die Bundesliga oder die Champions League oder an einen Herzinfarkt? Dabei ist das sehr naheliegend. Viele Spezialfahrzeuge stehen nämlich auf den Hubstützen oder rollen auf Fahrwerkskomponenten von Goldschmitt. Natürlich ist auch im Freizeitbereich gut, was sich unter harten und härtesten Bedingungen bewähren muss.

Wer hat sie nicht schon einmal gesehen – die Fahrzeuge, die mit mächtigen Teleskopspiegeln immer dort stehen, wo das Leben pulsiert. Ob beim Sport, in der Politik, ob bei einem schweren Unglück oder bei gesellschaftlichen Ereignissen: Wann immer ein Fernsehsignal live übertragen werden muss, ist das ein Fall für die speziellen Übertragungswagen. SNG heißen die auffälligen Fahrzeuge mit den großen Parabolspiegeln im Fachjargon. Die Spezialwagen kommen immer dann zum Einsatz, wenn Berichte an Ort und Stelle über einen Satelliten zum Funkhaus übertragen werden.

Hubstützen von Goldschmitt finden sich in den Übertragungsfahrzeugen etlicher TV-Sender. An jedem Bundesliga-Wochenende stehen vor fast jedem Stadion Satellitenwagen mit Goldschmitt-Technik, die für bombenfesten Stand sorgt.

Auch zahlreiche Rettungsdienste lassen ihre Fahrzeuge mit Goldschmitt-Komponenten ausstatten. Verständlich, denn es geht ja darum, akut Erkrankte und Verletzte schonend zur nächsten Klinik zu transportieren. Die serienmäßigen Fahrwerke sind dafür üblicherweise nicht ausgelegt. Wer sich die Sankas aber einmal von unten betrachtet, findet oft Goldschmitt-Teile: von veränderten Blattfedern über spezielle Stoßdämpfer bis hin zu Vollluftfederungen. Dies ist kein überflüssiger Komfort, sondern kann lebensrettend sein. Kein Wunder also, dass die feine Federungstechnologie auch bei Transportfahrzeugen für Menschen mit körperlichen Handicaps verstärkt zum Einsatz kommt. Auch in diesen Spezialfahrzeugen ist die Absenkfunktion, die mit der Vollluftfederung offeriert wird, ein wichtiges Argument.



Foto: Broadcast Solutions

Oft wundern sich Kunden, wenn sie sehen, dass bei Goldschmitt auch Feuerwehrfahrzeuge mit Vollluftfedern ausgestattet werden. Wollen die Feuerwehrleute etwa wie auf einer Wolke zum Brand- oder Unfallort schweben? Nein, die Antwort ist ganz anders: Die Goldschmitt-Fahrwerkstechnik sorgt mitunter für die entscheidenden Zentimeter, die an Bodenfreiheit in unwegsamem Gelände benötigt wird. Goldschmitt hat Lösungen parat, die teilweise auf dem Markt einzigartig sind.

Geht nicht gibt's nicht, so lautet das Motto der Goldschmitt-Entwicklungsmannschaft um Technik-Vorstand Markus Maiaron. So werden auf Anfrage auch gigantische Hubstützen für Lkw-Auflieger mit dem zulässigen Gesamtgewicht von 65 Tonnen geliefert. Auch Expeditionsmobile, die kreuz und quer durch unwegsame Gebiete Asiens, Afrikas oder Südamerikas fahren, haben oft genug Goldschmitt-Komponenten an Bord. Nicht zuletzt auch deshalb, weil die Federungen ganz nach den individuellen Anforderungen angepasst werden. So etwas schätzen auch die Reise-Individualisten.



Foto: Ambulanzmobile

**Ambulanz
mobile**
SYSTEMTECHNIK SCHÖNEBECK

CMIESEN
Seit 1870

Mobile Sonderlösungen
Fahrzeugbau
Dülmer

MCS

MITTELSTÄDT
SPECIAL CAR RENT

BINZ

D DLOUHY

**broad
cast
SOLUTIONS**

**SYSTEM
STROBEL**
Rettungsfahrzeuge

+E
ELEONORA
USTANOVA ZA ZORAVSTVENU
NIPFOLU

FD servis
Praha

VISSER
LEFFI WARDEN

Medicop



Der Weltrekord ist geknackt

Der achtfache Deutsche Meister im Bergrennen Norbert Brenner bricht mit einem von Goldschmitt optimierten Mercedes Viano den Geschwindigkeitsrekord und erreichte erstmals die Marke von 222 Stundenkilometern mit einem Reisemobil.

Die Zeiten, in welchen man Reisemobile ausschließlich auf der rechten Fahrspur der Autobahn vermuten konnte, sind vorbei: sage und schreibe 222 Stundenkilometer (in Worten: zweihundertzweiundzwanzig) brachte das schnellste Reisemobil der Welt auf den Tacho. Mit dem Mercedes Viano von Westfalia, der von Goldschmitt veredelt wurde, verbesserte das Unternehmen seinen selbst gehaltenen Rekord: im Frühjahr 2010 erzielte Goldschmitt mit einem modifizierten Hymer Car auf Fiat-Ducato-Basis bereits das beachtliche Tempo von 207 km/h. Zwei Jahre lang hatte diese Bestmarke Bestand, ehe sie 2012 um weitere 15 Stundenkilometer gesteigert werden konnte.

„Ein bisschen verrückt muss man schon sein, um so etwas zu machen“, lacht Dieter Goldschmitt spitzbübisch, wenn man ihn auf das „Rennmobil“ anspricht: „Natürlich wissen wir, dass das Projekt eigentlich sinnfrei ist – aber ab und zu muss

man auch mal was Sinnfreies machen.“ Als er sich 2011 auf dem Caravan-Salon mit Mike Reuer, dem Geschäftsführer der Westfalia Mobil GmbH in Rheda-Wiedenbrück, zusammensetzte, stand für Dieter Goldschmitt nur fest: „Wir wollen unseren alten Rekord übertreffen. Mike Reuer musste er nicht lange überreden – er sagte spontan zu, einen Jules Verne von Westfalia für den Rekordversuch zur Verfügung zu stellen. Auch den passenden Fahrer hatten die beiden schnell gefunden: Norbert Brenner aus Eichenbühl, der achtfache Deutsche Meister im Bergrennen. Und schnell gab es noch einen Vorsatz: an dem Serienreisemobil sollte so wenig wie möglich verändert werden. Hatte das alte Goldschmitt-Rekordmobil, das Hymer Car, 2010 noch einen aerodynamisch verkleideten Boden und besonders windschnittige Spiegel spendiert bekommen, verzichtete man bei dem Jules Verne auf derartige Modifizierungen.



Erfolgreiches Trio: Vorstandsvorsitzender der Goldschmitt technobil AG Dieter Goldschmitt, Westfalia-Geschäftsführer Mike Reuer und „Bergkönig“ Norbert Brenner (v. l.)

Außer einer Optimierung im Motorbereich und am Fahrwerk wurden keine weiteren Tuning-Tricks angewendet. „Der Viano ist schon von Haus aus ein äußerst spritziges Fahrzeug“, sagt Mike Reuer. Im Innenbereich wurde absolut nichts manipuliert, um Gewicht einzusparen. Sogar das serienmäßige Hubdach wurde auf dem Mobil belassen. Auch an der amtlichen Zulassung wurde nichts verändert: der pfeilschnelle Goldschmitt-Westfalia hatte immer seine Legitimation als „Sonder-Kfz-Wohnmobil“.

Die Rekordfahrt kurz vor dem Caravan Salon 2012 geschah dann unter der kritischen Aufsicht eines TÜV-Prüfers. Er attestierte, dass das blau-weiße Reisemobil es bei der Messfahrt auf stolze 222 Stundenkilometer brachte. So kann sich Norbert Brenner jetzt neben seinen acht Meistertiteln damit schmücken, der Pilot des schnellsten Reisemobils der Welt gewesen zu sein.

Ist das das Ende der Fahnenstange? „Wer weiß“, orakelt Dieter Goldschmitt; „vielleicht machen wir irgendwann wieder so eine Aktion. Sie hat uns jedenfalls riesig Spaß gemacht...“

Ob indessen tatsächlich jemand mit Tempo 222 über die Autobahn in die

Campingferien rast, bezweifelt Dieter Goldschmitt: „Das muss wirklich nicht sein. Uns ging es vielmehr darum zu zeigen, welches Potential in einem modernen Reisemobil steckt.“ Und das ist zweifelsohne eine ganze Menge. Auf dem Caravan Salon 2012 in Düsseldorf erfüllte der schnellste Jules Verne aller Zeiten noch eine Funktion: als Hingucker. Kaum ein anderes Fahrzeug wurde dort so oft fotografiert wie das Goldschmitt-Westfalia-Gemeinschaftswerk. Und immer wieder konnte man im Umfeld ein Wort hören: „unglaublich.“





Weltmeisterlich getestet

Wenige Tage nach dem Gewinn der FIA-GT1-Weltmeisterschaft testete Champion Markus Winkelhock das hydropneumatische Fahrwerk von Goldschmitt auf dem Hockenheimring.

Mit solch einem mächtigen Gefährt war der bekannte Rennfahrer Markus Winkelhock noch nie zuvor auf dem Hockenheimring unterwegs gewesen: Wenige Tage nach dem Gewinn der FIA-GT1-Weltmeisterschaft testete der sympathische Champion auf der nordbadischen Rennstrecke ein stattliches Dethleffs-Reisemobil, das mit dem neuartigen hydropneumatischen (HP-) Fahrwerk von Goldschmitt aus-

gestattet war. Es waren wahrscheinlich die schnellsten Runden, die jemals mit einem Freizeitfahrzeug auf der Formel-1-Rennstrecke gedreht wurden. Nach mehreren rasanten Runden zeigte sich Markus Winkelhock voll des Lobes über die Fahrwerkstechnik aus dem Odenwald: „Es ist unglaublich, wie das riesige Fahrzeug auf der Straße liegt. Das hätte ich so nicht für möglich gehalten.“

Dieter Goldschmitt, Markus Winkelhock und Dipl.-Ing. (FH) Markus Mairon



Über das Kompliment freuten sich natürlich besonders Firmengründer Dieter Goldschmitt und Chef-Entwickler Markus Mairon, dem es gelungen war, die HP-Technik zum ersten Mal in einen 7,5 Tonnen schweren Dethleffs Premium Liner mit Iveco-Chassis zu adaptieren.

Für die Goldschmitt technobil AG in Höpfigen und Walldürn endete mit dem Praxistest von Markus Winkelhock auf dem Hockenheimring offiziell die erste Entwicklungsphase für das hydropneumatische Fahrwerk, in der es darum ging, zu beweisen, dass die ungewöhnliche Technologie auch in Reisemobilen angewendet werden kann. Mehr als drei Jahre arbeitete das Team



unter der Leitung von Markus Mairon an den Goldschmitt-Standorten in Höpfingen und Walldürn intensiv und engagiert an dem Projekt. „Wir können stolz sein auf das Erreichte“, bilanzierte Dieter Goldschmitt. Er freute sich auch darüber, dass das Fahrwerk-Projekt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) gefördert worden war: „Das war eine Bestätigung für unsere Innovationskraft,“ freut sich der Unternehmer. Dieter Goldschmitt war auch stolz darauf, dass er das HP-Fahrwerk im Juni 2012 auf dem Innovationstag Mittelstand des BMWi in Berlin präsentieren und auch dort Lob einheimsen konnte.

dem Projekt. Deutschlands traditionsreichster Hersteller von Freizeitfahrzeugen hatte in die Technologie-Liaison mit Goldschmitt einen Premium Liner auf Iveco-Basis eingebracht.

Anstelle von klassischen Stahl- oder Luftfederungen übernehmen beim hydropneumatischen Fahrwerk Öl und Stickstoff die Federung und die Dämpfung. Das aufwendige System ersetzt sowohl herkömmliche Federn als auch Stoßdämpfer und arbeitet durch seine ständige Druckzuführung auch spielfrei. Was sich in den legendären DS- und XM-Limousinen von Citroën bestens bewährt hat, soll künftig auch in der Reisemobil-Welt Einzug halten.



Dieter Goldschmitt mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und Bundestagsabgeordneten Alois Gerig beim Besuch des Innovationstages Mittelstand des BMWi in Berlin.

Auch weiterhin wird sich Goldschmitt mit dem HP-Fahrwerk beschäftigen: „Wir haben gezeigt, dass das System funktioniert – sogar besser, als wir es jemals für möglich gehalten haben“, betont Markus Mairon. Deshalb wird sich das Entwicklungsteam künftig vor allem mit der elektronischen Steuerung der Komponenten beschäftigen. Auf dem Hockenheimring lobte Goldschmitt Reisemobilhersteller Dethleffs aus Isny für die gute Zusammenarbeit bei



Die Testfahrt von Markus Winkelhock auf dem Hockenheimring finden Sie im Internet unter www.youtube.de.

Goldschmitt-Vorstandsvorsitzender Dieter Goldschmitt, FIA-GT1-Weltmeister Markus Winkelhock und Dethleffs-Produktmanager Florian Pietrzak.





Geselligkeit und Herzlichkeit sind Trumpf

Goldschmitt lädt Reisemobilclubs ein und entwickelt touristische Initiativen.

Der Reisemobiltourismus liegt Goldschmitt besonders am Herzen. Dass dies nicht nur Lippenbekenntnisse sind, zeigt sich daran, dass nirgendwo sonst in Deutschland mehr Reisemobiltreffen organisiert werden als bei Goldschmitt in Walldürn. In der Reisesaison machen regelmäßig Wohnmobilclubs aus dem In- und Ausland beim Goldschmitt Technik-Center in Walldürn Station.

Herzlichkeit ist bei den Treffen Trumpf. Sie werden individuell nach den Wünschen der Gäste organisiert. Soll der Fokus mehr auf touristischen Angeboten oder doch mehr im Bereich der Fahrwerkstechnik liegen? Kein Problem – das Goldschmitt-Team versucht, den Bedürfnissen gerecht zu werden und entwickelt auch neue Ideen. Beispielsweise ein Mobilfahrtraining speziell für Frauen, das bei den Teilnehmerinnen (aber auch bei ihren Partnern) ausgesprochen gut ankam.

Garanten der guten Laune bei den Treffen sind auch die Goldkehlchen – das ist die Goldschmitt-Spaßband, die in

der Caravaning-Branche einmalig ist. Dabei greift Firmenchef Dieter Goldschmitt persönlich in die Gitarrensaiten. Ob Concorde-Song oder Hobby-Hymne: Die Goldkehlchen stellen sich individuell auf die mobilen Gäste ein.

Auch für ganz neue Ideen in diesem Bereich steht Goldschmitt. So wurde 2011 in unserem Haus die erste Reisemobilwallfahrt in Walldürn organisiert. Der Ort ist passend, denn Walldürn, der Standort des Goldschmitt Technik-Centers, ist schließlich Deutschlands größter eucharistischer Wallfahrtsort. Schnell hat sich die Reisemobilwallfahrt im Walldürner Jahreskalender etabliert.

Auch die jüngste touristische Initiative wurde bei Goldschmitt entwickelt: der Odenwald soll die reisemobilfreundlichste Region Deutschlands werden. Es funktioniert: 34 von 38 Mitgliedsgemeinden der Touristikgemeinschaft Odenwald (TGO) haben zugesagt, ab 2013 mindestens einen Stellplatz auszuweisen. Das ist die höchste Stellplatzdichte bundesweit.



Goldschmitt's

Das Bistro für mobile Genießer

Bistro Goldschmitt's

Lernen Sie die kulinarische Seite von Goldschmitt kennen und lassen Sie sich in unserem Wohlfühl-Bistro verwöhnen.

Als vor einiger Zeit ein Gast anmerkte, dass er im Bistro Goldschmitt's in Walldürn „das beste Rumpsteak der Welt“ gegessen habe, mag er vielleicht etwas euphorisch übertrieben haben – aber die drei Köche Thomas Ziegler, Marco Grim und Alexander Loga haben sich mächtig über dieses Lob gefreut. Schließlich sind sie Künstler am Herd und verarbeiten nur beste Zutaten. Nach kürzester Zeit hat sich das Bistro direkt neben Europas größtem Reisemobil-Veredelungszentrum fest in der regionalen Gastronomieszene etabliert.

Im Herbst 2010 beschritt Goldschmitt – wieder einmal – Neuland und eröffnete das erste Bistro für die mobile Szene. Der Grundgedanke ist ganz einfach: Den Kunden soll der Aufenthalt während eines Werkstattbesuchs in Walldürn im Odenwald so angenehm wie möglich gemacht werden.

Die Speisekarte beinhaltet eine Reihe von interessanten Klassikern: vom panierten Schnitzel mit Champignon-Rahmsauce über raffinierte Nudelvariationen oder dem inzwischen weit und breit bekannten Rumpsteak, für das ausschließlich südamerikanisches Rindfleisch in die Pfanne kommt. Kreati-

ve Köpfe am Herd sind Thomas Ziegler, Marco Grim und Alexander Loga, die das Kochhandwerk in renommierten Restaurants erlernt und in bekannten Häusern im In- und Ausland gearbeitet haben. Thomas Ziegler ist froh darüber, im Bistro Goldschmitt's eine vielseitige Küche verwirklichen zu können.



Modern und zeitlos elegant ist das Ambiente des beliebten Walldürner Gastronomiebetriebs. Insgesamt 48 Plätze stehen zur Verfügung – ein Teil davon als gemütliche Lounge-Garnituren oder an bequemen Bartischen, die der Kommunikation förderlich sind. Im Sommer können die Gäste Speisen und Getränke unter freiem Himmel auf der einladenden Terrasse genießen. Oder wie wäre es mit einem leckeren Cocktail an unserem weitläufigen Strand? Mehr als 200 Tonnen feinsten Sand wurde angekarrt, um dem Bistro Goldschmitt's diese Attraktion zu verleihen.

Auch bei den Treffen von Reisemobilclubs fühlen sich die Teilnehmer im Bistro Goldschmitt's ausgesprochen wohl. Und wenn es gewünscht wird, stemmt das freundliche Bistro-Team auch große Festlichkeiten für 200 Personen.

„Das Konzept des Bistros ist voll aufgegangen“, freut sich Dieter Goldschmitt. Der Firmenchef ist regelmäßig Gast in „seinem“ Lokal: „Nirgendwo ist es leichter als hier, um mit unseren Kunden in angenehmer Atmosphäre ins Gespräch zu kommen.“ Dann lacht er: „Und außerdem gibt es hier ja auch noch das beste Rumpsteak der Welt ...“



Goldschmitt im World Wide Web

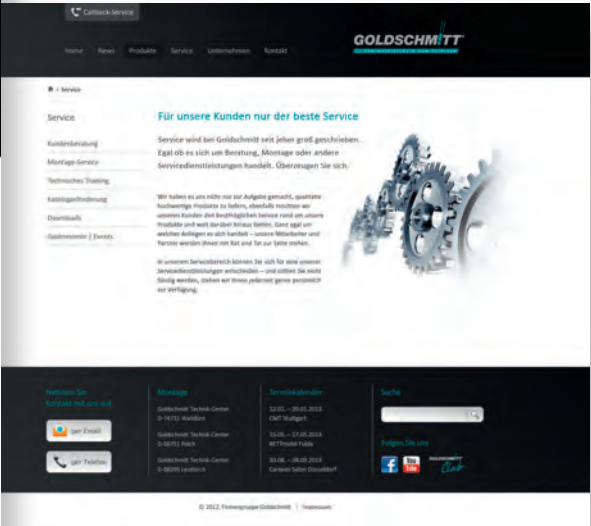
Seit Dezember 2012 zeigt sich Goldschmitt online in neuem Gewand. Die überarbeitete und von Grund auf neu konzipierte Homepage bietet Kunden, Händlern und Partnern eine große Bandbreite an Informationen über die Firmengruppe Goldschmitt.



Technischer Fortschritt und stetig neue Trends: Die rasante Entwicklung gerade im World Wide Web, stellt Entwickler und Designer vor ständig neue Herausforderungen. Auch Goldschmitt hat sich diesen Herausforderungen gestellt und den Webaufrtritt der Firmengruppe völlig neu erfunden. Neben einem überarbeiteten Design wurden vor allem neue Features eingefügt, die die neue Homepage auf den aktuellsten Stand der Technik bringen. So profitieren Besucher der Internetseite nicht nur von der übersichtlich gehaltenen Informationsvielfalt, sondern sie können auf

www.goldschmitt.de nun bei Bedarf auch den neu eingeführten Callback-Service nutzen. Neben den bekannten Links zum Goldschmitt-Club und zum Videoportal YouTube haben die Besucher auch die Möglichkeit, direkt auf die Goldschmitt-Facebook-Präsenz zu gelangen. Gerade Social-Media-Netzwerke haben in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen und sind als Informations- und Kommunikationsplattform nicht mehr wegzudenken.

Natürlich dürfen auch kleinere Gimmicks nicht fehlen, die den Goldschmitt-Internetauftritt abrunden: So hat der User etwa die Möglichkeit, sich die aktuellsten Wallpaper im Download-Bereich kostenlos herunterzuladen. Besonderen Wert wird auf die Präsentation der Goldschmitt-Partnerunternehmen gelegt. Sie haben nun die Möglichkeit, ihren Auftritt auf den Partnerseiten selbst aktiv mitzugestalten.



www.goldschmitt.de

GOLDSCHMITT®

... Fahrwerkstechnik vom Feinsten

Blattfedern
Luftfedersysteme
Höpfingen
Vertrieb
Technik
Zusatzluftfedern
Sicherheits
Vertical Star
Montage
Service
Stabilisatoren
Komfort
Auflastungen
Qualität
Iveco Daily
Niveaumatik
Tele Star
Service-Partner
Achsvermessung
Waldürn
GSM4
Opel Movano
GTC
Dämpfung
Goldschmitt-Club
Stahlfedern
Heckträgersysteme
Premium
Goldschmitt's
Bistro
Federung
Technik-Center
Kompetenz
GSM2
Hydraulik
Hydraulische Hubstützen
Zubehör
Aluminium-Felgen
Stoßdämpfer
Produktion
Polch
Distanzscheiben
Renault Master
Kegelbalg
Beratung
Garantie
Vollluftfedern
Zukunft
Neuheiten
Anhängerkupplungen
Offroad
Kraftstofftanks
Höherlegungssätze
Entwicklung
Klappstützen
GSM1
Sprinter
Nutzlasterhöhung
Mercedes
Fiat Ducato
iLift
Doppelfaltenbalg
Ford Transit
Fiat Ducato
Innovation
Kompressoren
Rollbalg
VW T5
Unterbodenschutz

Produktkatalog

2013

www.goldschmitt.de

Produktkatalog 2013







Fahrzeugspezifische Produktübersicht

Zusätzlich zum Stichwortverzeichnis stellen wir Ihnen hier eine fahrzeugspezifische Produktübersicht zur Verfügung. Hier finden Sie auf einen Blick die Seitenangaben für alle Produkte, die speziell zu der von Ihnen gewünschte Fahrzeugmarke passen. Produkte, die universell für alle Fahrzeuge verwendbar sind, schlagen Sie bitte wie gewohnt im Stichwortverzeichnis auf Seite 130 nach.

Fiat Ducato / Citroën Jumper / Peugeot Boxer

Ausgleichs-/Höherlegungssätze	40/41
Blattfedern	36–39
Distanzscheiben zur Spurverbreiterung.	108/109
Leichtmetall-Felgen aus Aluminium.	110/111, 114/115
Schraubenfedern für die Vorderachse	42/43
Schraubenfedern für die Hinterachse.	44/45
Spezial-Stoßdämpfer	104
Stabilisatoren	106/107
Vollluftfedern	82–87
Zusatzluftfedern	50–57

Ford Transit

Blattfedern	36–39
Distanzscheiben zur Spurverbreiterung.	108/109
Höherlegungssätze	40/41
Schraubenfedern für die Vorderachse	42/43
Schraubenfedern für die Hinterachse.	44/45
Spezial-Stoßdämpfer	104
Zusatzluftfedern	58/59

Iveco Daily

Distanzscheiben zur Spurverbreiterung.	108/109
Höherlegungssätze	40/41
Leichtmetall-Felgen aus Aluminium.	112/113
Vollluftfedern	94–97
Zusatzluftfedern	62–65

MAN TGL

Zusatzluftfedern	72/73
----------------------------	-------

Mercedes Sprinter / VW LT / VW Crafter

Ausgleichs-/Höherlegungssätze	40/41
Blattfedern	36–39
Distanzscheiben zur Spurverbreiterung.	108/109
Schraubenfedern für die Hinterachse.	44/45
Spezial-Stoßdämpfer	104
Stabilisatoren	106/107
Vollluftfedern	86/87, 92, 98/99
Zusatzluftfedern	66–71

Renault Master/Opel Movano/Nissan Interstar

Ausgleichs-/Höherlegungssätze	40/41
Distanzscheiben zur Spurverbreiterung.	108/109
Leichtmetall-Felgen aus Aluminium.	114/115
Schraubenfedern für die Vorderachse	42/43
Schraubenfedern für die Hinterachse.	44/45
Spezial-Stoßdämpfer	104
Zusatzluftfedern	56/57, 60/61

VW T5

Distanzscheiben zur Spurverbreiterung.	108/109
Schraubenfedern für die Vorderachse	42/43
Spezial-Stoßdämpfer	105
Stabilisatoren	106/107
Vollluftfedern	88–91

Offroad- / Pick-Up-Fahrzeuge

Distanzscheiben zur Spurverbreiterung.	108/109
Zusatzluftfedern	74–77



Immer alles im grünen Bereich?

Die Fragen beim Mobil-Kauf konzentrieren sich meist auf die Anzahl der Sitze, die Größe des Stauraums sowie das Kühlschranksvolumen. Viel wichtiger ist jedoch das zulässige Gesamtgewicht. Wird das überschritten, hilft nur eine Auflastung.



Hersteller und Kunden schielen auf die 3,5-Tonnen-Grenze, denn diese Gewichtsklasse bietet diverse Vorteile. Etwa bei Mautstrecken oder auf Fähren. Außerdem gelten für 3,5-Tonnen-Fahrzeuge die Pkw-Verkehrsregeln. Doch wenn bei Reiseantritt alle Passagiere an Bord, das Gepäck verstaut und der Kühlschrank gefüllt sind, ist ein Fahrzeug mit einem maximalen zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg oft dramatisch überladen – und das, obwohl der Hersteller doch einige hundert Kilo Zuladung angepriesen hat. Die Realität sieht anders aus, weil Zubehörteile, wie Klima-

anlage oder Markise, im wahren Wortsinn ins Gewicht fallen. Zudem ist nicht nur das zulässige Gesamtgewicht für den Tatbestand einer Überladung ausschlaggebend, sondern auch die im Fahrzeugschein genannte Achslast. Die wird vor allem Reisemobilfahrern schnell zum Verhängnis, denn immer wieder kommt es vor, dass Wohnmobile bereits ab Werk an der Vorderachse nur noch Gewichtsreserven für den Fahrer haben. Doppelte Böden, größere Wassertanks und Batterien, all das treibt die zusätzlichen Kilos schnell in den dreistelligen Bereich. Wer nun mit

einem überladenen Reisemobil fährt und erwischt wird, den trifft die Härte des Gesetzes mit ziemlicher Wucht. In Österreich etwa wird ein Fahrer eines nur geringfügig überladenen 3,5-Tonnen-Mobils zum Mautpreller. Neben der Strafe werden ihm die Gebühren der absolvierten Kilometer mit Go-Box-Tarif aufgebürdet. Ein schöner Start in den Urlaub. Ganz zu schweigen vom drohenden Versicherungsverlust, falls es mit dem überladenen Fahrzeug zu einem Unfall kommt. Aus diesem Dilemma kann man sich auf zwei Arten befreien: Variante 1 ist, das Gewicht unter die 3,5-Ton-



nen-Grenze zu drücken. Dieser Versuch ist meistens nicht von Erfolg gekrönt. Variante 2: Besser ist es, eine Auflastung vorzunehmen. Diese sorgt dafür, dass das Fahrzeug sich wieder im Rechtsrahmen bewegt.

Unter Auflastung versteht man ganz allgemein die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts und damit eine vergrößerte Zuladung. Bei einigen Modellen ist dieser

Vorgang eine reine Formsache. Wenn das Chassis ab Werk auf ein höheres Gewicht ausgelegt wurde, genügt eine einfache Änderung der Fahrzeugpapiere. Bei anderen Reisemobilen ist wiederum prinzipiell keine Auflastung möglich. Entweder weil der Basisfahrzeughersteller dafür keine Freigabe erteilt oder aber der Reisemobilhersteller diese Option bereits werkseitig ausgeschöpft hat. In vielen Fällen steht jedoch

ein dritter Weg offen, für den Goldschmitt der Wegbereiter war: Auflastung, ja, aber nur durch den Einbau einer Zusatzfeder.

Mit dem entsprechenden Gutachten werden meist Achslast und Gesamtgewicht angehoben. Für die Auflastung kommen zusätzliche Federblätter, Schraubenfedern für Vorder- und Hinterachse, Zusatz- oder Vollluftfedern in Frage.

Welche Auflastmöglichkeiten es gibt und wie die Wege dorthin aussehen, können Sie den Auflasttabellen auf den nächsten Seiten entnehmen.

Fahrzeug	Baujahr	Auflastbar bis Gesamtgewicht Achslast vorne / hinten	Umbaumaßnahmen	Besondere Voraussetzungen	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ 280/290 (10) - serienmäßig mit Normalfederpaket	bis 1994	3.100 kg 1.600 kg / 1.680 kg	Zusatzblattfeder HD1	185R14(102/100N)	001.EC110	ab 319,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (10) - serienmäßig mit Motorcaravanpaket	bis 1994	3.100 kg 1.600 kg / 1.680 kg	Zusatzblattfeder T-HD1	185R14(102/100N)	001.EC110-01	ab 319,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (14) - serienmäßig mit Normalfederpaket	bis 1994	3.500 kg 1.600 kg / 1.950 kg	Zusatzblattfeder HD2, Bremsenumrüstung (Hinterachse)	195/75R16C(107N)	003.EC1206	ab 649,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (14) - serienmäßig mit Motorcaravanpaket	bis 1994	3.500 kg 1.600 kg / 1.950 kg	Zusatzblattfeder T-HD1, Bremsenumrüstung (Hinterachse)	195/75R16C(107N)	003.EC1206-01	ab 649,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (14)	bis 1994	3.500 kg 1.600 kg / 1.950 kg	Zusatzluftfeder (Hinterachse) Bremsenumrüstung (Hinterachse)	195/75R16C(107N)	003.EC1264	899,00
Fiat Ducato 14 mit 14"-Original-Rädern benötigen zusätzlich auf der Hinterachse Reifen 195/75R16C auf Stahlfelge 5,5 x 16"						
Fiat Ducato, Typ 230/244 (10/11)	1994–2006	3.200 kg 1.650 kg / 1.750 kg	Zusatzschraubenfeder (Hinterachse)	195/70R15C(103)	001.EC202	279,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (10/11) - serienmäßig mit einer langen Originalfeder	1994–2006	3.250 kg 1.650 kg / 1.750 kg	Zusatzblattfeder	195/70R15C(103)	001.EC210	329,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (10/11) - serienmäßig mit zwei langen Originalfedern	1994–2006	3.250 kg 1.650 kg / 1.750 kg	Zusatzblattfeder	195/70R15C(103)	001.EC210-01	329,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (10/11)	1994–2006	3.250 kg 1.650 kg / 1.750 kg	Zusatzluftfeder (Airmaster-Anlage)	195/70R15C(103)	002.EC21NBA	ab 649,00
			6"-Zusatzluftfeder (Hinterachse)	195/70R15C(103)	002.EC211BA	ab 529,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (14/15)	1994–2006	3.500 kg 1.650 kg / 1.900 kg ¹	Zusatzschraubenfeder (Hinterachse)	205R15C(106) oder 215R15C(109)	001.EC202	279,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (14/15) - serienmäßig mit einer langen Originalfeder	1994–2006	3.500 kg 1.650 kg / 1.900 kg ¹	Zusatzblattfeder	205R15C(106) oder 215R15C(109)	001.EC200	329,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (14/15) - serienmäßig mit zwei langen Originalfedern	1994–2006	3.500 kg 1.650 kg / 1.900 kg ¹	Zusatzblattfeder	205R15C(106) oder 215R15C(109)	001.EC200-01	329,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (14/15)	1994–2006	3.500 kg 1.650 kg / 1.900 kg ¹	Zusatzluftfeder (Doppelfaltenbalg, 6")	205R15C(106) oder 215R15C(109)	002.EC221BA	ab 529,00
			Zusatzluftfeder (Doppelfaltenbalg, 8")		002.EC222BA	ab 629,00
Sind im Serienzustand höhere Achslasten vorgegeben, so bleiben diese erhalten.						

1) Bis zu einer max. Spurweitenänderung von 34 mm pro Achse, wahlweise 1.935 kg bis 60 mm Spurverbreiterung.



Auflastungen

Fahrzeug	Baujahr	Auflastbar bis Gesamtgewicht Achslast vorne / hinten	Umbaumaßnahmen	Besondere Voraussetzungen	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ 230/244 (Maxi)	1994–2006	4.000 kg 2.000 kg / 2.120 kg	Schraubenfeder (Vorderachse)	205/70R/16C(106)R oder 215/R16C(113Q)	001.EC241	469,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (Maxi) - serienmäßig mit einer langen Originalfeder	1994–2006	4.000 kg 1.850 kg / 2.300 kg	Zusatzblattfeder	205/75R16C(113)	001.EC200	329,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (Maxi) - serienmäßig mit zwei langen Originalfedern	1994–2006	4.000 kg 1.850 kg / 2.300 kg	Zusatzblattfeder	215/75R16C(113)	001.EC200-01	329,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (Maxi)	1994–2006	4.000 kg 1.850 kg / 2.300 kg	Zusatzluftfeder (Doppelfaltenbalg, 6")	205/75R16C(113)	002.EC201BA	ab 529,00
			Zusatzluftfeder (Doppelfaltenbalg, 8")		002.EC202BA	ab 629,00
			Zusatzluftfeder (Heavy Duty, 11")		002.EC200KA	ab 1.199,00
Fiat Ducato, Typ 244 (15)	2002–2006	3.750 kg	Schraubenfeder (Vorderachse) + 6"-Zusatzluftfeder (Hinterachse)	Lastindex: min. 107	003.EC2614	ab 899,00
			Schraubenfeder (Vorderachse) + 8"-Zusatzluftfeder (Hinterachse)		003.EC2614-01	ab 999,00
Fiat Ducato, Typ X250 (30 Light)	ab 2006	3.500 kg 1.850 kg / 1.950 kg	Schraubenfeder (Vorderachse)	Reifen-Lastindex beachten	001.EC311	469,00
			Zusatzschraubenfeder (Hinterachse)		001.EC312	299,00
			Zusatzblattfeder		001.EC310	329,00
			Zusatzluftfeder (Doppelfaltenbalg, 6")		002.EC301BA	ab 599,00
Fiat Ducato, Typ X250 (33 Light)	ab 2006	3.850 kg 2.000 kg ¹ / 2.240 kg ²	Schraubenfeder (Vorderachse) + 6"-Zusatzluftfeder (Hinterachse)	Lastindex: min. 108	003.EC3214	949,00
			Schraubenfeder (Vorderachse) + 8"-Zusatzluftfeder (Hinterachse)		003.EC3214-01	1.049,00
Fiat Ducato, Typ X250 (33 Light)	ab 2006	3.500 kg	Zusatzschraubenfeder (Hinterachse)	Reifen-Lastindex beachten	001.EC302	299,00
Fiat Ducato, Typ X250 (35 Light)	ab 2006	3.850 kg 2.000 kg ¹ / 2.240 kg ²	Zusatzblattfeder	Reifen-Lastindex beachten	001.EC300	329,00
Fiat Ducato, Typ X250 (35 Heavy)	ab 2006	4.250 kg 2.250 kg / 2.400 kg ²	Schraubenfeder (Vorderachse)	Reifen-Lastindex beachten	Seite 42/43	469,00
			Zusatzluftfeder (Doppelfaltenbalg, 6")	Reifen-Lastindex beachten	002.EC301BA	ab 599,00
Fiat Ducato, Typ X250 (40 Heavy)	ab 2006	4.500 kg 2.300 kg / 2.600 kg ²	Zusatzluftfeder (Doppelfaltenbalg, 8")	Reifen-Lastindex beachten	002.EC302BA	ab 699,00

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).

Ford Transit mit Einzelbereifung	ab 2004	3.850 kg 1.850 kg / 2.250 kg	Schraubenfeder (Vorderachse)	in Verbindung mit Spurverbreiterung um 60 mm VA auf max. 1.785 kg	001.FO331	469,00
Ford Transit mit Einzelbereifung	ab 2006	3.850 kg 1.850 kg / 2.250 kg	Schraubenfeder (Vorderachse)	in Verbindung mit Spurverbreiterung um 60 mm VA auf max. 1.785 kg	001.FO431	469,00
Ford Transit mit Einzelbereifung	ab 2006	3.850 kg 1.850 kg / 2.250 kg	Zusatzschraubenfeder (Hinterachse)	in Verbindung mit Spurverbreiterung um 60 mm VA auf max. 1.785 kg	001.FO402	279,00
			Zusatzluftfeder (Frontantrieb)		002.FO304BA	ab 699,00
			Zusatzluftfeder (Heckantrieb, einzelbereift)		002.FO314BA	ab 699,00

Sind im Serienzustand höhere Achslasten vorgegeben, so bleiben diese erhalten.

1) Bis zu einer max. Spurweitenänderung von 34 mm pro Achse, wahlweise 1.935 kg bis 60 mm Spurverbreiterung.

2) Bei Serieneinpresstiefe in Verbindung mit Distanzscheiben reduziert sich die Radlast. Reifen- und Felgentragkraft beachten. Ggf. sind Alu-Felgen mit höherer Tragkraft notwendig.



Fahrzeug	Baujahr	Auflastbar bis Gesamtgewicht Achslast vorne / hinten	Umbaumaßnahmen	Besondere Voraussetzungen	Art.-Nr.	€
Iveco Daily IV 50C	ab 2006	2.100 kg (Vorderachse)	Zusatzluftfeder (Vorderachse) + Rad-Reifen-Kombination	Lastindex 110	auf Anfrage	
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	2002–2010	4.000 kg 2.000 kg / 2.240 kg (je nach Spurweite)	Schraubenfeder (Vorderachse)	Lastindex 110. Geeignet für Motorvarianten mit 73 kw/84 kw/100 kw.	001.OP111	469,00
			Zusatzschraubenfeder (Hinterachse)		001.OP112	379,00
			6"-Zusatzluftfeder (Hinterachse)		001.OP115BB	ab 729,00
Renault Master III / Opel Movano B / Nissan NV400	ab 2010	4.000 kg 2.000 kg / 2.200 kg (je nach Rad-Reifen- Kombination bis zu 2.400 kg Hinterachslast möglich)	Schraubenfeder (Vorderachse)	Lastindex 112 bei 2.200 kg Hinterachslast.	001.OP121	469,00
			Zusatzschraubenfeder (Hinterachse)		001.OPxx2	379,00
			8"-Zusatzluftfeder (Hinterachse)	Lastindex 115 bei 2.400 kg Hinterachslast.	002.OPxxDBB	ab 729,00
VW Amarok	ab 2010	3.400 kg	Zusatzluftfeder an der Hinterachse in Verbindung mit Rad-Reifen- Kombination	Lastindex 110	002.VW81CBA-01	ab 829,00

Sind im Serienzustand höhere Achslasten vorgegeben, so bleiben diese erhalten.

Auflastungen für Al-Ko-Chassis

Fahrzeug	Auflastbar bis Gesamtgewicht Achslast vorne / hinten	Umbaumaßnahmen	Besondere Voraussetzungen	Art.-Nr.	€	
Al-Ko-Chassis, Typ 230/244 (14/15)	3.500 kg 1.650 kg / 1.900 kg	je nach Fahrzeugtyp auf Anfrage	205/70R15C(106) 215/70R15C(106)	**	ab 199,00	
Al-Ko-Chassis, Typ 244 (15)	3.750 kg 1.650 kg / 2.000 kg	Zusatzluftfeder (Hinterachse)	205/70R15C(106) 215/70R15C(106)	**	1.749,00	
Al-Ko-Chassis, Typ 230 (18), Einzelachser	4.000 kg 2.000 kg / 2.120 kg	Schraubenfeder (Vorderachse)	205/75R16C(110) 215/75R16C(110)	001.EC241	469,00	
Al-Ko-Chassis, Typ 244 (18)	4.000 kg 2.000 kg / 2.120 kg	Schraubenfeder (Vorderachse)	215/75R16C(113)	**	469,00	
Al-Ko-Chassis, Typ 230/244 (18), Einzelachser	4.000 kg 1.850 kg / 2.300 kg	Zusatzluftfeder (Hinterachse)	215/75R16C(113)	**	1.749,00	
Al-Ko-Chassis, Typ 230/244 (18), Einzelachser	4.000 kg 2.000 kg / 2.300 kg	Schraubenfeder (Vorderachse) + Zusatzluftfeder (Hinterachse)	215/75R16C(113)	**	2.399,00	
Al-Ko-Chassis, Typ 230/244 (18), Tandemachser	5.000 kg 2.000 kg / 3.000 kg	Schraubenfeder (Vorderachse)	205/75R16C(110) 215/75R16C(110)	Seite 42/43	469,00	
Al-Ko-Chassis, Typ X250 (33 Light), Einzelachser	3.850 kg 2.000 kg / 2.240 kg ¹	auf Anfrage				
Al-Ko-Chassis, Typ X250 (35 Heavy), Einzelachser	4.250 kg 2.300 kg / 2.600 kg	auf Anfrage				
Al-Ko-Chassis, Typ X250 (40 Heavy), Einzelachser	4.500 kg 2.300 kg / 2.600 kg	auf Anfrage				
Al-Ko-Chassis, Typ X250 (Heavy), Tandemachser	5.500 kg 2.300 kg / 3.400 kg	Schraubenfeder (Vorderachse)	Reifen-Lastindex beachten	Seite 42/43	469,00	
		4-Kanal-Vollluftfeder-System		022.AK14x351	6.990,00	
		Bitte beachten: Umbaukit Feststellbremse wird bei Auflastung auf 5.500 kg immer benötigt.				
		Umbaukit Feststellbremse inklusive Montage in unserem Goldschmitt Technik-Center in Walldürn	Reifen-Lastindex beachten	03.0046	480,00	

Sind im Serienzustand höhere Achslasten vorgegeben, so bleiben diese erhalten.

* Bitte senden Sie uns eine Kopie Ihres Fahrzeugscheines und Sie erhalten ein individuelles Angebot.
 ** Nur montierbar in speziell geschulten Werkstätten, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center.

1) Bei Serieneinpresstiefe in Verbindung mit Distanzscheiben reduziert sich die Radlast.
 Reifen- und Felgentragkraft beachten. Ggf. sind Alu-Felgen mit höherer Tragkraft notwendig.



Die Feder mit Tradition

Wenn von Federung gesprochen wird, dann ist zunächst einmal der Klassiker gemeint, die Stahlfeder. Durch Goldschmitt bleibt sie ewig jung.

Bereits im Mittelalter nutzte man die elastischen Eigenschaften von Metallen, anfangs in der Waffentechnik in Katapulten und Armbrüsten, bald aber auch zur Federung von Kutschen und Kaleschen. Heute ist die Stahlfeder allgegenwärtig – in der Wäscheklammer wie im Uhrwerk oder im Eisenbahnwagen. Als Feder bezeichnet man im technischen Sprachgebrauch Bauteile, die unter Belastung nachgeben und nach Entlastung in die ursprüngliche Form

zurückkehren. Moderner Federstahl besitzt sowohl eine hohe Festigkeit wie auch eine hohe Elastizität. Dies erreicht man durch Legierungen mit hohem Silizium-Anteil und gleichmäßiger Verteilung der Kohlenstoffmoleküle. Entscheidend für die Qualität einer gut abgestimmten Zusatzfeder ist das geschickte Zusammenspiel von Federhärte oder Federkonstante und der Federkennlinie, die das Verhältnis zwischen Belastung und Verformung beschreibt.

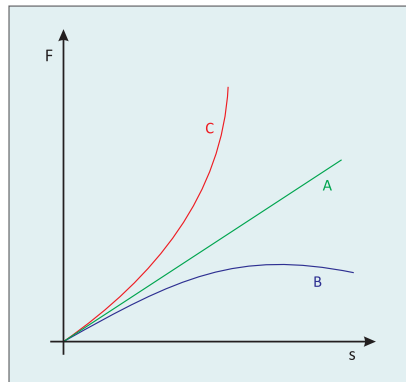
Was verbessert sich eigentlich durch Federn? Führt ein Fahrzeug über Fahrbahnunebenheiten, treten an den Rädern stoßartige Kräfte auf. Diese Kräfte werden über die Federung und Radaufhängung zusammen mit den Schwingungsdämpfern auf den Fahrzeugaufbau übertragen. Durch das Zusammenwirken des Federungs- und Schwingungsdämpfersystems soll erreicht werden, dass sich der für die Lenkung und Bremsung des Fahrzeugs



wichtige Fahrbahnkontakt der Räder verbessert (= Fahrbarkeit), die Bauteile des Fahrzeugs vor zu hohen Belastungen geschützt werden (= Betriebssicherheit), unangenehme und schädliche Belastungen für die Insassen vermieden sowie empfindliche Ladungsgüter nicht beschädigt werden (= Fahrkomfort). Goldschmitt-Federungen erfüllen alle diese Kriterien.

Die Federrate einer Goldschmitt-Feder kann mit einem Federprüfgerät festgestellt werden. Dabei wird die zu prüfende Feder ständig höher belastet und der jeweilige Einfederungsweg s gemessen (siehe Diagramm). Werden die Messergebnisse in ein Kraft-Weg-Diagramm eingetragen, so ergibt sich z. B. die lineare Federkennlinie (Kennlinie A im Diagramm). Sie zeigt, dass die Feder bei gleichem Betrag der Kraft-erhöhung um immer den gleichen Betrag des Federwegs s zusammengedrückt wird: Kraft und Federweg verhalten sich zueinander linear. Die degressive Federkennlinie (Kennlinie B) gehört im Vergleich zur Linie A zu einer weicherer Feder, da für den gleichen Einfederungsweg eine geringere Kraft erforderlich ist. Der wesentliche Nachteil einer zu harten Federung ist die hohe Fre-

quenz des Fahrzeugaufbaus bei geringer Beladung. Ferner würden viele schwache Fahrbahnstöße ohne einen großen Einfederungsweg der harten Feder fast direkt an den Aufbau weitergeleitet und als Fahrbahnstöße empfunden werden.



Lineare (A), degressive (B) und progressive (C) Kennlinie.

Durch Federn, deren Federkennlinie bei zunehmender Belastung immer mehr ansteigt, d. h. progressiv ist (Kennlinie C), werden die Nachteile der Feder mit de-

gressiver Kennlinie ausgeglichen. Eine progressive Federkennlinie steigt mit zunehmender Belastung immer mehr an, eine lineare Federkennlinie dagegen gleichmäßig – sie ist für Komfortgewinn also die bessere Wahl. Goldschmitt-Schraubenfedern sind deshalb meist linear.

Man unterscheidet Blatt- oder Parabelfedern und Schraubenfedern, die gelegentlich (fälschlicherweise) auch als Spiralfedern bezeichnet werden. Blatt-, Parabel- und Schraubenfedern stellen immer noch die Hauptfederelemente für leichte Nutzfahrzeuge und Reisemobile dar.



Eine der am längsten im Fahrzeugbau verwendeten Federungsarten sind die Blattfedern. Diese wurden bereits zur Zeit der Kutschen verwendet (siehe oben), und werden bis heute in Nutzfahrzeugen (z. B. in Güterwagen und Transportern) eingesetzt.





Blattfedern à la Goldschmitt

Stahlfedern erfüllen seit vielen Jahren höchste Anforderungen an Komfort und Betriebssicherheit. Mit über 100.000 ausgelieferten Blatt- und Parabelfedern verfügt Goldschmitt über die Erfahrung, die Sie von Ihrem professionellen Partner erwarten.



Foto: Daimler AG



Vorteile von Blattfedern:

- unkomplizierter Einbau
- günstiger Preis
- bessere Kurvenstabilität
- verringerte Seitenneigung
- zur Auflastung geeignet



Blattfedern eignen sich besonders für:

- Fahrzeuge mit dauerhaft hoher Hinterachslast
- Fahrzeuge mit überforderten Serienblattfedern
- Fahrzeuge, die industriell genutzt werden
- Fahrzeuge mit zu weicher Hinterachsfederung





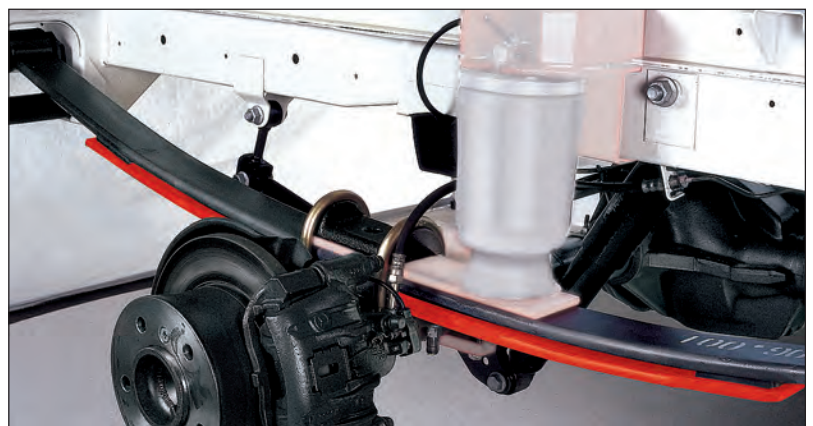
Blatt- und Parabelfedern: echte Klassiker von Goldschmitt

Unsere hochwertigen Blattfedern sind für fast alle gängigen Kleintransporter und Reisemobile verfügbar. Sie sorgen für verringerte Seitenwindanfälligkeit, bessere Kurvenstabilität und einfacheres Handling. Zusätzliche Hecklasten wie Motorradträger oder Anhängerböcke lassen sich ebenfalls mit Hilfe dieser Federungen optimal ausgleichen. Durchhängende Federpakete erreichen durch den Einbau einer Zusatzlage wieder einen Großteil der ursprünglichen Spannung und führen zu einer deutlichen Heckanhebung.

Blattfedern von Goldschmitt zeichnen sich durch hohe Fertigungsqualität aus: Nach dem Walzen wird der hochwertige Federstahl gehärtet und in Form gebracht. Bei mehreren übereinander angeordneten Federlagen entsteht beim Federn durch Reibung eine erwünschte Eigendämpfung. Fahrzeuge mit großer Nutzlast oder aufwändigen Aufbauten im Verhältnis zum Eigengewicht brauchen eine verhältnismä-

ßig weiche Federung ohne und eine harte Federung mit Beladung. Beides ist mit einer progressiven oder geknickten Federkennlinie möglich. Diese entsteht bei Blattfedern mit Zusatzfedern, deren Federkraft während dem Einfedern einsetzt. Wird die Feder weiter als bis zur Mitte durchge-

bogen, so verstärkt dieses Federblatt die Wirkung. Der schnelle und unkomplizierte Einbau und die Wartungsfreiheit im Dauerbetrieb haben die Goldschmitt-Feder zum Klassiker unter den Federverstärkungssystemen und zum meistverkauften Blattfedersystem in Europa gemacht.



Egal ob Mercedes Sprinter (Bild oben) oder Fiat Ducato (Bild unten): Goldschmitt bietet für jedes gängige Transporter- bzw. Reisemobilfahrzeug eine Lösung. Sonderanfertigungen und Speziallösungen bieten wir Ihnen auf Anfrage gerne an.





Blattfedern / Parabelfedern

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für Reisemobile und alle Transportertypen.	001.EC300	329,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für alle Ausführungen mit einer langen Originalfeder.	001.EC200	329,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für alle Ausführungen mit zwei langen Originalfedern (Camping-Car-Paket).	001.EC200-01	329,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (14)	1981–1994	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für Reisemobile (Normalfederpaket).*	001.EC120	ab 329,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (14)	1981–1994	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für Transporter (THD2).	001EC120-01	ab 319,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (14)	1981–1994	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für Reisemobile (Typ 14 und Maxi) mit Motorcaravanpaket.*	001.EC120-02	ab 319,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (10)	1981–1994	Zusatzblattfedern für die Hinterachse (Normalfederpaket).*	001.EC110	ab 319,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (10)	1981–1994	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für Reisemobile und alle Transportertypen mit Motorcaravan-Paket.*	001.EC110-01	ab 319,00
Fiat Talento	1991–1994	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für Reisemobile und alle Transportertypen.	001.FI110	ab 319,00
Mercedes Sprinter NCV3 / VW Crafter	ab 2006	Zusatzblattfedern für die Hinterachse- Geeignet für alle Modelle. Bei der Bestellung muss die Original-Federpaket-Nummer angegeben werden.	001.MB180-xx	auf Anfrage
Mercedes Sprinter 208–316	1995–2006	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für alle Modelle mit Einzelbereifung. Mit TÜV-Gutachten, jedoch ohne Freigabe der Daimler AG. Bei der Bestellung muss die Federpaket-Nummer angegeben werden. Diese befindet sich auf dem vorderen Federauge.	001.MB230	329,00
Mercedes Sprinter 408–416	1995–2006	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für alle Modelle mit Zwillingsbereifung. Ohne TÜV-Gutachten, Einzelabnahme erforderlich. Bei der Bestellung muss die Federpaket-Nummer angegeben werden. Diese befindet sich auf dem vorderen Federauge.	001.MB270	329,00
Mercedes Sprinter 616	1995–2006	Vorderachsoptimierung, bestehend aus Austauschblattfeder für Vorderachse und „AirCell“.	0001.MB283-01	469,00
Mercedes T1 207–209	1977–1995	Zusatzblattfedern für die Hinterachse. Geeignet für alle Modelle mit Einzelbereifung. Ohne TÜV-Gutachten, Einzelabnahme erforderlich. Bei der Bestellung muss die Federpaket-Nummer angegeben werden. Diese befindet sich auf dem vorderen Federauge.	001.MB410	449,00
Mitsubishi L200	1996–2006	Zusatzblattfeder für die Hinterachse.	001.MI130	319,00
Mitsubishi L200	1993–1996	Zusatzblattfeder für die Hinterachse.	001.MI110	319,00
Mitsubishi L300	bis 1994	Zusatzblattfeder für die Hinterachse. Geeignet für Fahrzeuge mit Reisemobilaufbau. Busversion auf Anfrage.	001.MI210	319,00

Bei vorhandenen Höherlegungs- bzw. Ausgleichsklötzen müssen jeweils längere Briden geordert werden. Wir beraten Sie gerne.
Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).

***Normalfederpaket oder Motorcaravanpaket bei Fiat Ducato, Peugeot J5 und Citroën C25, Typ 280/290:** Bei vielen Euro-Chassis Typ 280/290 bis April 1994 wurde neben dem normalen Federpaket auch das „Motorcaravanpaket“ verwendet. Dieses umfasste neben einigen Ausstattungsdetails, wie z. B. einer digitalen Zeituhr und einer Leseleuchte am Innenspiegel, auch ein geändertes Federpaket. Welches Federpaket in Ihrem Fahrzeug montiert ist, können Sie anhand der unten stehenden Skizzen leicht feststellen. Unterscheidungsmerkmale sind vor allem die beiden Gummimanschetten am Normalfederpaket, die beim „Motorcaravanpaket“ fehlen. Dort wiederum haben alle Federlagen dieselbe Dicke und liegen eng aneinander, während beim Normalfederpaket die beiden unteren Lagen dicker sind und im unbelasteten Zustand deutlich absteilen.

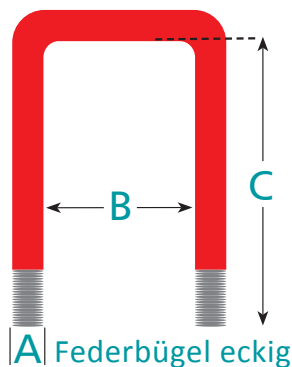
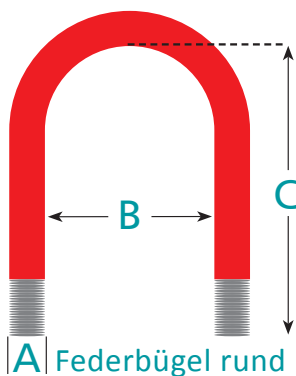




Zubehör für Blattfedern

	Zubehör	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato 280 / 290 / 230 / 244	Antiquietschgummis (4 St.) für Fiat Ducato 230/244/X250	Zum Einlegen zwischen die Federlagen. Verhindert Geräuschentwicklung durch Reibung.	001.EC206	29,00
	Federbügel (Briden), runde Ausführung (1 St.) für Fiat Ducato 280/290	A = M12 / B = 71 / C = 140 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB98709140	13,50
	Federbügel (Briden), runde Ausführung (1 St.) für Fiat Ducato 280/290	A = M12 / B = 71 / C = 173 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB98709173	13,50
	Federbügel (Briden), runde Ausführung (1 St.) für Fiat Ducato 280/290	A = M12 / B = 71 / C = 190 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB98709190	13,50
	Federbügel (Briden), runde Ausführung (1 St.) für Fiat Ducato 280/290	A = M14 / B = 71 / C = 190 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB98706190	13,50
	Federbügel (Briden), eckige Ausführung (1 St.) für Fiat Ducato 230/244	A = M14 x 1,5 / B = 80 / C = 70 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB098702070	13,50
	Federbügel (Briden), eckige Ausführung (1 St.) für Fiat Ducato 230/244	A = M14 x 1,5 / B = 80 / C = 90 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB098702090	13,50
	Federbügel (Briden), eckige Ausführung (1 St.) für Fiat Ducato 230/244	A = M14 x 1,5 / B = 80 / C = 110 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB098702110	13,50
	Federbügel (Briden), eckige Ausführung (1 St.) für Fiat Ducato 230/244	A = M14 x 1,5 / B = 80 / C = 130 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB098702130	13,50
	ALB-Verschiebestück für Fiat Ducato 230/244 ohne ABS	Das ALB-Verschiebestück ist notwendig, wenn durch die Höherlegung die Bremskraft der Hinterachse nachjustiert werden muss und das Serien-Verschiebestück nicht ausreichend verstellbar ist.	001.EC205	9,90
Mercedes Sprinter	Federbügel (Briden), runde Ausführung (1 St.) für Mercedes Sprinter	A = M14 x 1,5 / B = 74 / C = 130 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB98794130	15,50
	Federbügel (Briden), runde Ausführung (1 St.) für Mercedes Sprinter	A = M14 x 1,5 / B = 74 / C = 150 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB98794150	15,50
	Federbügel (Briden), runde Ausführung (1 St.) für Mercedes Sprinter	A = M14 x 1,5 / B = 74 / C = 175 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB98794175	15,50
	Federbügel (Briden), runde Ausführung (1 St.) für Mercedes Sprinter	A = M14 x 1,5 / B = 74 / C = 200 (siehe Bemaßungsskizze)	MEB98794200	15,50

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).



Die Antiquietschgummis für den Fiat Ducato 230/244/X250 werden zwischen die einzelnen Federlagen gelegt. Sie verhindern zuverlässig Geräuschentwicklung durch Reibung. Die Antiquietschgummis sind speziell für den Fiat Ducato 230/244/X250 mit sogenanntem Motorcaravanpaket konstruiert. Dieses Fahrzeug verfügt über zwei lange Originalfedern (Seite 38).





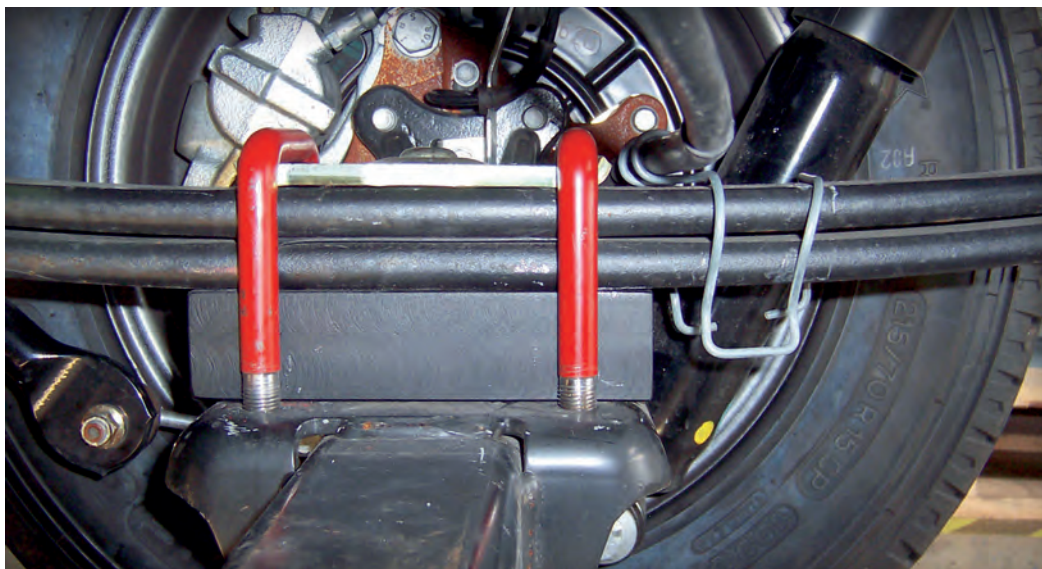
Ausgleichsstücke und Höherlegungssätze

Goldschmitt bietet Reisemobilisten Niveaue Ausgleich zum kleinen Preis.

Bei einseitiger Belastung, etwa durch konstruktionsbedingte Anbauten wie Tanks, Stromgeneratoren oder andere schwere Ausrüstungsteile, kann es mitunter vorkommen, dass das Fahrzeug mehr oder weniger schief nach einer Seite hin hängt.

Zwischen Federpaket und Achskörper werden dann auf der betroffenen Fahrzeugseite spezielle Metallplatten unterlegt, die das Fahrzeug dauerhaft austarieren und in die Horizontale bringen. Soll das Fahrzeugheck komplett höhergelegt werden, so

wird an jeder Radseite ein Ausgleichsstück montiert. Hierbei ist auch die Verwendung unterschiedlicher Stärken möglich, sodass der Wohnaufbau des Reisemobils zum einen höhergelegt und zum anderen gleichzeitig ausgeglichen werden kann.



Vorteile von Ausgleichsstücken von Goldschmitt:

- gleicht dauerhaft einseitige Achslasten aus
- stellt das Fahrzeug gerade
- greift nicht in die Federeigenschaften ein
- preiswertester Niveaue Ausgleich



Vorteile von Höherlegungssätzen von Goldschmitt:

- fixe Erhöhung der Bodenfreiheit (Böschungswinkel)
- kein Eingriff in die Federeigenschaften
- günstige Möglichkeit, das Heck anzuheben
- verschleißfreie Technik





Ausgleichsstücke

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Ausgleichsstück für die Hinterachse, 20 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert)	006.EC30020	89,00
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Ausgleichsstück für die Hinterachse, 30 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert)	006.EC30030	89,00
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Ausgleichsstück für die Hinterachse, 40 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert)	006.EC30040	89,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Ausgleichsstück für die Hinterachse, 20 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert)	006.EC20020	89,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Ausgleichsstück für die Hinterachse, 30 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert)	006.EC20030	89,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Ausgleichsstück für die Hinterachse, 40 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert)	006.EC20040	89,00
Fiat Ducato, Typ 280/290	1981–1994	Ausgleichsstück für die Hinterachse, 30 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert)	006.EC10030	89,00
Mercedes Sprinter 208–316	ab 1995	Ausgleichsstück für die Hinterachse, 50 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert)	006.MB23050	139,00

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).

Höherlegungssätze

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 20 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.EC30120	159,00
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 30 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.EC30130	159,00
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 40 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.EC30140	159,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 20 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.EC20120	159,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 30 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.EC20130	159,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 40 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.EC20140	159,00
Fiat Ducato, Typ 280/290	1981–1994	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 20 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.EC10120	159,00
Fiat Ducato, Typ 280/290	1981–1994	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 30 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.EC10130	159,00
Iveco Daily IV 35C	ab 2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 20 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.IV32120	199,00
Iveco Daily IV 50C	ab 2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 20 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.IV33120	199,00
Ford Transit	ab 2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 40 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert). Bitte geben Sie bei der Bestellung unbedingt die Breite der Blattfedern an.	006.FO41140	249,00
Ford Transit	2004–2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 30 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert). Bitte geben Sie bei der Bestellung unbedingt die Breite der Blattfedern an.	006.FO33130	249,00
Ford Transit	2004–2006	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 50 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert). Bitte geben Sie bei der Bestellung unbedingt die Breite der Blattfedern an.	006.FO33150	249,00
Mercedes Sprinter 208–316	ab 1995	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 50 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.MB23150	219,00
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	ab 1998	Höherlegungssatz für die Hinterachse, 20 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert).	006.OP11120	209,00
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	ab 1998	Höherlegungssatz 50 mm (verlängerte Federbriden werden mitgeliefert). Nur geeignet für Fahrzeuge mit einer Federlage	006.OP11150	219,00

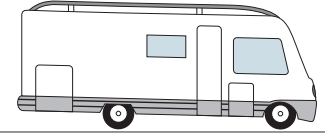
Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer). Bitte beachten Sie, dass die Höherlegung eines Fahrzeugs durch die Länge der Stoßdämpfer begrenzt ist. Die Verwendung mehrerer Höherlegungs- bzw. Ausgleichssätze an einem Fahrzeug oder eine weitere Heckanhebung mit Luftfedern ist nur bedingt möglich. Sollte für Sie eine Kombination verschiedener Systeme in Frage kommen, so kontaktieren Sie uns bitte.



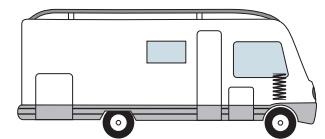
Verstärkte Vorderachs-Schraubenfedern



Verstärkte Schraubenfedern heben die Nase Ihres Fahrzeugs an und erhöhen die Fahrsicherheit und den Komfort.



Für Fahrzeuge mit hoher Vorderachslast sind die serienmäßigen Vorderachs-Federn oft überfordert – das Fahrzeug sinkt auf Dauer ein.



Mit unseren Austausch-Federn für die Vorderachse wird der Fahrzeugbug wieder aufgerichtet – die Federung kann wieder optimal arbeiten.

Reisemobile werden immer luxuriöser und somit schwerer. Vor allem integrierte Fahrzeuge senken nach kurzer Zeit verschämt den Kopf. Motor, Panoramascheibe und Komfort-Einbauten belasten die vorderen Federn derart, dass sie sehr schnell ermüden und durchschlagen. Die Folge sind harte Stöße, die Fahrgestell, Aufbau und letztendlich auch den Bandscheiben der

Passagiere arg zusetzen. Goldschmitt hat genau die richtige Medizin für kopflastige Schwergewichte: Unsere Schraubenfedern für die Vorderachse verbessern Komfort und Sicherheit und verhelfen Ihrem Reisemobil schnell wieder zur ursprünglichen Haltung. Das Fahrzeug wird vorne mit Hilfe der verstärkten Schraubenfedern um bis zu 100 mm aufgerichtet, und

die Vorderachse kann Schlaglöcher und schlechte Wegstrecken wieder optimal wegstecken. Spezielle Legierungen sorgen für ermüdungsfreien Langzeitbetrieb und sichern Flexibilität und Spannkraft. Tests haben außerdem ergeben, dass der Komfort des Fahrwerks sich bereits durch den Einsatz einer verstärkten Schraubenfeder um 20 Prozent verbessern lässt.



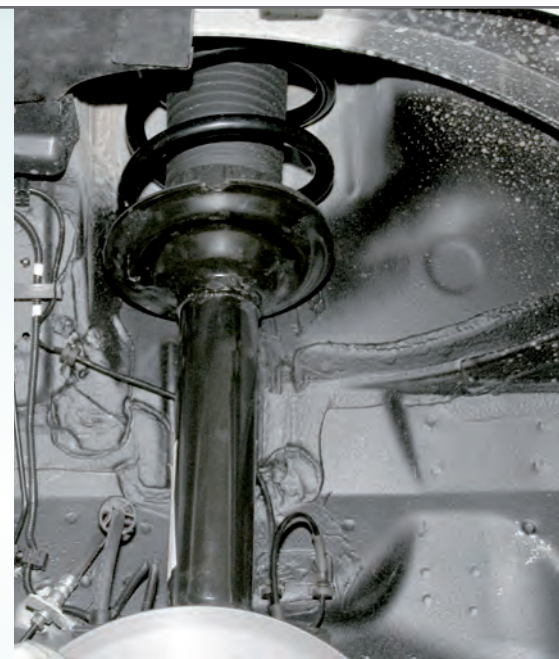
Vorteile von Vorderachs-Schraubenfedern

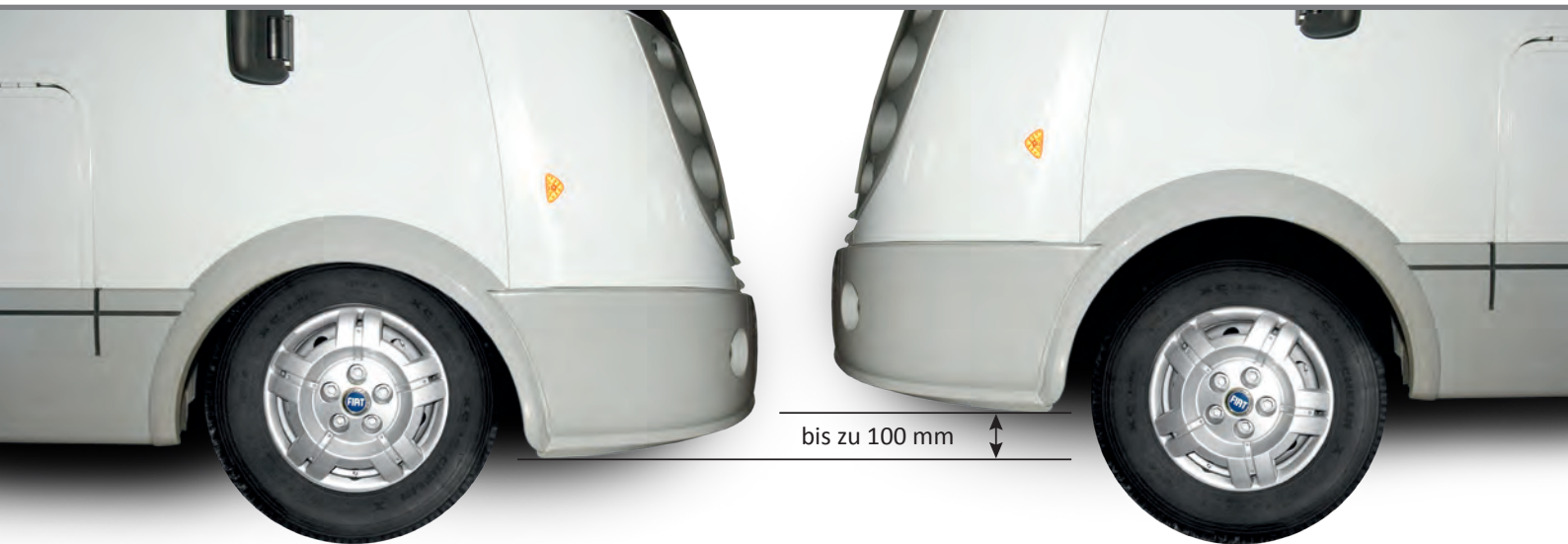
- Aufrichtung des Fahrzeugbuchs
- der Einfederweg wird vergrößert
- ermüdungsfreier Langzeitbetrieb
- geeignet zur Auflastung



Vorderachs-Schraubenfedern eignen sich besonders für:

- Reisemobile mit hoher Vorderachslast
- vollintegrierte Reisemobile
- Reisemobile mit Alkoven
- Fahrzeuge mit langem Radstand (z. B. Al-Ko-Chassis)





Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Austauschschraubenfedern für die Vorderachse. Geeignet für die Modelle 30/33/35 Light.	001.EC361	469,00
		Austauschschraubenfedern für die Vorderachse. Geeignet für die Modelle 35/40 Heavy (Anhebung bis zu 60 mm).	001.EC371	469,00
		Austauschschraubenfedern für die Vorderachse, Geeignet für die Modelle 35/40 Heavy, für dauerhaft tatsächliche Vorderachslasten ab 2.000 kg (Anhebung bis zu 100 mm).	001.EC371-01	469,00
Fiat Ducato, Typ 244	2002–2006	Austauschschraubenfedern für die Vorderachse. Geeignet für Fahrzeuge mit maximal 1.750 kg tatsächlicher Vorderachslast.	001.EC251	469,00
		Austauschschraubenfedern für die Vorderachse. Geeignet für Fahrzeuge mit minimal 1.750 kg tatsächlicher Vorderachslast.	001.EC251-01	469,00
Fiat Ducato, Typ 230	1994–2002	Austauschschraubenfedern für die Vorderachse. Geeignet für Fahrzeuge mit mehr als 1.750 kg tatsächlicher Vorderachslast.	001.EC241	469,00
Ford Transit	ab 2006	Austauschschraubenfedern für die Vorderachse, geeignet für den einzelbereiften Ford Transit mit Front- oder Heckantrieb.	001.FO431	469,00
Ford Transit	2004–2006	Austauschschraubenfedern für die Vorderachse, geeignet für den einzelbereiften Ford Transit mit Front- oder Heckantrieb.	001.FO331	469,00
Renault Master III / Opel Movano B / Nissan NV400	ab 2010	Austauschschraubenfedern für die Vorderachse.	001.OP121	469,00
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	1998–2010	Austauschschraubenfedern für die Vorderachse.	001.OP111	469,00
VW T5	ab 2003	Austauschschraubenfedern für die Vorderachse.	001.VW501	469,00

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).
Auflastungen entnehmen Sie bitte den Seiten 30–33.

*Bei den Vorderachs-Schraubenfedern für Euro-Chassis spielt die Last, die tatsächlich auf den Federn ruht, eine große Rolle. Grundsätzlich macht eine Federverstärkung der Vorderachse bei diesen Modellen erst ab einer dauerhaften Belastung über 1.500 kg Sinn. Bei manchen Fahrzeugen kann es durch starke Beladung hinter der Hinterachse zur Entlastung der Vorderachse führen. Verstärkt man nun die Vorderachsfederung zu intensiv können negative Fahreigenschaften auftreten. Daher empfiehlt es sich grundsätzlich, die im reisefertigen Zustand gewogene Achslast bei der Federauswahl zu berücksichtigen. Beim Modell 244 gibt es daher zwei verschiedene Ausführungen, die in ihrer Tragfähigkeit und Ermüdungsfreiheit bis zwei Tonnen vollkommen identisch sind. Lediglich durch eine reduzierte Bauhöhe wird der Bug ein bis zwei Zentimeter weniger angehoben.



Schraubenfedern für die Hinterachse

Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse werden additional zur Serienfederung eingesetzt. Sie garantieren mehr Sicherheit und Fahrkomfort. Zudem lassen sich damit die Achslasten sowie das zulässige Gesamtgewicht abhängig vom Fahrzeugtyp erhöhen.



Foto: Ford



Vorteile von Hinterachs-Schraubenfedern:

- unkomplizierter Einbau
- günstiger Preis
- sanftes Unterstützen der Serienfeder
- leicht stabilisierende Wirkung
- verschleiß- und wartungsfrei
- zur Auflastung geeignet



Hinterachs-Schraubenfedern eignen sich besonders für:

- Fahrzeuge mit gleichbleibend hoher Hinterachslast
- Fahrzeuge mit beispielsweise Dauer-Anhängerbetrieb oder Fahrrad- bzw. Motorradheckträger.





Zusatzschraubenfedern: die Alternative zu Blattfedern

Alternativ zu unseren Blattfedern eignen sich auch Schraubenfedern als Zusatzfedern für Transporter und Reisemobile, die mit hoher Hinterachsbelastung betrieben werden. Bei diesen Zusatzfedern werden die Originalfedern durch zusätzliche Stahlfedern unterstützt. Das Gewicht verteilt

sich somit auf die Originalfedern und die Zusatzstahlfedern. Die gleichmäßige Verstärkung bei allen Belastungen garantiert ein sicheres und komfortables Fahren. Das starke Einsacken des Fahrzeughecks wird deutlich minimiert. Ebenso verringert sich die Seitenwindempfindlichkeit,

die sich vor allem bei Fahrzeugen mit hohem Schwerpunkt unangenehm auf das Fahrverhalten auswirkt. Mit den Federsystemen von Goldschmitt besteht die Möglichkeit, die Achslasten sowie das zulässige Gesamtgewicht der meisten Basisfahrzeuge zu erhöhen (Seite 30–33).

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Geeignet für alle Varianten des Typs X250.	001.EC302	299,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Geeignet für alle Varianten des Typs 230/244.	001.EC202	279,00
Fiat Ducato, Typ 280/290	1981–1994	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Geeignet für alle Varianten des Typs 280/290.	001.EC102	265,00
Ford Transit	ab 2006	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Geeignet für Fahrzeuge mit Frontantrieb (Achsförm eckig)	001.FO402	279,00
Ford Transit	2004–2006	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Geeignet für Fahrzeuge mit Frontantrieb (Achsförm eckig)	001.FO302	279,00
		Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Geeignet für einzelbereifte Fahrzeuge mit Heckantrieb (Achsförm rund)	001.FO312	279,00
Mercedes Sprinter NCV3 / VW Crafter	ab 2006	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Geeignet für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Nicht geeignet für Fahrzeuge mit Allrad-Antrieb.	001.MB152	509,00
Mercedes Sprinter NCV3 / VW Crafter mit schrägem Achsbock	ab 2006	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Geeignet für Fahrzeuge mit schrägem Achsbock und bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Nicht geeignet für Fahrzeuge mit Allradantrieb.	001.MB152-01	639,00
Renault Master III / Opel Movano B / Nissan NV400	ab 2010	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	001.OPxx2	379,00
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	1998–2010	Zusatzschraubenfedern für die Hinterachse.	001.OP112	379,00

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer). Auflastungen entnehmen Sie bitte den Seiten 30–33.

* Bitte beachten Sie, dass auf der Hinterachse des Ford Transit serienmäßig eine runde Scheibe angeschweißt ist. Diese Scheibe wird zur Befestigung des unteren Halters benötigt. Fehlt diese Scheibe bei Ihrem Fahrzeug, setzen Sie sich bitte mit unserem Verkaufspersonal in Verbindung.



Montagebeispiel: Euro-Chassis X250



Montagebeispiel: Ford Transit mit eckiger Achse



Montagebeispiel: Renault Master III



Foto: Hymer



Fahrgefühl neu erleben

Luftfedern von Goldschmitt verbessern nicht nur Komfort und Fahrsicherheit – durch ihre innovative Steuerung werden sie zu wahren Alltagshelfern.

Hohe Beladung, schwere Einbauten und meist ungleichmäßige Gewichtsverteilung bringen das in den meisten Transporter- und Reisemobilfahrgestellen serienmäßig eingesetzte Stahlfedersystem an die Belastungsgrenze. So verlieren die verwendeten Stahlfedern oft schon nach kurzer Lebensdauer an Komfort und vor allem auch an Fahrsicherheit. Gerade auch deshalb ist der Einsatz eines Goldschmitt-Luftfedersystems von besonderem Vorteil, teilweise gar unerlässlich. Mit einer Luftfe-

der lassen sich nicht nur die fahrdynamischen Qualitäten verbessern. Gleichzeitig wird der Federungskomfort der Originalfeder um ein vielfaches übertroffen.

Goldschmitt unterscheidet zwischen Voll- und Zusatzluftfeder-Systemen. Gerade letztes genanntes System bewährt sich täglich aufs Neue. Mit Zusatzluftfedern lassen sich Gewichts- und Komfortprobleme sehr zufriedenstellend lösen. Vollluftfedern hingegen dienen nicht nur als Problemlöser. Durch den Einsatz dieser hochwertigen

Systeme entsteht ein völlig neues Fahrgefühl. Dank der innovativen Steuerung meistern Sie vermeintlich unlösbare Alltagssituationen zuverlässig und spielend einfach. So können Sie beispielsweise Ihr Reisemobil per Knopfdruck nivellieren, das Heck zum Beladen auf eine gewünschte Höhe absenken oder mit angehobenem Niveau Bodenschwellen oder Fährnaufrfahrten ohne Schaden meistern.

Auf einer Höhe

Luftfedern, ganz gleich welches System, bieten zusätzliche Vorteile: Bei hoher Belastung gehen mechanische Federn „in die Knie“, im Extremfall sogar bis zum Federanschlag. Anders als mechanische Federn, die sich beim Einfedern verkürzen oder verlängern, verändert ein Luftfeder-system bei unterschiedlicher Beladung zwar seinen Innendruck, nicht jedoch seine Eigengeometrie – die Luftfeder kompensiert die höhere Last mit einem entsprechend höheren Gegendruck in den Bälgen. Das verändert zwar minimal das Ansprechverhalten, nicht jedoch das gewohnte Höhenniveau. Dieses gleichbleibende Fahrniveau stellt eine Luftfeder ein ganzes Fahrzeugleben lang sicher. Eine Ermüdung wie bei mechanischen Federn ist bei einer hochwertigen Luftfeder aus dem Goldschmitt-Programm nicht möglich.



Kosten sparen, Werte erhalten

Bei der Betrachtung der Vorteile, die eine Luftfederung dem Kunden bringt, wird ein Punkt meist vergessen: Luftfederungen sind ein deutlicher Kostensparer und der beste Werterhalt für den Aufbau Ihres Reisemobils. Erschütterungen werden nicht oder deutlich reduziert an den Aufbau weitergeleitet. Das Material wird weniger strapaziert, der Verschleiß minimiert. Positiver Nebeneffekt: Die Geräuschbelastung im Fahrzeug vermindert sich enorm, die Nerven der Passagiere werden geschont. Außerdem garantiert die Luftfederung eine optimale Scheinwerfereinstellung bei jedem Beladungszustand und einen geringeren Reifenverschleiß.

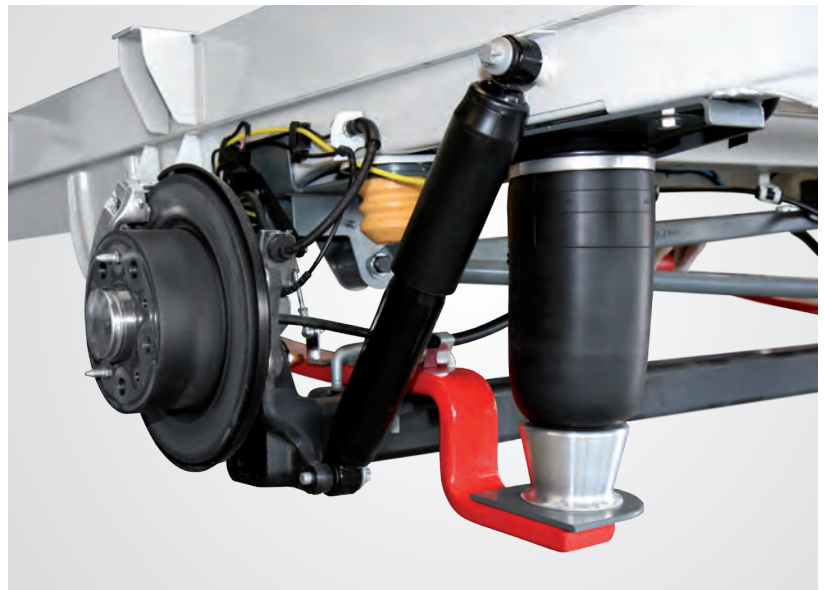
40 % mehr Komfort durch Vollluftfedern

Wenn Kunden sich für eine Luftfederung entscheiden, dann zuallererst aus einem Grund: Sie wollen mehr Komfort. Eine Luftfederung von Goldschmitt leistet genau das, das belegen Tests von Goldschmitt mit der Vorderachse des Fiat Ducato X250. Ein Reisemobil wurde beim Befahren einer definierten Schlechtwegstrecke mit verschiedenen Federungen an

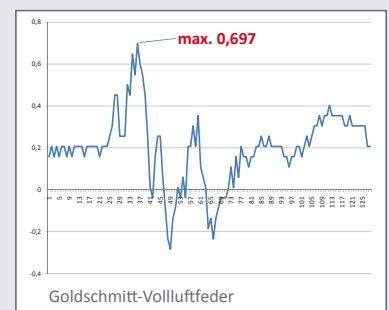
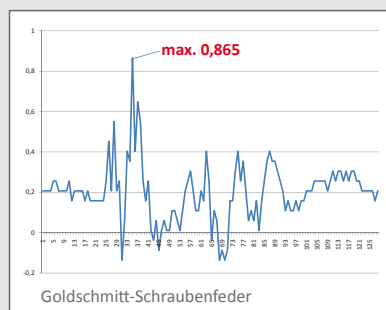
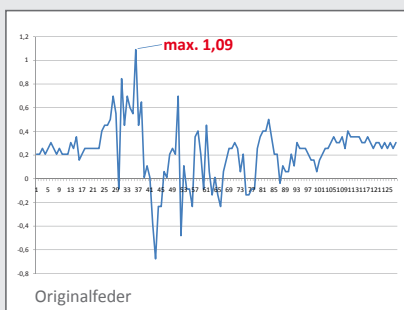
der Vorderachse versehen. Das Ergebnis: Die Serienfeder ließ nur einen geringen Restfederweg zu, der Fahrkomfort war entsprechend reduziert. Durch den Einsatz einer verstärkten Schraubenfeder von Goldschmitt verbesserten sich die Komfortwerte gegenüber der Serienfeder um 20 Prozent. Nochmals sagenhafte 20 Prozent Komfortplus gegenüber der

Goldschmitt-Schraubenfeder ermittelte das am Innenraumboden angebrachte Messgerät für die Vollluftfeder an der Vorderachse. Insgesamt verbessert sich der Komfort des Fahrzeugs also nur durch den Einsatz einer Vollluftfeder an der Vorderachse um 40 Prozent.

Fazit: Luftfedern von Goldschmitt sorgen für ein neues unvergleichliches Fahrgefühl.



Waren Ducato-Reisemobile mit Al-Ko-Chassis oder dem Serienchassis von Fiat bisher nur mit Zusatzluftfedern nachrüstbar, so gibt es nun auch eine Vollluftfeder-Version. Im Bild ist rechts ein so genannter Rollballg zu sehen.



Beim Komforttest wurde ein Fiat Ducato mit Serienfederung, verstärkter Goldschmitt-Schraubenfeder und Goldschmitt-Vollluftfeder verglichen. Ergebnis: Die verstärkte Schraubenfeder erhöht den Komfort an der Vorderachse um fast 20 %, die Vollluftfeder sogar um das Doppelte.



Der Luftbalg – Kernstück der Luftfeder

Ohne Bälge könnte die Königin der Federungen, die Luftfeder, keine Arbeit verrichten. Die wichtigsten Arten von Bälgen bei Luftfederungen im Kfz-Bereich sind Roll- und Faltenbälge. Die größten Unterschiede liegen in der Federfrequenz und im vertikalen Platzbedarf.



Rollbälge / Kegelbälge

Der Rollbalg besteht aus einem gewebeverstärkten Gummischlauch, der an beiden Enden mit einer Kunststoffplatte luftdicht verschlossen ist. Am Sockel wird der Luftbalg in eine Falte gebracht. So wie sich die Höhe der Luftfeder ändert, „rollt“ die Falte entlang der kolbenförmigen Fußplatte auf und ab.

Wegen der stufenförmigen Querschnittstruktur ist die Federfrequenz sehr gering, das bedeutet, dass die Luftfeder wenig nachschwingt und schnell zum Stillstand kommt. Sie wirkt so, als hätte sie einen integrierten Stoßdämpfer. Das macht sie angenehm im Fahrkomfort, wenn der Luftdruck nicht zu hoch ist. Diese angenehme Federfrequenz ist der Grund, warum Rollbälge die idealen Luftfedern für Vollluftfederungen sind.

Ein Verwandter des Rollbalgs ist der Kegelbalg (Tapered Sleeve). Er wird, wie der Name schon sagt, wie ein Kegel geformt. Der untere Kolben taucht aufgrund des geringeren Durchmessers in den Balg ein, wobei der Schlauch sich außen über den Kolben stülpt. Durch diese Methode sind gewaltige Schübe möglich und sogar Kreisbahnen. Weil der Balg über keinen Endanschlag verfügt, wird der Fahrer mittels Druckschalter vor Beschädigungen durch zu geringen Luftdruck gewarnt.



Faltenbälge

Der Balg dieser Luftfeder entspricht in seinem Aufbau einem Autoreifen und ist auch entsprechend robust. Hier werden oberer und unterer Wulst luftdicht mit Kopf- bzw. Fußplatte verbunden. Es gibt Einfaltenbälge, Zweifaltenbälge, Dreifaltenbälge usw. Im Kfz-Bereich werden Einfalten- und vor allem Zweifaltenbälge verwendet.

Der Zweifaltenbalg oder Doppelfaltenbalg ist vergleichbar mit zwei übereinander gelegten Autoreifen, deren sich berührende Flanken miteinander verbunden sind. Kopf- und Fußplatte sind flach, deshalb kann diese Luftfeder sehr eng zusammengedrückt werden (geringe Bauhöhe). Sie braucht vertikal wenig Platz und kann an günstiger Stelle zwischen Unterkante Längsträger und Oberkante der Achse montiert werden. Die Federfrequenz ist bei dieser Feder hoch, das bedeutet, sie schwingt, wenn sie frei schwingen kann, wenig gehemmt auf und ab.

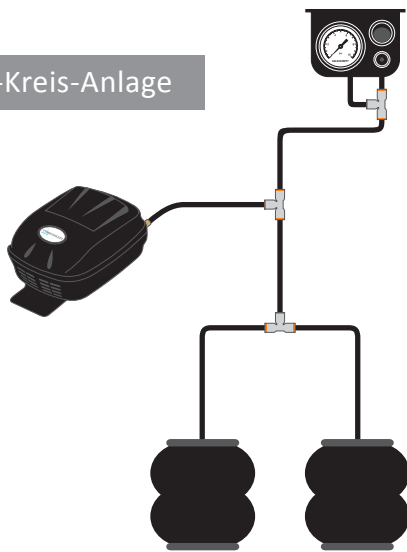
Die hohe Federfrequenz der Faltenbälge macht sich nicht bemerkbar, wenn diese als Zusatzluftfeder verwendet wird, denn die verbleibende Originalfeder in Verbindung mit dem Stoßdämpfer sowie die große Masse der Karosserie lassen die hohe Federfrequenz nicht zur Wirkung kommen.



Optionen für Zusatzluftfedern

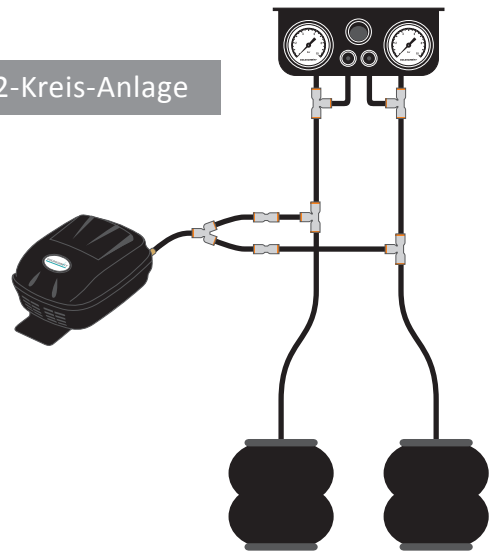
Um Ihnen die Auswahl der richtigen Zusatzluftfeder zu erleichtern, erklären wir Ihnen hier wichtige Fachbegriffe und Optionen.

1-Kreis-Anlage



1-Kreis-Anlage: Bei diesen Anlagen sind beide Luftfederbälge miteinander verbunden und werden über eine gemeinsame Luftleitung befüllt. Der Luftdruck kann für beide Bälge an einem gemeinsamen Druckmanometer im Fahrerhaus abgelesen werden. Dieses System ist für alle Fahrzeuge optimal geeignet, wenn die Radlasten der Hinterachse gleich sind.

2-Kreis-Anlage



2-Kreis-Anlage: Fahrzeuge mit unterschiedlichen Radlasten stehen manchmal schräg und hängen nach einer Seite. Daher kann es sinnvoll sein, beide Luftkreise zu trennen. Ein Doppelmanometer ist zur Überwachung erforderlich. Beide Bälge werden über Rückschlagventile vom Kompressor mit Luft versorgt. Ein einseitiges Ablassen ist über das Bedienteil möglich.



Goldschmitt-Anlagen sind komplett

Haben Sie sich schon einmal über lange Aufpreislisten beim Auto- oder Reisemobilkauf geärgert? Dann haben wir etwas gemeinsam. Und darum wollen wir ein Zeichen in der Zubehörbranche setzen. Unser Bestreben ist es, nicht nur Komplettsysteme anzubieten, sondern tatsächlich die komplettesten überhaupt. Wenn Sie vergleichen, werden Sie schnell feststellen, dass dies nicht nur ein vages Versprechen ist: Bei jedem unserer Zusatzluftfedersysteme sind ein leistungsstarker Kompressor und ein Bedienteil mit Manometer selbstverständlich. So haben Sie stets den Überblick und die Gewähr, jederzeit manuell auf Ihr Luftfedersystem Einfluss nehmen zu können.



Zusatzluftfedern für den Fiat Ducato

Für das wichtigste Basisfahrzeug der Reisemobilbranche und seine Geschwister von Peugeot und Citroën bietet Goldschmitt viele Fahrwerkslösungen für jeden Geldbeutel an. Zu den beliebtesten Lösungen für Komfort und Sicherheit zählen unsere hochwertigen Zusatzluftfedern.



Foto: Hymer

Fiat Ducato



Vorteile des Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- Anheben des Hecks bei geringer Bodenfreiheit
- ein Aufschaukeln wird vermindert
- Anpassen der Federstärke an den Beladungszustand
- wirkt ermüdeten Serienfedern entgegen
- bequeme Bedienung durch serienmäßigen Kompressor und Fahrerhausbedienteil
- zur Auflastung geeignet



Das Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- hecklastige Fahrzeuge
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit langem Radstand
- Fahrzeuge mit tiefen Heck- bzw. Seitenschürzen



Komfortabel und robust: Faltenbalg-Anlagen von Goldschmitt



Zusatzluftfedern von Goldschmitt für den Fiat Ducato unterstützen die vorhandene Federung und bringen so wieder viel Komfort und mehr Fahrsicherheit ins Fahrwerk des Fahrzeugs. Die hochwertigen Doppelfaltenbalg-Anlagen gibt es je nach Fahrzeugmodell als 6- oder 8-Zoll-Version. Unser 8-Zoll-Luftfedersystem wurde speziell für die Ducato-Familie entwickelt. Seit Einführung der 3,5-Tonnen-Grenze wurden viele Aufbauten erheblich länger und schwerer. Die steigenden Anforderungen an die Nutzlast verlangen daher nach einem stärkeren Luftfedersystem. Mit einem deutlich vergrößerten Kammervolumen schultert dieses Spitzenprodukt jede anfallende Last. Auch der nutzbare Hubbereich konnte nochmals erheblich vergrößert

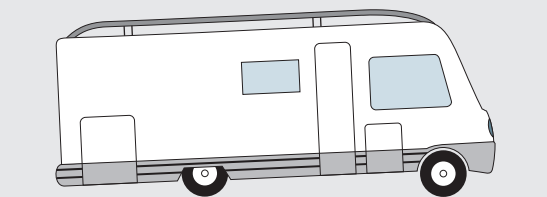
werden. Qualitativ hochwertige Doppelfaltenbälge und die langjährige Erfahrung unserer Ingenieure garantieren überlegenes Fahrverhalten und deutlich mehr Sicherheit – auch und vor allem für Reisemobile im Nutzlast-Grenzbereich, mit langen Hecküberständen und hohen Dachlasten.

Komfort-Luftfedern für Kompakt-Reisemobile

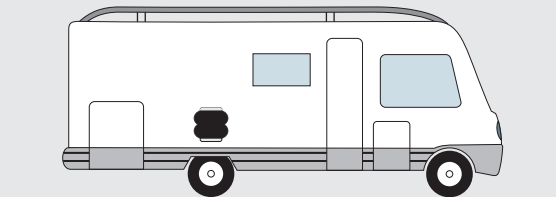
Kompakt-Reisemobile der 3,5-Tonnen-Klasse auf Basis des serienmäßigen Kastenwagens von Fiat, Peugeot und Citroën (Typ 230/244, bis Baujahr 2006) verfügen über die serienmäßige Doppelblattfeder und den damit verbundenen Serienstoß-

dämpfern. Bei leerem Fahrzeug und im Teillastbereich wird der Federungskomfort jedoch von vielen Passagieren als recht hart und unkomfortabel empfunden. Abhilfe schafft hier die Komfort-Luftfeder von Goldschmitt. In Verbindung mit unseren Spezial-Stoßdämpfern von Koni federt das Fahrzeug weich und harmonisch. Dank der progressiv ausgelegten Zugstufe der Dämpfungselemente schaukelt sich das Fahrzeug nicht auf. Diese Anlage ist konzipiert für Kastenwagen bis maximal 2.000 kg Hinterachslast.

Alle Zusatzluftfeder-Anlagen von Goldschmitt beinhalten einen serienmäßigen 12-Volt-Kompressor und ein Fahrerhausbedienteil, damit Sie den Luftdruck in den Bälgen auch während der Fahrt bequem kontrollieren und regeln können.



Die Serien-Federn eines Reisemobils sind den hohen Ansprüchen der Aufbauhersteller in der Regel nicht gewachsen.



Die Zusatzluftfedern heben das Heck an und sorgen für ausreichend Federweg und flexibler Anpassung der Federeigenschaft.



Cockpit-Blenden: Welche darf es bei Ihnen sein?



1-Kreis-Cockpit-Bedienteil für Fiat Ducato X250



2-Kreis-Cockpit-Bedienteil für Fiat Ducato X250

Funktionalität ist Trumpf. Aber Funktionalität gepaart mit Ästhetik – das ist das Nonplusultra. Deshalb bietet Goldschmitt die Bedienteile für die komfortablen Luftfederungen für die gängigsten Fahrzeuge in unterschiedlichen Versionen an.

In der Vergangenheit wurden alle Anlagen standardmäßig mit dem sogenannten Universalbedienteil angeboten. Es ist zweckmäßig: Manometer und Schalter sind

integriert und können nach Belieben im Blick- und Griffbereich montiert werden. Sogenannte fahrzeugspezifische Manometerblenden für eine passgenaue Montage im Armaturenbrett waren für viele Fahrzeugmodelle optional erhältlich.

Da es in der Reisemobil-Branche neben perfekter Funktionalität auch um Design und Ästhetik geht, wurden die spezifischen Cockpit-Blenden von Goldschmitt

gefragter denn je. Dies ist der Grund, dass wir die meisten Zusatzluftfeder-Anlagen in diesem Katalog mit den angepassten Bedienteilen anbieten. Diese fahrzeugspezifischen Bedienteile sind als 1- und 2-Kreis-Variante für Modelle des Fiat Ducato, Ford Transit und Renault Master erhältlich.

Für diese und alle anderen Fahrzeuge bieten wir zudem sogenannte Radioschachtblenden an, die in jeden ISO-genormten (freien) Radioschacht passen. Da bei den spezifischen Bedienteilen nur werkseitig vorhandene Aussparungen verwendet werden, muss am Armaturenbrett weder aufwändig gebohrt, noch gefräst werden. Unsere Universalbedienteile erhalten Sie auf Wunsch auch weiterhin.

Auf Seite 100 finden Sie eine Übersicht aller erhältlichen Cockpit-Blenden.



Mittige und seitliche Montage der 6-Zoll-Doppelfaltenbälge beim Fiat Ducato 230/244

Für die Typen des Fiat Ducato 230 und 244 (Baujahr 1994–2006) wurden von den Goldschmitt-Technikern zwei unterschiedliche Haltersysteme entwickelt: die Standardhalter (linkes Bild) für eine seitlich nach innen versetzte Montage und die sogenannten Sonderhalter (rechtes Bild) für eine mittige Montage der 6-Zoll-Doppelfaltenbälge unter dem Fahrzeug-Chassis.

Die Sonderhalter wurden speziell für Reisemobile entwickelt, die nur eine geringe Einbauhöhe zwischen Rahmen und Achse zur Verfügung haben, aber trotzdem nicht auf die Komfort- und Sicherheitsvorteile einer Zusatzluftfeder verzichten möchten.



Standard-Halter: Ducato mit nach innen versetzten Haltern.



Sonder-Halter: Ducato mit mittiger Montage der Halter.



Faltenbalg-Anlagen für Fiat Ducato / Citroën Jumper / Peugeot Boxer

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Duc250“ zur Montage am Armaturenbrett. Für Modelle 30 Light bis 40 Heavy. Ideal für Fahrzeuge bis 3,5 t zGG.	002.EC301BB	599,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Duc250“ zur Montage am Armaturenbrett. Für Modelle 30 Light bis 40 Heavy. Ideal für Fahrzeuge bis 3,5 t zGG.	002.EC301BG	689,00
		1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (8 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Duc250“ zur Montage am Armaturenbrett. Für Modelle 30 Light bis 40 Heavy. Ideal für Fahrzeuge ab 3,5 t zGG.	002.EC30DBB	699,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (8 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Duc250“ zur Montage am Armaturenbrett. Für Modelle 30 Light bis 40 Heavy. Ideal für Fahrzeuge ab 3,5 t zGG.	002.EC30DBG	789,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Mit Standardhalter für eine seitlich versetzte Montage der Bälge.	002.EC201BA	529,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Mit Standardhalter für eine seitlich versetzte Montage der Bälge.	002.EC201BF	619,00
		1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Mit Sonderhalter für eine mittige Montage der Bälge zwischen Rahmen und Feder. Geeignet für Fahrzeuge mit geringem Einbauplatz.	002.EC20KBA	529,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Mit Sonderhalter für eine mittige Montage der Bälge zwischen Rahmen und Feder. Geeignet für Fahrzeuge mit geringem Einbauplatz.	002.EC20KBF	619,00
		1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (8 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Mit Standardhalter für eine seitlich versetzte Montage der Bälge.	002.EC202BA	629,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (8 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Mit Standardhalter für eine seitlich versetzte Montage der Bälge.	002.EC202BF	719,00
		1-Kreis-Einkammerbalg-Anlage für die Hinterachse (Komfortluftfeder). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Fahrzeuge bis 2.000 kg Hinterachslast.	002.EC20BBA	649,00
		2-Kreis-Einkammerbalg-Anlage für die Hinterachse (Komfortluftfeder). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Fahrzeuge bis 2.000 kg Hinterachslast.	002.EC20BBF	739,00
Fiat Ducato, Typ 280/290	1981–1994	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Mit Standardhaltern für eine seitlich versetzte Montage der Bälge.	002.EC10JBA	529,00
Fiat Talento		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Mit Standardhaltern für eine seitlich versetzte Montage der Bälge.	002.EC10JBF	609,00
Zubehör	Hinweise und Eigenschaften		Art.-Nr.	€
ALB-Verschiebestück	Das ALB-Verschiebestück ist notwendig, wenn durch die Höherlegung die Bremskraft der Hinterachse nachjustiert werden muss und das Serien-Verschiebestück nicht ausreichend verstellbar ist.		001.EC205	9,90

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer). Für den Fiat Ducato 244 gibt es optional ein fahrzeugspezifisches Bedienteil. Alle hier aufgeführten Anlagen sind sowohl mit „Universal“-Bedienteil als auch mit Radioschachtblende verfügbar (Seite 100). Fragen Sie unser Verkaufspersonal. Auflastungen entnehmen Sie bitte den Seiten 30–33.



Rollbalg-Anlage „AirMaster“: Für Fahrzeuge bis 2.000 kg Hinterachslast

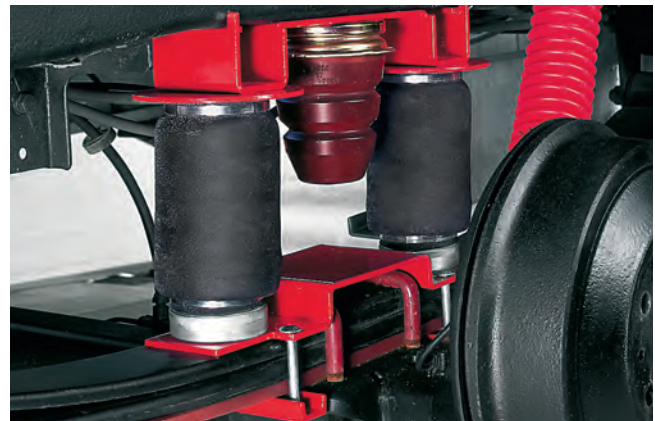


Das „AirMaster“-Programm von Goldschmitt setzt Maßstäbe in Technik, Preis und Leistung. Durch die sehr kompakte Bauart kann dieses Federelement auch in Fahrzeuge eingebaut werden, die aufgrund eingeschränkter Platzverhältnisse für andere Luftfederanlagen weniger geeignet sind. Vor allem Reisemobile mit

Bodenwannen benötigen kompakte, aber zugleich leistungsfähige Systeme, die auch mit schweren Lasten problemlos fertig werden. Gewebeverstärkte Luftfbälge gewährleisten einen komfortablen und sicheren Fahrbetrieb bei allen Beladungszuständen. Der obere Halter integriert den serienmäßigen Anschlagpuffer, sodass

optimale Notlaufeigenschaften des Luftfedersystems gewährleistet sind.

Alle „AirMaster“-Systeme sind serienmäßig mit einem Hochleistungskompressor und einem Fahrerhausbedienteil ausgestattet. Damit können Sie den Luftdruck der Rollbälge bequem während der Fahrt kontrollieren und steuern.



2-Balg-Anlagen aus dem „AirMaster“-Programm (Bild links) bieten besten Fahrkomfort bei geringeren Belastungsanforderungen bis max. 1.700 kg Hinterachslast. Die 4-Balg-Anlage (Bild rechts) verkraftet Hinterachslasten bis 2.000 kg.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	1-Kreis-Rollbalg-Anlage „AirMaster“ für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Für Fahrzeuge bis maximal 1.700 kg tatsächliche Hinterachslast.	002.EC207BA	419,00
		2-Kreis-Rollbalg-Anlage „AirMaster“ für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Für Fahrzeuge bis maximal 1.700 kg tatsächliche Hinterachslast.	002.EC207BF	499,00
		1-Kreis-Rollbalg-Anlage „AirMaster“ für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Für Fahrzeuge bis maximal 2.000 kg tatsächliche Hinterachslast.	002.EC20NBA	649,00
		2-Kreis-Rollbalg-Anlage „AirMaster“ für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Für Fahrzeuge bis maximal 2.000 kg tatsächliche Hinterachslast.	002.EC20NBF	729,00
Zubehör		Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	
ALB-Verschiebestück		Das ALB-Verschiebestück ist notwendig, wenn durch die Höherlegung die Bremskraft der Hinterachse nachjustiert werden muss und das Serien-Verschiebestück nicht ausreichend verstellbar ist.	001.EC205	9,90

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer). Für den Fiat Ducato 244 gibt es optional ein fahrzeugspezifisches Bedienteil. Alle hier aufgeführten Anlagen sind sowohl mit „Universal“-Bedienteil als auch mit Radioschachtblende verfügbar (Seite 100). Fragen Sie unser Verkaufspersonal. Auflastungen entnehmen Sie bitte den Seiten 30–33.



Kegelbalg-Anlage „AirMaster-HeavyDuty“: Für Fahrzeuge bis 2.300 kg Hinterachslast

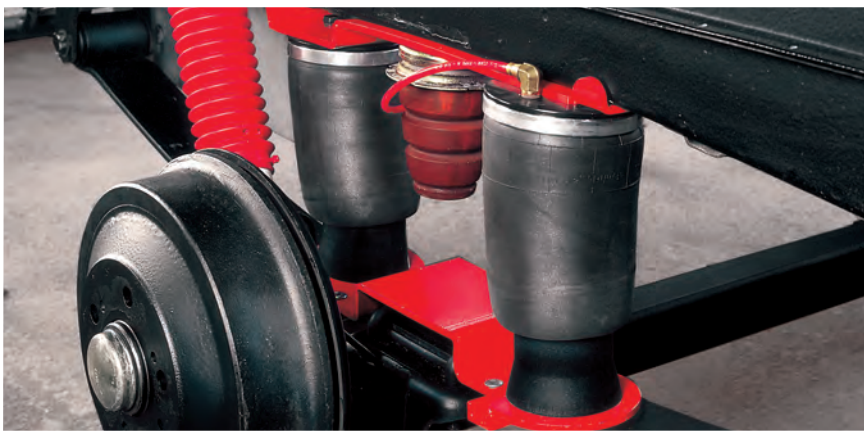


Reisebusse und Trucks rollen oft auf voluminösen Luftfederbälgen. Diese Vollluftfedern bieten einen guten Fahrkomfort. Sie ermüden nicht und lassen sich über einen Luftdruckregler an verschiedene Komfort- und Gewichtsanforderungen anpassen. Allerdings überschreitet der Einbau einer

Vollluftfeder auch leicht die 5.000-Euro-Marke. Weiterhin werden beim Umbau meist alle serienmäßigen Federn und Achsführungen entfernt, sodass jede Störung in der Luftversorgung die Weiterfahrt verhindert, da keine Notfederung vorhanden ist. Unsere „AirMaster-HeavyDuty“-

Luftfeder bietet die Vorteile einer Vollluftfeder ohne ihrer Nachteile. Das Besondere an unserer Lösung ist, dass die gesamte serienmäßige Achs- und Radführung unangetastet bleibt. Bei Fahrzeugen mit großen Beladungsdifferenzen kann die untere Federlage des zweiblättrigen Motorcaravanpaketes entfallen. Im unbeladenen Zustand und bei geringem Balgdruck federt dann die Blattfeder. Sie kann bei einem eventuellen Ausfall der Luftversorgung Notlaufaufgaben erfüllen. Im beladenen Zustand wird dann die eigentliche Federarbeit von den Luftbälgen bewältigt.

Durch die Beibehaltung möglichst vieler Serienteile und die geschickte Einbindung großvolumiger Luftbälge konnte somit eine Nachrüstlösung konstruiert werden, die Komfort, Betriebssicherheit und Bedienerefreundlichkeit mit einem unschlagbar günstigen Preis in genialer Weise vereint. Diese Anlage ist auch für den Einsatz bei Allrad-Fahrzeugen geeignet.



Vier großvolumige Kegelbälge nehmen die Federkräfte auf und leiten sie schonend in den Fahrzeugrahmen.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage „AirMaster-HeavyDuty“ für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Für Fahrzeuge bis maximal 2.300 kg tatsächliche Hinterachslast.	002.EC200KA	1.199,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage „AirMaster-HeavyDuty“ für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Für Fahrzeuge bis maximal 2.300 kg tatsächliche Hinterachslast.	002.EC200KF	1.279,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (Allrad)	1994–2006	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage „AirMaster-HeavyDuty“ für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Für Fahrzeuge bis maximal 2.300 kg tatsächliche Hinterachslast. Lieferbar ohne TÜV-Gutachten. Einzelabnahme erforderlich.	002.EC200KA-01	1.199,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage „AirMaster-HeavyDuty“ für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Für Fahrzeuge bis maximal 2.300 kg tatsächliche Hinterachslast. Lieferbar ohne TÜV-Gutachten. Einzelabnahme erforderlich.	002.EC200KF-01	1.279,00
Zubehör		Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	
ALB-Verschiebestück		Das ALB-Verschiebestück ist notwendig, wenn durch die Höherlegung die Bremskraft der Hinterachse nachjustiert werden muss und das Serien-Verschiebestück nicht ausreichend verstellbar ist.	001.EC205	9,90

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer). Für den Fiat Ducato 244 gibt es optional ein fahrzeugspezifisches Bedienteil. Alle hier aufgeführten Anlagen sind sowohl mit „Universal“-Bedienteil als auch mit Radioschachtblende verfügbar (Seite 100). Fragen Sie unser Verkaufspersonal. Auflastungen entnehmen Sie bitte den Seiten 30–33.



Zusatzluftfedern für Al-Ko-Chassis

Al-Ko-Chassis sind bei Reisemobilisten besonders beliebt. Mit den patentierten Zusatzluftfedern von Goldschmitt werden Fahrzeuge mit AMC-Tiefrahmen-Chassis noch komfortabler. Durch die deutliche Anhebung des Fahrzeughecks gewinnt Ihr Fahrzeug zudem deutlich an Sicherheit.



Foto: Dethleffs

Al-Ko-Chassis



Vorteile des Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

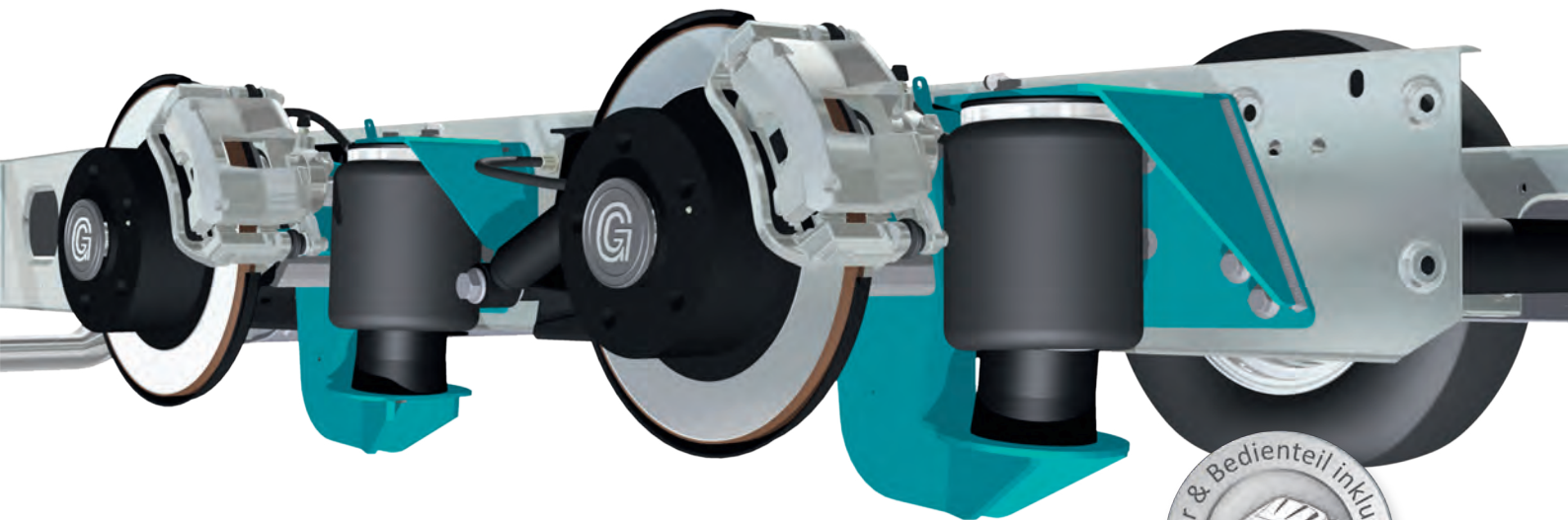
- deutliche Anhebung des Fahrzeughecks möglich
- verbessertes und stabileres Fahrverhalten
- Anpassen der Federstärke an den Beladungszustand
- nachträglicher Einbau für Einzel- und Tandemachser möglich
- bequeme Bedienung durch serienmäßigen Kompressor und Fahrerhausbedienteil
- zur Auflastung geeignet



Das Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- Al-Ko-Fahrzeuge mit hoher Hinterachslast
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit ermüdeter Drehstabfeder
- Fahrzeuge mit tiefen Heck- bzw. Seitenschürzen

Wichtige Informationen



Beim Ducato-Chassis von Fiat sind alle wesentlichen Komponenten wie Motor, Getriebe, Tank und Antrieb im Fahrerhaus konzentriert. Das restliche Fahrgestell lässt sich daher sehr leicht durch eine Sonderkonstruktion ersetzen, die für den jeweiligen Aufbauzweck besser geeignet ist als das Original. Je nach Länge und Gesamtgewicht werden diese Fahrgestelle mit ein oder zwei Hinterachsen ausgestattet. An-

statt einer Blattfederung verwendet man bewährte, kompakte Drehstabfederachsen. Da das Rad beim Einfedern im Gegensatz zur Blattfederung hier eine Kreisbahn beschreibt, war es lange nicht möglich, Drehstabfedern durch Zusatzluftfedern nachträglich zu verstärken. Erst durch die Kegelbälle konnte dieses Problem technisch gelöst werden. Unsere patentierte Luftfederung für Al-Ko-Fahrgestelle kann

ohne Übertreibung als das derzeit beste Luftfedersystem für Drehstabfederachsen für den nachträglichen Einbau angesehen werden. Ein Fahrerhausbedienteil sowie ein 12-V-Kompressor ist serienmäßig im Lieferumfang enthalten.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250 (Einzelachser)	ab 2006	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Duc250“ zur Montage am Armaturenbrett.	002.AK1xx6MB	1.399,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Duc250“ zur Montage am Armaturenbrett.	002.AK1xx6MG	1.489,00
Fiat Ducato, Typ X250 (Tandemachser)	ab 2006	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Duc250“ zur Montage am Armaturenbrett.	002.AK1xxMKB	1.899,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Duc250“ zur Montage am Armaturenbrett.	002.AK1xxMKG	1.989,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (Einzelachser)	1994–2006	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.AK15x6MA	1.349,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.AK15x6MF	1.429,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (Tandemachser)	1994–2006	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.AK16xMKA	1.849,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.AK16xMKF	1.929,00
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	1998–2010	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Master1998“ zur Montage am Armaturenbrett.	002.AK31A6MB	1.349,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.AK31A6MF	1.429,00

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer). Für den Fiat Ducato 244 gibt es optional ein fahrzeugspezifisches Bedienteil. Alle hier aufgeführten Anlagen sind sowohl mit „Universal“-Bedienteil als auch mit Radioschachtblende verfügbar (Seite 100). Fragen Sie unser Verkaufspersonal. Auflastungen entnehmen Sie bitte den Seiten 30–33.



Zusatzluftfedern für den Ford Transit

Der Ford Transit erlebte in den letzten Jahren einen wahren Höhenflug und ist das Chassis, welches dem Fiat Ducato am meisten Konkurrenz macht. Durch Zusatzluftfedern von Goldschmitt werden auch die Schwächen am Fahrwerk beseitigt.



Foto: Hobby

Ford Transit



Vorteile des Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- Anheben des Hecks bei geringer Bodenfreiheit
- ein Aufschaukeln wird vermindert
- Anpassen der Federstärke an den Beladungszustand
- wirkt ermüdeten Serienfedern entgegen
- bequeme Bedienung durch serienmäßigen Kompressor und Fahrerhausbedienteil
- zur Auflastung geeignet



Das Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- hecklastige Fahrzeuge
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit langem Radstand
- Fahrzeuge mit tiefen Heck- bzw. Seitenschürzen

Wichtige Informationen



Je nach Typ und Baujahr finden beim Transit zwei Achsformen Verwendung: die eckige Hinterachse bei Fahrzeugen mit Frontantrieb (Bild oben) und die runde Achse bei Fahrzeugen mit Heckantrieb (Bild unten).

Zusatzluftfedern für den Ford Transit unterstützen die vorhandene Stahlfederung an der Hinterachse und bringen so wieder viel Komfort und mehr Fahrsicherheit ins Fahrwerk. Neben den sogenannten 1-Kreis-Anlagen erhalten Sie alle Systeme auch als 2-Kreis-Anlage, damit unterschiedliche Radlasten unabhängig voneinander angesteuert werden können (Seite 49). Die Luftfederanlagen sind mit einem Kompressor und einem Cockpit-Bedienteil ausgestattet, sodass Luftdruckveränderungen in den Bälgen auch während der

Fahrt möglich sind. Wie bei allen Zusatzluftfedern von Goldschmitt können Sie die Anlagen, falls verfügbar, mit einem fahrzeugspezifischen Fahrerhausbedienteil, einem Universal-Bedienteil oder einem Bedienteil passend für einen freien Radioschacht ordern. Abbildungen der Bedienteile finden Sie auf Seite 100.

Da sich die Transit-Modelle auch innerhalb einer Baureihe stark unterscheiden, benötigen wir bei einer Bestellung verschiedene Angaben, wie beispielsweise Achsform oder Radbestückung.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Ford Transit	ab 2006	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Transit2006“ zur Montage am Armaturenbrett. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.FO4x4BB	699,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Transit2006“ zur Montage am Armaturenbrett. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.FO4x4BG	789,00
Ford Transit	ab 2004	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.FO3x4BA	699,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.FO3x4BF	779,00
Ford Transit	2000–2004	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.FO2x1BA	599,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.FO2x1BF	679,00
Ford Transit	1990–2000	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.FO1x3BA	599,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.FO1x3BF	679,00

Luftfedern für ältere Fahrzeuge erhalten Sie auf Anfrage. Alle hier aufgeführten Anlagen sind sowohl mit „Universal“-Bedienteil als auch mit Radioschachtblende verfügbar (Seite 100). Fragen Sie unser Verkaufspersonal. Auflastungen entnehmen Sie bitte den Seiten 30–33.



ab Baujahr 2010

Zusatzluftfedern für den Renault Master

Der Renault Master und seine Kollegen von Opel und Nissan sind chic und haben viele Fans – und mit der Zusatzluftfeder von Goldschmitt einen Partner, der Fahrwerksschwächen zuverlässig ausbügelt.



Renault Master



Foto: Adria



Vorteile des Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- Anheben des Hecks bei geringer Bodenfreiheit
- ein Aufschaukeln wird vermindert
- Anpassen der Federstärke an den Beladungszustand
- wirkt ermüdeten Serienfedern entgegen
- bequeme Bedienung durch serienmäßigen Kompressor und Fahrerhausbedienteil
- zur Auflastung geeignet



Das Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- hecklastige Fahrzeuge
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit langem Radstand
- Fahrzeuge mit tiefen Heck- bzw. Seitenschürzen

Wichtige Informationen



Mehr Sicherheit für den Master

Der Renault Master rückte am Anfang des 21. Jahrhunderts durch Bürstner auch als Basisfahrzeug für die Reisemobilbranche in den Blick der Freizeitindustrie. Im April 2010 kam die neue Generation des Renault Master auf den Markt. Und in kurzer Zeit haben der völlig neu gestaltete Franzose und seine Kollegen von Opel und Nissan zahlreiche Fans für sich begeistern können.

Als Basis für Reisemobile kommen auf die beliebten Transporterfahrgestelle jedoch völlig neue Probleme zu. Wenn das Chassis

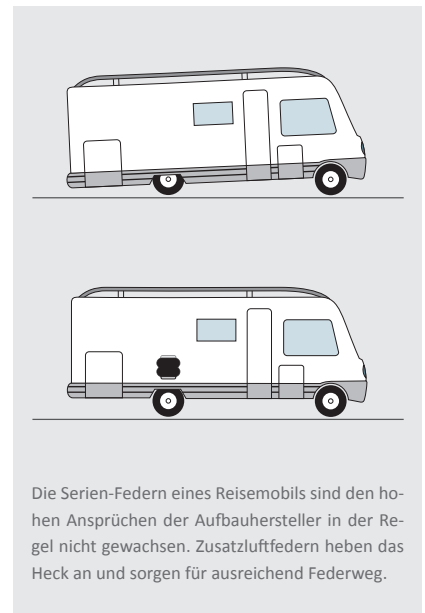


Die neue 8-Zoll-Zusatzluftfeder für den Renault Master III und seinen Kollegen von Opel und Nissan.



sis einen schwereren und oft überlangen Aufbau tragen muss, stoßen die serienmäßigen Stahlfedern der Hinterachse an ihre Grenzen.

Abhilfe schafft ein Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt, das sowohl für den aktuellen Renault Master III als auch für sein Vorgängermodell verfügbar ist. Die Doppelfaltenbälge gewährleisten optimalen Fahrkomfort bei langem Überhang, hoher Schwerpunktlage und maximaler Beladung. Die Federstärke passt sich dabei an den Beladungszustand an und lässt aufsetzende Hecküberhänge unwahrscheinlicher werden. Ein 12-Volt-Kompressor und ein Fahrerhausbedienteil gibt es natürlich serienmäßig. Zudem erlaubt die Luftfeder eine Auflastung auf vier Tonnen zulässiges Gesamtgewicht.



Die Serien-Federn eines Reisemobils sind den hohen Ansprüchen der Aufbauhersteller in der Regel nicht gewachsen. Zusatzluftfedern heben das Heck an und sorgen für ausreichend Federweg.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Renault Master III / Opel Movano B / Nissan NV400	ab 2010	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (8 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Master2010“ zur Montage am Armaturenbrett. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.OPxxDBB	729,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (8 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Master2010“ zur Montage am Armaturenbrett. Individuelle Anpassung je nach Antriebs- und Rahmenvariante.	002.OPxxDBG	799,00
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	1998–2010	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Master1998“ zur Montage am Armaturenbrett. Nur für Fahrzeuge mit ABS geeignet.	002.OP115BB	729,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Nur für Fahrzeuge mit ABS geeignet.	002.OP115BF	799,00

Alle hier aufgeführten Anlagen sind sowohl mit „Universal“-Bedienteil als auch mit Radioschachtblende verfügbar (Seite 100). Fragen Sie unser Verkaufspersonal. Auflastungen entnehmen Sie bitte den Seiten 30–33.



Zusatzluftfedern für den Iveco Daily **Hinterachse**

Mit dem Daily brachte Iveco ein besonders robustes Fahrzeug auf den Markt, das durch seine Beständigkeit bestens für den industriellen und gewerblichen Einsatz geeignet ist. Mit unseren Zusatzluftfedern verhelfen Sie Ihrem Iveco zu mehr Sicherheit und Komfort.



Foto: Hymer

Iveco Daily (Hinterachse)



Vorteile des Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

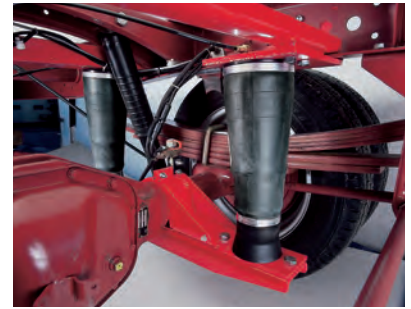
- Anheben des Hecks bei geringer Bodenfreiheit
- ein Aufschaukeln wird vermindert
- Anpassen der Federstärke an den Beladungszustand
- wirkt ermüdeten Serienfedern entgegen
- bequeme Bedienung durch serienmäßigen Kompressor und Fahrerhausbedienteil
- zur Auflastung geeignet



Das Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- hecklastige Fahrzeuge
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit langem Radstand
- Fahrzeuge mit tiefen Heck- bzw. Seitenschürzen

Wichtige Informationen



4 Balg-Anlage mit Kegelbälge für den
Iveco Daily 35C-50C (Baujahr 2000–2006)

Hilfe für den Dauerläufer von Iveco

Fahrzeuge mit Hinterachslasten über drei Tonnen stellen für Zusatzluftfedern eine besondere Herausforderung dar. Dies gilt umso mehr, wenn der verfügbare Platz durch Tanks oder sonstige Anbauten eingeschränkt wird, wie dies bei manchen Daily-Typen der Fall ist. Hier kommen die bewährten Goldschmitt-Kegelbälge zum Einsatz, die kompakte Einbaumaße mit vorbildlichem Fahrkomfort verbinden. Entsprechend dem individuellen Anforderungsprofil steht sowohl eine 2-Balg-, als auch eine 4-Balg-Anlage zur Verfügung.

Speziell für die zwillingsbereifte Daily-Baureihe ab 2006 wurde eine Anlage mit Doppelfaltenbälgen entwickelt, die das Fahrverhalten bei allen Beladungszuständen und Fahrbahnbeschaffenheiten positiv beeinflusst. Fahrzeuge mit Anhängerkuppelung, langem Hecküberhang und hohem Schwerpunkt profitieren besonders von den beiden Druckkörpern..

Die Luftfederanlagen besitzen serienmäßig eine Luftversorgungseinheit und ein Cockpit-Bedienteil, sodass Luftdruckänderungen auch während der Fahrt möglich sind.



2 Balg-Anlage mit Doppelfaltenbälge für den
Iveco Daily 35C-50C (Baujahr ab 2006)

Fahrzeug	Baujahr	Achse	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Iveco Daily IV 50C	ab 2006	HA	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Für zwillingsbereifte Fahrzeuge mit ABS.	002.IV333MC	749,00
			2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Für zwillingsbereifte Fahrzeuge mit ABS.	002.IV333MH	829,00
Iveco Daily IV 35C	ab 2006	HA	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Für zwillingsbereifte Fahrzeuge mit ABS.	002.IV323MC	749,00
			2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Für zwillingsbereifte Fahrzeuge mit ABS.	002.IV323MH	829,00
Iveco Daily III 35C bis 50C	2000–2006	HA	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Für Fahrzeuge mit ABS. Kastenwagen auf Anfrage.	002.IV22MKC	1.399,00
			2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Für Fahrzeuge mit ABS. Kastenwagen auf Anfrage.	002.IV22MKH	1.479,00
Iveco Daily III 35S	2000–2006	HA	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Für einzelbereifte Fahrzeuge mit ABS.	002.IV216BC	auf Anfrage
			2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Für einzelbereifte Fahrzeuge mit ABS.	002.IV216BH	auf Anfrage

Luftfedern für ältere Fahrzeuge erhalten Sie auf Anfrage. Alle hier aufgeführten Anlagen sind auch mit „Universal“-Bedienteil verfügbar (Seite 100).



Zusatzluftfedern für den Iveco Daily **Vorderachse**

Die Zusatzluftfeder für die Vorderachse des Iveco Daily 50/60/65/70C hat schon viele Reisemobilisten fasziniert. Goldschmitt bietet dieses System in Verbindung mit Spurverbreiterungen an. Dadurch erhalten Sie eine deutlich verbesserte Straßenlage, mehr Komfort und mehr Sicherheit.



Foto: Concorde

Iveco Daily (Vorderachse)



Vorteile des Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- wirkt der Ermüdung der Drehstabfeder entgegen
- verhindert das Einsinken des Bugs
- erhöht die Bodenfreiheit an der Vorderachse
- durch den Luftspeicher kann der Bug schnell angehoben werden
- bequeme Bedienung durch serienmäßigen Kompressor und Fahrerhausbedienteil



Das Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- Vollintegrierte Reisemobile
- Fahrzeuge mit dauerhaft hoher Vorderachslast
- Fahrzeuge mit geringer Bodenfreiheit
- Fahrzeuge mit tiefer Frontschürze
- Fahrzeuge mit überlasteter Drehstabfeder



Abbildung ähnlich



Vorderachsoptimierung für den Iveco

„In diesem Falle – davon konnte sich das promobil-Team auf ersten Testfahrten über holprige und schmale Landstraßen und auf abgesperrter Piste überzeugen – resultiert daraus aber eine spürbare Verbesserung. Die gefühllose Daily-Lenkung wird verbindlicher, ohne dass die Rückstellkräfte schwinden würden. Das kurvenäußere Rad kann sich durch die veränderte Hebelwirkung besser abstimmen, unterstützt von der neuen Zusatzluftfeder, die zwischen oberem Dreieckslenker und Rahmen montiert wird.“

promobil, 4/2008

Die revolutionäre Zusatzluftfeder für die Vorderachse des Daily 50/60/65/70C ab Baujahr 2006 steht bei Iveco-Fahrern hoch im Kurs. Die kräftigen Luftbälge unterstützen den Aufbau und schaffen ausreichende Reserven, um die Passagiere mit bestmöglichem Komfort und größtmöglicher Sicherheit zu verwöhnen. Garant für dieses deutlich verbesserte Fahrverhalten ist nicht nur die hervorragende Zusatzluftfeder an sich, sondern zudem die mit dem

Einbau verbundene Spurverbreiterung. Beim Iveco Daily 50C sind es 116 Millimeter mehr Breite, beim 60/65/70C immerhin 74 Millimeter, die sich in einer besseren Straßenlage auswirken. Die Luftfeder kann problemlos nachgerüstet werden, wenn das Fahrzeug über ein höhergelegtes Fahrerhaus verfügt. Sie erkennen dies in der Regel am durchgängigen Fußboden zwischen Fahrerhaus und Wohnraum. Unsere Mitarbeiter beraten Sie gerne.

Fahrzeug	Baujahr	Achse	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Iveco Daily IV 50C	ab 2006	VA	1-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Vorderachse (2-Balg-Anlage) inkl. Spurverbreiterung (116 mm). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Nur für Fahrzeuge mit höhergelegtem Fahrerhaus geeignet.	002.IV33CMC	1.649,00
			2-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Vorderachse (2-Balg-Anlage) inkl. Spurverbreiterung (116 mm). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Nur für Fahrzeuge mit höhergelegtem Fahrerhaus geeignet.	002.IV33CMH	1.729,00
			1-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Vorderachse (2-Balg-Anlage) inkl. Spurverbreiterung (116 mm). 12-V-Kompressor „Kompakt“ und pneumatisches Einzel-Fahrerhausbedienteil inklusive. Nur für Fahrzeuge mit höhergelegtem Fahrerhaus geeignet.	002.IV33CKD	1.849,00
			2-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Vorderachse (2-Balg-Anlage) inkl. Spurverbreiterung (116 mm). 12-V-Kompressor „Kompakt“ und pneumatisches Doppel-Fahrerhausbedienteil inklusive. Nur für Fahrzeuge mit höhergelegtem Fahrerhaus geeignet.	002.IV33CKI	1.929,00
Iveco Daily IV 60/65C	ab 2006	VA	1-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Vorderachse (2-Balg-Anlage) inkl. Spurverbreiterung (74 mm). 12-V-Kompressor „Kompakt“ und pneumatisches Einzel-Fahrerhausbedienteil inklusive. Nur für Fahrzeuge mit höhergelegtem Fahrerhaus geeignet.	002.IV34CKD	1.849,00
			2-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Vorderachse (2-Balg-Anlage) inkl. Spurverbreiterung (74 mm). 12-V-Kompressor „Kompakt“ und pneumatisches Doppel-Fahrerhausbedienteil inklusive. Nur für Fahrzeuge mit höhergelegtem Fahrerhaus geeignet.	002.IV34CKI	1.929,00
Iveco Daily IV 70C	ab 2010	VA	1-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Vorderachse (2-Balg-Anlage) inkl. Spurverbreiterung (74 mm). 12-V-Kompressor „Kompakt“ und pneumatisches Einzel-Fahrerhausbedienteil inklusive. Nur für Fahrzeuge mit höhergelegtem Fahrerhaus geeignet.	002.IV41CKD	1.849,00
			2-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Vorderachse (2-Balg-Anlage) inkl. Spurverbreiterung (74 mm). 12-V-Kompressor „Kompakt“ und pneumatisches Doppel-Fahrerhausbedienteil inklusive. Nur für Fahrzeuge mit höhergelegtem Fahrerhaus geeignet.	002.IV41CKI	1.929,00

Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center.



ab Baujahr 2006

Zusatzluftfedern für den Mercedes Sprinter

Nicht jeder Kunde weiß, dass die Kleintransporter von Daimler und VW identische Gene haben. Deshalb lassen sich diese Goldschmitt-Zusatzluftfedern nicht nur bei den aktuellen Modellen des Mercedes Sprinters, sondern auch beim VW Crafter montieren.

Mercedes Sprinter (ab 2006)



Foto: Bürstner



Vorteile eines Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- Anheben des Hecks bei geringer Bodenfreiheit
- ein Aufschaukeln wird vermindert
- Anpassen der Federstärke an den Beladungszustand
- wirkt ermüdeten Serienfedern entgegen
- bequeme Bedienung durch serienmäßigen Kompressor und Fahrerhausbedienteil



Ein Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- hecklastige Fahrzeuge
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit langem Radstand
- Fahrzeuge mit tiefen Heck- bzw. Seitenschürzen

Wichtige Informationen



Hinterachsoptimierung für Sprinter und Crafter

Die aktuellen Sprinter-Typen, die seit 2006 unser Straßenbild bevölkern, lassen ihre Vorgänger im wahrsten Sinne des Wortes alt aussehen. Auch der VW Crafter, das Designerstück aus Wolfsburg, lässt kaum erahnen, dass er in direkter Linie vom VW LT abstammt. Den niedersächsischen Handwerkerfreund und den antrittstarken Schwaben verbinden gemeinsame Gene, denn beide benutzen die selbe Fahrwerks-Plattform. Dies bedeutet, dass die jeweiligen Zusatzluftfedern für Mercedes Sprinter und VW Crafter einsetzbar sind.

Die Serien-Stahlfedern werden durch äußerst robuste und belastbare Doppelfaltenbälge unterstützt. Diese sind bestens geeignet, ungünstige Beladungssituationen, lange Überhänge oder hohe Schwerpunkte auszugleichen sowie Aufschaukeln und Seitenwindempfindlichkeit zu reduzieren. Für alle zwillingsbereiften Sprinter- und Crafter-Typen stehen großvolumige Einkammerbälge zur Verfügung, die auch mit enormen Achslasten fertig werden.

Neben der 1-Kreis-Anlage bieten wir Ihnen auch gerne das bewährte 2-Kreis-System an, mit dem radseitige Unlastigkeiten ausgeglichen und schiefhängende Fahrzeuge auf Niveau gebracht werden können.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Mercedes Sprinter NCV3 / VW Crafter 209–324	ab 2006	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Geeignet für Pritschen- und Kastenwagen.	002.MB151BC	769,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Geeignet für Pritschen- und Kastenwagen.	002.MB151BH	849,00
Mercedes Sprinter NCV3 / VW Crafter 509–524	ab 2006	1-Kreis-Einkammerbalg-Anlage für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Premium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Geeignet für Pritschen- und Kastenwagen.	002.MB16APC	1.099,00
		2-Kreis-Einkammerbalg-Anlage für die Hinterachse. Inklusive 12-V-Kompressor „Premium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Radio“ zur Montage in einem freien Radioschacht. Geeignet für Pritschen- und Kastenwagen.	002.MB16APH	1.179,00
Mercedes Sprinter NCV3 / VW Crafter	ab 2006	Zusatzluftfeder „AirCell“ für die Vorderachse.	005.MB150	139,00

Alle hier aufgeführten Anlagen sind auch mit „Universal“-Bedienteil verfügbar (Seite 100). Bei vorhandenen Höherlegungs- bzw. Ausgleichsklötzen müssen jeweils längere Briden geordert werden. Falls das Fahrzeug mit ESP ausgestattet ist, muss dieses bei Montage der Luftfeder deaktiviert werden.



Baujahr 1995–2006

Zusatzluftfedern für den Mercedes Sprinter

In unseren Luftfedern für Mercedes Sprinter und VW LT spiegelt sich die langjährige Erfahrung unserer Ingenieure und Techniker wider. Die modernen 2- und 4-Balg-Anlagen zeichnen sich durch enorme Hubkraft und komfortabelste Fahreigenschaften aus.



Foto: Hymer

Mercedes Sprinter (1995 – 2006)



Vorteile eines Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- Anheben des Hecks bei geringer Bodenfreiheit
- ein Aufschaukeln wird vermindert
- Anpassen der Federstärke an den Beladungszustand
- wirkt ermüdeten Serienfedern entgegen
- bequeme Bedienung durch serienmäßigen Kompressor und Fahrerhausbedienteil



Ein Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- hecklastige Fahrzeuge
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit langem Radstand
- Fahrzeuge mit tiefen Heck- bzw. Seitenschürzen

Wichtige Informationen



Zusatzluftfedern von Goldschmitt sind seit vielen Jahren beliebt und vor allem zuverlässige Helfer wenn es um Sicherheit und Komfort geht. So auch die Luftfeder für die Sprinter-Fahrgestelle 208–616 von Mercedes. Die Luftbälge lassen sich mit Hilfe von aufwendig konstruierten Montagehaltern einfach und zuverlässig montieren und leiten die Federkräfte besonders schonend in den Fahrzeugrahmen. Je nach Fahrzeugtyp kommen Roll-, Kegel- oder Doppelfaltenbälge zum Einsatz. Der Luftdruck kann über ein übersichtliches Fahrerhausbedienteil überwacht werden. Dank der serienmäßigen Kompressoranlage kann der Luftdruck sogar während der Fahrt reguliert werden.



Mercedes Sprinter 208–316 mit 2-Balg-Anlage (Kegelbälge). Die großflächigen Montagehalter leiten die Kräfte besonders schonend in den Rahmen ein. Ausgefüllte Schraubverbindungen sorgen für schnelle und sichere Montage.



Mercedes Sprinter 408–416 mit 4-Balg-Anlage und Rollbälgen. Die beiden Montagehalter pro Seite leiten die Kräfte großflächig von der Achse zum Rahmen. Auch bei dieser Anlage werden sämtliche Anbauteile mit wenigen Schrauben befestigt.



Optimierung für den Mercedes Sprinter 616

In Verbindung mit unseren Spezialstoßdämpfern kann jeder Sprinter die Fahreigenschaft erhalten, die optimal auf die jeweilige Nutzung zugeschnitten ist. Perfektioniert werden unsere Stabilitätsprogramme durch unsere exklusiven Stabilisatoren (Seite 106/107).

Mit dem Fahrgestell des Mercedes Sprinter 616 gehören die meisten Zuladungsprobleme wohl der Vergangenheit an. Der mächtigste Sprinter aller Zeiten bietet neben einer Top-Motorisierung auch eine deutlich tragfähigere Hinterachse. Im gewerblichen wie auch im Freizeitbereich

dürfte der Sprinter 616 unverzichtbar sein. Für uns Grund genug, eine Zusatzluftfederung für die Hinterachse zu entwickeln, die den Qualitäten dieses Edel-Transporters in nichts nachsteht und vor allem für Reisemobile wesentliche Vorteile bringt.

Die 4-Balg-Anlage ist prädestiniert für hohe Aufbauten, um Schwingungen um die Längsachse zu vermeiden. Mit dem serienmäßigen Kompressor kann das Heck vom Cockpit aus angehoben werden, um den Böschungswinkel bei langen Überhängen zu verbessern.

Auch oder gerade beim Thema Komfort kann unsere Luftfeder ihre Trümpfe ausspielen, denn egal, ob voll beladen oder leer – der Komfort bleibt erhalten. Dank der völlig neu konstruierten Aufnahmeelemente findet der Kraftaustausch zwischen Fahrzeugrahmen und Achse sehr schonend statt. Hierfür bedanken sich Passagiere und Aufbau. Unsere Luftfeder für den Mercedes Sprinter 616 – ein System, das mehr als einen Stern verdient hat.



4-Balg-Anlage mit Doppelfaltenbälgen für die Hinterachse des Mercedes Sprinter 616.



„AirCell“: Die etwas andere Luftfeder

Bei Fahrzeugen mit hoher Vorderachslast kommt es häufig vor, dass in Extremsituationen der Endanschlag die Federbewegung abrupt beendet. Unsere „AirCell“ unterstützt die Federarbeit sanft, indem sie bereits früher als der herkömmliche Hartgummianschlag eingreift.



„AirCell“ für die Vorderachse (Abb. ähnlich)

Durch die Zellstruktur wird die Kraft langsam aber deutlich reduziert, ohne dass es zu einem harten Durchschlagen kommt. Im Gegensatz zu den serienmäßigen Anschlagpuffern, erzielt die „AirCell“ einen

deutlich weichen Federungskomfort. Der Unterschied ist um so deutlicher spürbar, je stärker die Vorderachse belastet wird. Die „AirCell“ besteht aus Polyurethan. Sie besitzt winzige, in sich geschlossene Mikrozellen, die mit Luft gefüllt sind. Sobald die „AirCell“ zusammengedrückt wird, werden die eingeschlossenen Luftbläschen mehr und mehr komprimiert.

Für den Sprinter 616 bieten wir Ihnen zudem eine verstärkte Vorderachs-Blattfeder an. Diese Feder eignet sich hervorragend für vollintegrierte Fahrzeuge, die durch ihre hohe Vorderachslast die Serienfeder

enorm überfordern. In Verbindung mit unserer „AirCell“ erhalten Sie eine optimale Lösung für die Vorderachse des Sprinters.



Austausch-Blattfeder für die Vorderachse



Drei Phasen für Komfort und Sicherheit: So funktioniert die „AirCell“

Phase 1 (ohne Last)	Phase 2 (mittlere Last)	Phase 3 (volle Last)
<p>Die Vorderachse ist nur gering belastet. Die „AirCell“ wird nicht gefordert. Das Federverhalten entspricht dem Serienzustand.</p>	<p>Bei stärkerer Belastung werden die Mikrozellen komprimiert und bauen einen sanften Gegendruck auf. Bodenwellen und Schlaglöcher werden komfortabel gedämpft.</p>	<p>Bei voller Achslast übernimmt die „AirCell“ fast den gesamten Federungskomfort. Hartes Durchschlagen wird deutlich gemildert. Die Passagiere und der Aufbau werden geschont.</p>



Die Abbildung zeigt den Lieferumfang einer Kegelbalganlage für den Mercedes Sprinter 208–316 (Baujahr 1996 – 2006).

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Mercedes Sprinter 208–316	1995–2006	1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Kastenwagen, Kombis und Busse.	002.MB219BA	769,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Kastenwagen, Kombis und Busse.	002.MB219BF	849,00
		1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Reisemobile und Pritschenfahrzeuge.	002.MB228BA	769,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Reisemobile und Pritschenfahrzeuge.	002.MB228BF	849,00
		1-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Reisemobile und Pritschenfahrzeuge mit extrem hoher Dauerbelastung. Ohne TÜV-Gutachten.	002.MB220KA	1.399,00
		2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Reisemobile und Pritschenfahrzeuge mit extrem hoher Dauerbelastung. Ohne TÜV-Gutachten.	002.MB220KF	1.479,00
Mercedes Sprinter 208–416	1995–2006	Zusatzluftfeder „AirCell“ für die Vorderachse.	005.MB240	139,00
Mercedes Sprinter 408–416	1995–2006	1-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Kastenwagen, Kombis und Busse.	002.MB25NMA	879,00
		2-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Kastenwagen, Kombis und Busse.	002.MB25NMF	949,00
		1-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Reisemobile und Pritschenfahrzeuge.	002.MB26NMA	879,00
		2-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Medium“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Geeignet für Reisemobile und Pritschenfahrzeuge.	002.MB26NMF	949,00
Mercedes Sprinter 616	1995–2006	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.MB28QKA	1.399,00
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage (6 Zoll) für die Hinterachse (4-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Kompakt“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.MB28QKF	1.479,00
		Zusatzluftfeder „AirCell“ für die Vorderachse.	005.MB280	139,00
		Vorderachsoptimierung, bestehend aus Austauschblattfeder und „AirCell“ für die Vorderachse.	003.MB2839	469,00

Alle hier aufgeführten Anlagen sind sowohl mit „Universal“-Bedienteil als auch mit Radioschachtblende verfügbar (Seite 100). Fragen Sie unser Verkaufspersonal. Bei vorhandenen Höherlegungs- bzw. Ausgleichklötzen müssen jeweils längere Briden geordert werden. Schneeketten sind in Verbindung mit einer Luftfeder nur mit Distanzscheiben montierbar (bei Sprinter 308–316).



Zusatzluftfedern für den MAN TGL

Der MAN ist die erste Wahl bei besonders großen Integrierten und Alkovenmodellen. Goldschmitt hat sich die Vorderachse vorgenommen. Mit der Zusatzluftfeder für die Vorderachse verbessern Sie Straßenlage und Fahrkomfort des einstigen „Truck of the Year“.

MAN TGL (Vorderachse)



Foto: Concorde



Vorteile des Zusatzluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- wirkt der Ermüdung der Originalfeder entgegen
- verhindert das Einsinken des Bugs
- erhöht die Bodenfreiheit an der Vorderachse
- durch den bordeigenen Luftvorrat kann der Bug schnell angehoben werden



Das Zusatzluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- Vollintegrierte Reisemobile
- Fahrzeuge mit dauerhaft hoher Vorderachslast
- Fahrzeuge mit geringer Bodenfreiheit
- Fahrzeuge mit tiefer Frontschürze
- Fahrzeuge mit überlasteter Blattfeder

Wichtige Informationen

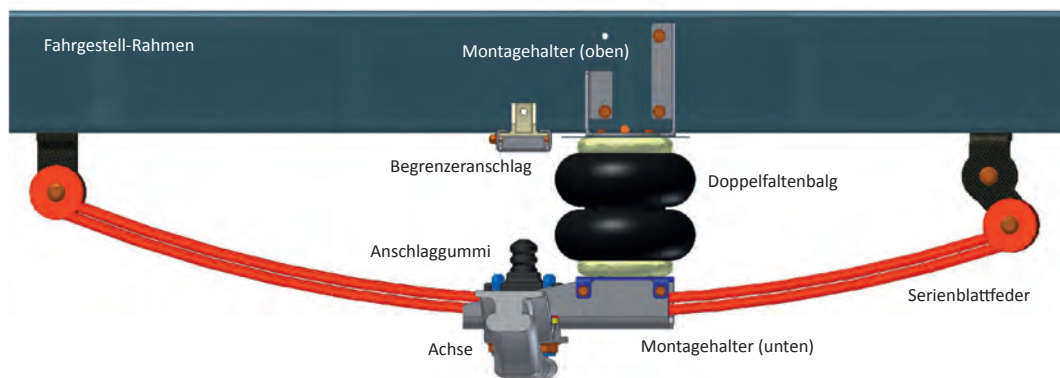
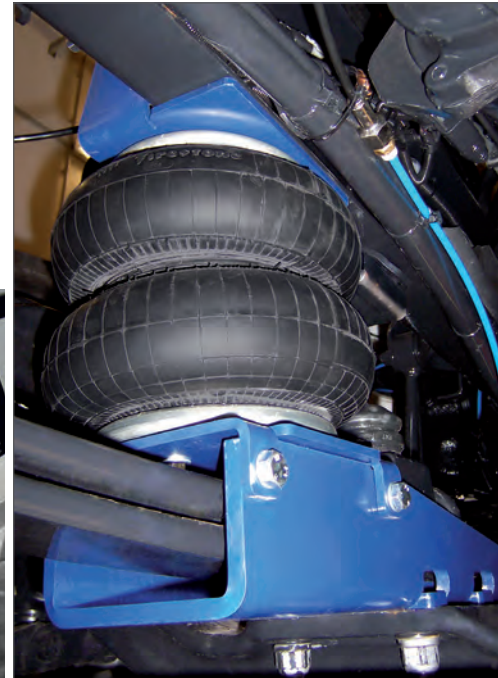


Luxus pur: Komfort für die Königsklasse

Wenn ein Kunde ein modernes Basisfahrzeug in der Klasse der Reisemobile ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sucht, dann schlägt die Stunde des MAN. Der einstige „Truck of the Year“ ist mit seinen 7,5 bis 12 Tonnen, exzellenten Fahreigenschaften und großer Wirtschaftlichkeit die ideale Basis für Luxus-Reisemobile in integrierter oder Alkovenbauweise.

Aber Gutes kann man noch besser machen, deshalb entwickelte Goldschmitt für die Vorderachse des Boliden eine Zusatzluftfeder mit großvolumigen Doppelfaltenbälgen. Mit dieser Luftfeder lässt sich die Vorderachse des MAN präzise auf das aktuelle Fahrzeuggewicht, die Straßenverhältnisse oder das individuell gewünschte Fahrerlebnis abstimmen. Die Luftbälge beziehen ihre Druckluft vom bordeigenen Druckluftsystem und werden über ein Cockpit-Bedienteil gesteuert.

Nach dem großen Erfolg der Iveco-Vorderachsluftfeder komplettiert Goldschmitt mit der MAN-Version die Produktpalette für hochwertige Reisemobilchassis zwischen 6 und 9 Tonnen. Die Anlage kann jederzeit in alle Fahrgestelle der MAN-TGL-Baureihe nachgerüstet werden.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
MAN TGL	ab 2005	1-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Vorderachse. Inklusive pneumatischem Einzel-Fahrerhausbedienteil. Nur montierbar bei Fahrzeugen mit Schadstoffklasse Euro 3. Bei höheren Schadstoffklassen ist ein erhöhter Montageaufwand notwendig. Fragen Sie unsere Service-Mitarbeiter.	002.MN11ROD	auf Anfrage
		2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Vorderachse. Inklusive pneumatischem Doppel-Fahrerhausbedienteil. Nur montierbar bei Fahrzeugen mit Schadstoffklasse Euro 3. Bei höheren Schadstoffklassen ist ein erhöhter Montageaufwand notwendig. Fragen Sie unsere Service-Mitarbeiter.	002.MN11ROI	auf Anfrage

Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center.



Zusatzluftfedern für Offroad-Fahrzeuge

Geländewagen und Pick-Ups erfreuen sich immer stärkerer Beliebtheit.

Die hochwertigen Zusatzluftfedern von Goldschmitt verhelfen schweren Offroadern mit Hardtop oder Wohnkabine zu mehr Fahrkomfort und Fahrsicherheit.

Offroad- und Pick-Up-Fahrzeuge



Ob Amarok, D-Max oder Ranger: Goldschmitt sorgt für mehr Komfort

Die Freizeitindustrie bietet mittlerweile eine ganze Reihe hochwertiger Zubehörteile für Offroad-Fahrzeuge. Vom Hardtop bis hin zur kompletten Wohnkabine ist vieles erhältlich. Die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten bringen aber auch einige Probleme mit sich, für die die einzelnen Fahrzeughersteller keine befriedigenden Lösungen parat haben. Die Federung der Hinterachse ist bei fast allen Fahrzeugen lediglich auf eine Mischbelastung ausgelegt. Die Abstimmung stellt grundsätzlich einen Kompromiss dar. Während das Fahr-

verhalten bei Leerfahrt oder Teillast noch als befriedigend angesehen werden kann, überfordern Wechsellaufbauten mit langem Überhang und hohem Schwerpunkt die serienmäßigen Blattfedern. Luftfeder-systeme von Goldschmitt unterstützen die serienmäßigen Blattfedern an der Hinterachse und verhelfen Pick-Ups mit langem Überhang und hohem Schwerpunkt zu mehr Fahrkomfort und Fahrsicherheit. Ganz besonders Fahrzeuge mit Hardtop oder Wohnkabine profitieren von den Zusatzluftfedern von Goldschmitt. Überzeu-

gender Komfort und überragende Qualität sind die Gründe, weshalb unsere Produkte von nahezu allen namhaften Kabinenherstellern im In- und Ausland eingesetzt und empfohlen werden.

Die hochwertigen Zusatzluftfeder-Systeme aus dem Hause Goldschmitt sind serienmäßig mit einem 12-Volt-Kompressor und einem Fahrerhausbedienteil ausgestattet. Ob im Gelände oder auf der Autobahn – Sie wählen den passenden Luftdruck einfach per Knopfdruck vom Cockpit aus.



Die Abbildung zeigt den Lieferumfang der Doppelfaltenbalganlage für den Ford Ranger ab Baujahr 2012. Kompressor und Bedienteil sind im Lieferumfang enthalten.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Ford Ranger (Allrad)	1998–2006	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.FO011BF	649,00
Ford Ranger (Allrad)	2006–2012	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.FO021BF	709,00
Ford Ranger (Allrad)	ab 2012	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.FO031BF	709,00
Isuzu D-Max (Allrad)	ab 2006	Produkte für den Isuzu D-Max der ersten und zweiten Generation finden Sie auf Seite 77.		
Isuzu Trooper (Allrad)	1992–1999	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.OP411BF	649,00
Mazda B2500 (Allrad)	1998–2006	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.MA111BF	649,00
Mazda BT-50 (Allrad)	ab 2006	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.MA211BF	709,00
Mitsubishi L200 (Allrad)	2001–2006	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.MI151BF	649,00
Mitsubishi L200 (Allrad)	ab 2006	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.MI161BF	709,00
Nissan Navara D21/D22 (Allrad)	1986–2004	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.NI411BF	649,00
Nissan Navara D40 (Allrad)	ab 2005	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.NI425BF	709,00
Opel Campo (Allrad)	1992–2001	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.OP411BF	649,00
Toyota Hilux (Allrad)	1989–2005	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.TO111BF	649,00
Toyota Hilux (Allrad)	ab 2005	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.TO13LBF	709,00
VW Amarok	ab 2010	Produkte für den VW Amarok finden Sie auf Seite 76.		
VW Taro (Allrad)	1989–2005	2-Kreis-Doppelfaltenbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“.	002.VW721BF	649,00

Alle hier aufgeführten Luftfederanlagen sind auch als 1-Kreis-System mit Doppel-Fahrerhausbedienteil erhältlich. Fragen Sie unsere Service-Mitarbeiter. Zusatzfedern finden Verwendung bei hecklastigen Offroad-Fahrzeugen. Nach erfolgtem Einbau ist nur noch eine begrenzte Verschränkung des Fahrzeugs möglich. Luftfedersätze für weitere Geländefahrzeuge und Pick-Ups sowie für fast alle US-Vans sind auf Anfrage mit englischsprachiger Einbauanleitung lieferbar. Für diese Fahrzeuge liegt kein deutsches Teilegutachten vor, sodass die TÜV-Eintragung per Einzelabnahme erfolgen muss.



Zusatzluftfedern für den VW Amarok

Der VW Amarok ist in der Welt der Freizeitfahrzeuge zu einer festen Größe aufgestiegen. Hersteller von Hardtops und Wohnkabinen setzen immer häufiger auf das Modell aus Wolfsburg. Goldschmitt stattet den Amarok mit einer Luftfeder aus – für mehr Sicherheit und Fahrkomfort.



Erst kurze Zeit auf dem Markt, hat der VW Amarok schon viele Fans gefunden. Auch bei Herstellern von Wohnkabinen und Hardtops steht der Amarok hoch im Kurs. Durch das massive Gewicht und den erhöhten Schwerpunkt werden die Fahreigenschaften dieser Offroad-Fahrzeuge negativ beeinflusst. Goldschmitt bietet Aufrüstmöglichkeiten in Form einer hochwertigen Zusatzluftfeder.

Das Luftfedersystem für den Amarok besteht aus zwei hochwertigen Rollbälgen, die harte Stöße und Fahrbahnunebenheiten ausgleichen und die Federkräfte schonend über massive Stahlkonsolen in den Fahrzeugrahmen leiten. Die Luftbälge werden zusätzlich zu den vorhandenen Stahlfedern montiert und unterstützen dadurch die Schraubenfedern des Amarok. Wie alle Zusatzluftfedern von Goldschmitt ist auch die Amarok-Luftfeder serienmäßig mit Kompressor und Bedienteil ausgestattet.

Neben dem Zugewinn von mehr Sicherheit und Komfort lässt sich der Amarok mit Hilfe unserer Zusatzluftfeder auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.400 kg auflasten. Unsere Auflastungen finden Sie auf den Katalogseiten 30 bis 33.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
VW Amarok	ab 2010	1-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive Distanzscheiben zur Spurweitenänderung, 12-V-Kompressor „Basic“ und Einzel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Individuelle Anpassung je nach Rad-Reifen-Kombination.	002.VW81CBA-xx	ab 829,00
VW Amarok	ab 2010	2-Kreis-Rollbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive Distanzscheiben zur Spurweitenänderung, 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil „Universal“. Individuelle Anpassung je nach Rad-Reifen-Kombination.	002.VW81CVF-xx	ab 899,00

Zusatzfedern finden Verwendung bei hecklastigen Fahrzeugen. Nach erfolgtem Einbau ist nur noch eine begrenzte Verschränkung des Fahrzeugs möglich.



Zusatzluftfedern für den Isuzu D-Max

Im Sommer 2012 führte Isuzu die zweite Generation des beliebten japanischen Pickup-Trucks ein. Sowohl für das aktuelle Modell als auch für das Vorgängermodell des Isuzu D-Max entwickelte Goldschmitt in Zusammenarbeit mit Isuzu Deutschland ein hochwertiges Luftfedersystem.

Die große Beliebtheit des D-Max rief im Sommer 2012 die zweite Generation des Geländetrucks von Isuzu hervor. Dank entsprechenden Wohnkabinen lässt sich der D-Max mit wenigen Handgriffen zu einem allradgetriebenen Reisemobil umwandeln.

Die serienmäßige Federung dieser Fahrzeuge ist jedoch für derartige Wechselaufbauten mit langem Überhang und hohem Schwerpunkt nicht ausgelegt und bietet deshalb keinen befriedigenden Federkomfort und keine gute Straßenlage.

Zusatzluftfedern von Goldschmitt unterstützen die überforderten Blattfedern und verhelfen dem D-Max zu mehr Fahrkomfort und Fahrsicherheit.

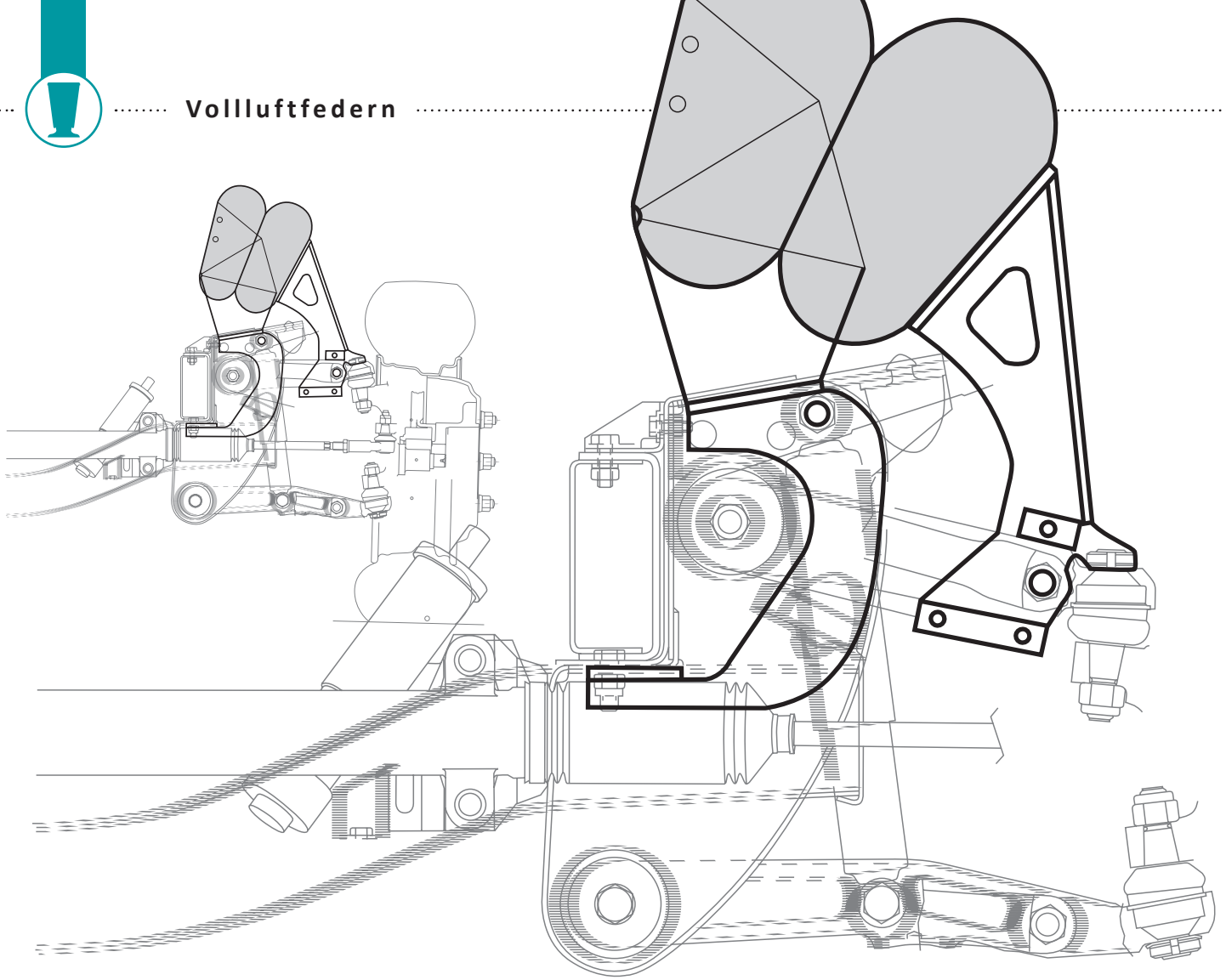
Die serienmäßigen Stahlfedern der Hinterachse werden durch kräftige Kegelbälge unterstützt, die das Fahrverhalten bei allen Beladungszuständen und Fahrbahnbeschaffenheiten positiv beeinflussen. Kompressor und Fahrerhausbedienteil sind wie bei allen Goldschmitt-Luftfedern inklusive.



Zusatzluftfedersystem für den Isuzu D-Max ab Baujahr 2012
(Abbildung ohne Gasdruck-Stoßdämpfer).

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Isuzu D-Max (Allrad)	2006–2012	2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive BILSTEIN-Gasdruck-Stoßdämpfer, 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil. Mit Herstellerfreigabe von Isuzu Deutschland.	002.IS116BA	899,00
Isuzu D-Max (Allrad)	ab 2012	2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive BILSTEIN-Gasdruck-Stoßdämpfer, 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil. Mit Herstellerfreigabe von Isuzu Deutschland.	002.IS126BG	1.399,00
Isuzu D-Max (Allrad)	ab 2012	2-Kreis-Kegelbalg-Anlage für die Hinterachse (2-Balg-Anlage). Inklusive 12-V-Kompressor „Basic“ und Doppel-Fahrerhausbedienteil. Mit Herstellerfreigabe von Isuzu Deutschland.	002.IS126BG-01	1.099,00
Zubehör	Hinweise und Eigenschaften		Art.-Nr.	€
Aluminiumfelge „Fuoco 6“ (Seite 116/117)	7,5 x 17 Zoll, LK 6 x 139,7 mm, ET 33, Tragfähigkeit: 1.125 kg, Farbe: kristallsilber.		004.IS77512KS	185,00
Aluminiumfelge „CW CWE“ (Seite 116/117)	7 x 16 Zoll, LK 6 x 139,7 mm, ET 30, Tragfähigkeit: 1.200 kg, Farbe: kristallsilber.		004.IS56412KS	225,00
BILSTEIN-Gasdruck-Stoßdämpfer	Stoßdämpfer-Satz (2 St.) für die Hinterachse des Isuzu D-Max (ab Baujahr 2012)		12.ISZ2020103	349,00

Zusatzfedern finden Verwendung bei hecklastigen Fahrzeugen. Nach erfolgtem Einbau ist nur noch eine begrenzte Verschränkung des Fahrzeugs möglich.



Das Maximum an Komfort

Vollluftfedern von Goldschmitt sind das Nonplusultra in Sachen Komfort und Sicherheit. Die Königsklasse unter den Fahrwerken begeistert immer mehr Reisemobilisten.

Eine schöne Legende: Aufgrund der besonders komfortablen Luftfederung soll sich Papst Paul VI. in den 60-er Jahren für einen Mercedes 600 als Papamobil entschieden haben. Und was für einen Papst gut genug ist, kann Reisemobilisten zumindest nicht schaden. So arbeitet Goldschmitt seit Jahren daran, mit Vollluftfederfahrwerken den bestmöglichen Fahrkomfort für die Freizeitfahrzeuge zu bieten. Diese Technik ist quasi die Königs-

klasse unter den Fahrwerken – man muss nur einmal schauen, in welchen Nobel-Pkw sie aktuell verbaut wird: Der Rolls Royce Phantom rollt ebenso auf Luftfedern wie die Luxus-Karosserien von Maybach und Mercedes, der Porsche Cayenne Turbo, der VW Phaeton oder der Audi A8. Auch Vier- und Fünf-Sterne-Reisebusse sind – selbstverständlich – mit dieser Technologie ausgestattet; schließlich sollen die Passagiere so komfortabel zum Ziel gelan-

gen. Ein weiterer angenehmer Nebeneffekt: Durch Vollluftfedersysteme werden nicht nur die Fahrzeuginsassen geschont, sondern auch das Chassis und der Aufbau.

Erste Experimente mit Luftfedern machte die Automobilindustrie bereits in den zwanziger Jahren, doch es dauerte bis in die Nachkriegszeit, ehe Luftfedern verbreitet zunächst in amerikanischen Straßenkreuzern auftauchten. Pionier in



Europa war der damalige Oberklassehersteller Borgward, der sein Modell P 100 damit ausstattete. Kurz danach stellte Mercedes seine Luxusvarianten 300 SE und den legendären 600 mit Luftfederungen vor.

Man muss nur einmal mit einer Luftpumpe spielen, um das Prinzip dieser Technologie zu begreifen: Wenn man den Luftauslass zuhält, lässt sich der Kolben nicht mehr durchdrücken – die komprimierte Luft im Innern federt aber je nach Druck stärker oder schwächer nach. Gegenüber den herkömmlichen Stahlfederungen haben Luftfederungen bei Fahrzeugen einen großen Vorteil, denn man kann das auf ihnen ruhende Gewicht variieren, ohne dass sich der Federweg verändert.

Das Nonplusultra für Reisemobile sind elektronisch gesteuerte Vollluftfederungen, bei welchen Luftfederbeine und Luftbälge komplett die Aufgaben einer klassischen Stahlfederung mit Blatt- und Spiralfedern sowie Torsionsstäben übernehmen. Wichtiges Bauteil ist der zumeist am Fahrzeugboden installierte Steuerblock, in dem die Kompressoreinheit sitzt, welche die Luftbälge mit dem notwendigen Druck versorgt. Zudem ist hier die Elek-

tronik untergebracht, die das Fahrzeug unabhängig vom Beladungszustand auf einem definierten Niveau hält. Auch unterschiedliche Hebe- und Senkfunktionen lassen sich mit Hilfe der Elektronik per Knopfdruck ganz leicht bewerkstelligen: Zum Einfahren in niedrige Carports oder Garagen kann sich das Fahrzeug ducken; andererseits wird es auf Wunsch auch zur hochbeinigen Gazelle, wenn es durch unwirtliches Gelände geht oder bei der Auffahrt auf eine Fährnrampe der Aufbau nicht aufsitzen soll.

Bei Reisemobilen mit ihren stattlichen Wohnaufbauten wirken sich die Vollluft-Systeme positiv auch auf das gesamte Fahrverhalten aus: Wankbewegungen gehören der Vergangenheit an, die Spurtreue der Reisemobile ist wesentlich höher als bei den Serienfahrwerken aus Stahl, auch in Kurven neigen die Fahrzeuge kaum noch zum Ausbrechen.



Foto: Adria

An Fahrkomfort kaum zu überbieten: Vollluftfedern von Goldschmitt sind auch aus der Reisemobilwelt nicht mehr wegzudenken.

Für den in der Reisemobilszene besonders beliebten Fiat Ducato konnte Goldschmitt als erster ein serienreifes Vollluftfeder-System anbieten. Und was für eins! Objektive Messungen ergaben, dass der Komfort um sage und schreibe 40 Prozent gegenüber dem Serienfahrwerk steigt. Der Papst sollte ein Reisemobil mit Goldschmitt-Technologie fahren ...

In Krankentransportern und modernen Reisebussen sind Vollluftfedern nicht mehr wegzudenken. Sie garantieren das Maximum an Fahrkomfort für Passagiere und Fahrer.



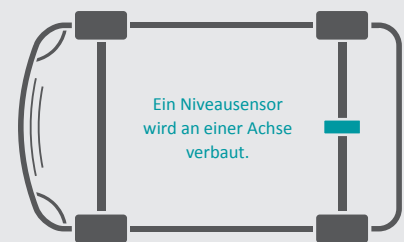


Unverzichtbar: die Steuerung

Das Geheimnis des Erfolgs der Vollluftfeder-Systeme von Goldschmitt hat viele Gründe. Einer davon ist die hochwertige Steuerung. Goldschmitt setzt dabei auf drei Systeme.

1-Kanal-Niveaumatik

Vollluftfeder-Systeme von Goldschmitt sind in der Regel mit 2- bzw. 4-Kanal-Systemen zur Niveauregulierung ausgestattet. 4-Kanal-Systeme kommen nur zum Einsatz, wenn Luftfedern an Vorder- und Hinterachse verbaut sind. Vollluftfedern, die nur an einer Achse montiert sind, können statt der serienmäßigen 2-Kanal-Niveaumatik auch mit einem 1-Kanal-System ausgestattet werden. Dieses kontrolliert Beladungszustände an einer Achse und steuert den entsprechenden Luftdruck in den Bälgen, wobei hier unterschiedliche Radlasten nicht berücksichtigt werden. Es ist sozusagen die einfachste Variante der Niveauregulierung, die jedoch beispielsweise für Reisemobile mit unterschiedlichen Achslasten gänzlich ungeeignet ist. Manuelles Absenken bzw. Anheben ist hier nicht vorgesehen, kann aber jederzeit optional nachgerüstet werden.

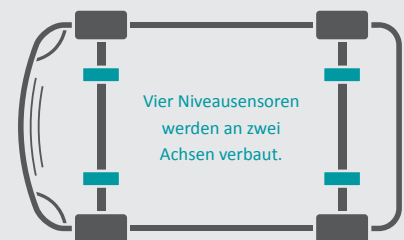


2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“


Die 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ ist ein elektronisch gesteuertes System, welches dank Ventilblock und Steuereinheit mit nur einem Kompressor die getrocknete Luft in zwei getrennte Kreise aufteilt. Das System ist somit in der Lage, einseitige Radlasten oder das einseitige Hängen von Fahrzeugen zu erkennen und diese in der Höhe auszugleichen. Aus dem Fahrniveau lässt sich das Heck mittels Handbedienteil vom Fahrerhaus aus anheben oder absenken. Die serienmäßig hinterlegten drei Höhen (abgesenkt, Fahrniveau, Offroad) können nach Kundenwunsch programmiert werden. Zur Sicherheit wird dem Fahrer während der Fahrt das Eingreifen ins System untersagt. Bei angezogener Handbremse oder bei niedriger Geschwindigkeit ist es dem Fahrer möglich, das Niveau des Fahrzeugs manuell zu beeinflussen.

4-Kanal-Niveaumatik „Intelliride“


Die 4-Kanal-Niveaumatik unterscheidet sich durch umfangreichere Komponenten von der oberhalb aufgeführten 2-Kanal-Steuerung. Speziell für die kombinierte Vollluftfederung für Vorder- und Hinterachse hat Goldschmitt einen Steuerungscomputer mit weitreichenden Möglichkeiten entwickelt. Jeder der vier Luftbälge verfügt über einen Niveausensor, der in kurzen Intervallen ein Höhensignal an die Steuerung sendet. Diese wertet die Daten aus und aktiviert im Bedarfsfall ein Regelventil, das die Luftbälge individuell mit Luft befüllt oder Luft ablässt. So kann das gesamte Fahrzeug im Bedarfsfall angehoben oder abgesenkt werden. Am Stellplatz angekommen, richtet sich das Reisemobil auf Knopfdruck mit Hilfe einer elektronischen Wasserwaage waagrecht aus, soweit es die Federwege zulassen.





 **Fahrzeug angehoben**

 **Fahrniveau**

 **Abgesenktes Niveau**

Diese drei Einstellungen sind individuell programmierbar!

 **Heckgaragenfunktion**

Das Fahrzeug senkt sich hinten ab.

 **Manueller Betriebsmodus**

Der manuelle Modus wird aktiviert.

 **Manuelles Absenken**

Mit dieser Taste können Sie im manuellen Modus das Fahrzeug bis zu einer definierten Höhe stufenlos absenken.

 **Manuelles Anheben**

Mit dieser Taste können Sie im manuellen Modus das Fahrzeug bis zu einer definierten Höhe stufenlos anheben.

 **Der Service-Schalter**


Die Service-Stellung verhindert eine automatische Regelung beispielsweise bei einem Radwechsel. Sie dient auch zur Fehleranalyse.

 **Auto-Level-Funktion***

Mit einem Knopfdruck lässt sich das Auto in die Waagrechte stellen, sofern die Federwege das zulassen.

 **Seilwindenfunktion***

Fahrzeug wird vorne abgesenkt und hinten angehoben.

 **Seitliches Absenken***

Dieser Bedienknopf ermöglicht das Abkippen des Fahrzeugs zur Seite.

* Funktion nur bei 4-Kanal-Steuerung verfügbar

Bedienkomfort vom Feinsten:

Die innovativen Bedienteile von Goldschmitt

Goldschmitt ist seit vielen Jahren Entwickler hochwertiger Vollluftfedern. Diese bewährten Systeme werden nun mit einem neuen innovativen Bedienelement ergänzt. Dieses ist sowohl für 2-Kanal- als auch für 4-Kanal-Systeme erhältlich

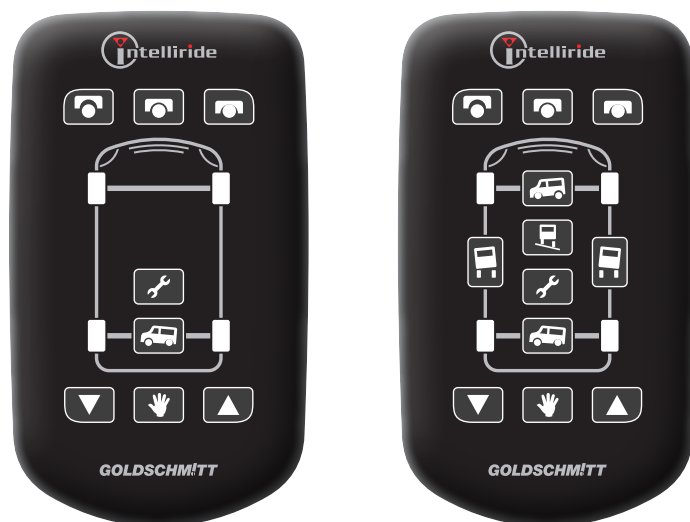
Mit der intuitiv verständlichen Fernbedienung folgt Goldschmitt dem Wunsch vieler Kunden nach einer noch komfortableren Steuerung der Vollluftfedern. Drei individuell einstellbare Fahrniveaus lassen sich sowohl bei der 2-Kanal- als auch bei der 4-Kanal-Steuerung per Knopfdruck automatisch erreichen.

Sehr nützlich sind auch die manuellen Einstellungen, die nach Bedarf aktiviert werden können, etwa das Neigen nur zu einer Seite oder nur über die Vorder- oder Hinterachse entlang der Längsachse. Diese Funktionen stehen jedoch nicht bei beiden Systemen zur Verfügung. Eine ge-

naue Beschreibung des Funktionsumfangs beider Varianten finden Sie in der farbig unterlegten Spalte links.

Speziell für die kombinierte Vollluftfederung für Vorder- und Hinterachse hat Goldschmitt einen Steuerungscomputer mit weitreichenden Möglichkeiten entwickelt. Bei diesen 4-Kanal-Systemen gibt es zusätzlich einen Bedienknopf für die so genannte Auto-Level-Funktion. Mit dieser Funktion richtet sich das Reisemobil auf Knopfdruck mit Hilfe einer elektronischen Wasserwaage waagrecht aus, soweit es die Federwege zulassen.

Sie als Nutzer werden mit Hilfe einer optischen Anzeige immer darüber informiert, was beim Ausrichten des Fahrzeugs gerade passiert. Mit dem neuen, kabelgebundenen Bedienteil ist Goldschmitt ein riesiger Schritt in Sachen Komfort und Bedienungsfreundlichkeit gelungen.



Jetzt noch komfortabler durch neues, kabelgebundenes Bedienteil. Stellen Sie die drei programmierten Fahrniveaus mit einem Knopfdruck ein oder wählen Sie Ihre Höheneinstellung einfach manuell. Zwei Varianten stehen hier zur Verfügung: das 2-Kanal-Bedienteil (links) und das 4-Kanal-Bedienteil (rechts).



Vollluftfedern für den Fiat Ducato

ab Baujahr 2006

Wenn es um die erste Wahl bei Luftfahrwerken geht, dann führt kein Weg an den Vollluftfeder-Systemen von Goldschmitt vorbei. Für den Ducato bietet Goldschmitt sowohl 2-Kanal-Lösungen für Vorder- bzw. Hinterachse als auch eine 4-Kanal-Lösung an.



Foto: Hymer

Fiat Ducato

Wenn es um die erste Wahl bei Luftfahrwerken geht, dann geht nichts an den Vollluftfeder-Systemen von Goldschmitt vorbei. Diese in Deutschland entwickelten Anlagen, gibt es für Vorder- und Hinterachse, idealerweise gekoppelt und mit einer Auto-Level-Funktion ausgestattet, die das Reisemobil auf Knopfdruck in die Horizontale stellt.

Der Komfort einer 4-Kanal-Vollluftfeder von Goldschmitt blieb lange den Fahrern eines Iveco Daily vorbehalten oder denjenigen, die einen Fiat Ducato mit Al-Ko-Chassis besitzen. Die Auswahl ist nun viel größer: Goldschmitt-Vollluftfederungen gibt es auch für die Vorderachse und die Hinterachse des Fiat Ducato (bzw. die baugleichen Modelle von Citroën und Peugeot) mit Serienchassis.

Vollluftfeder-Systeme für den Fiat Ducato X250:

- Vollluftfeder-System für die HinterachseSeite 83
- Vollluftfeder-System für die VorderachseSeite 84
- Vollluftfeder-Fahrwerk für Vorder- und HinterachseSeite 85
- Vollluftfeder-Systeme für Al-Ko-Chassis. Seite 86/87



Hinterachs-Vollluftfedern für den Fiat Ducato



Das bewährte Vollluftfeder-System für die Hinterachse des Fiat Ducato X250 zeichnet sich durch die feinste Technik und die Vollständigkeit des Pakets aus: Neben den mechanischen Bauteilen, wie beispielsweise den äußerst komfortablen Kegelbälgen, liefert Goldschmitt die komplette 2-Kanal-Niveauautomatik „Intelli-light“.

Dieses bewährte Premiumprodukt erkennt sogar durch Fehlbelastung hervorgerufene einseitige Radlasten und gleicht sie mit mehr oder weniger Luftbalghöhe automatisch aus. Der Fahrer ist deshalb aber nicht zur Passivität verurteilt: Das Heck kann er bei Stillstand des Fahrzeugs mittels Handbedienteil im Cockpit des Ducato anheben und absenken. So lassen sich etwa mächtige Bodenwellen mit langsamem Tempo überfahren, ohne dass das Reisemobil aufgesetzt. Die serienmäßig eingestellten drei

Fahrhöhen können übrigens ganz nach Kundenwunsch programmiert werden. Mehr Individualität geht nicht.

Mit der Vollluftfeder für den Ducato löst Goldschmitt also diverse Herausforderungen, die Nutzer mit dem beliebtesten und wichtigsten Basisfahrzeugs der Branche haben könnten. Auch das brisante Thema Gewicht und selbstverständlich die Komfortfrage beantwortet die neue Vollluftfederung positiv. Und auf dem Camping- und Stellplatz sind Ducato-Fahrer spätestens dann der Blickfang, wenn sie mittels Vollluftfeder an Vorder- und Hinterachse die automatische Nivellierung erfahren haben. Ein Knopfdruck, und schon manövriert sich das gesamte Fahrzeug in die Waagerechte. Auffahrkeile können Sie sich dann endlich sparen – Sie sitzen und schlafen nie mehr in Schräglage.



Die Vorteile des Goldschmitt-Systems

- deutlich höherer Fahrkomfort (bis zu 40 Prozent)
- mehr Fahrsicherheit
- Beladungsfehler werden durch die 2-Kanal-Niveauautomatik ausgeglichen
- Auflastmöglichkeit je nach Chassis bis 4,5 t
- verschleißfreie Ventile
- einzigartige Lagerung am Chassis
- spielfreie, geräuscharme Führung des Rades
- keine Veränderung der Achsgeometrie
- wartungsfreie und selbstregenerierende Lufttrocknung (keine Vereisung!)
- bis zu 160 mm Federweg
- drei individuell für Sie programmierbare Fahrniveaus
- bei den meisten Modellen einfach nachrüstbar
- in Deutschland entwickelt

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Kegelbälgen inklusive 2-Kanal-Niveauautomatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für alle Serien-Chassis (30 Light bis 40 Heavy).	022.EC30221	3.990,00

Wichtig: Beim Einbau einer Vollluftfeder muss an der Hinterachse des Serienchassis ein Stabilisator montiert werden (Seite 107). Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81. Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper/Peugeot Boxer).



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Vorderachs-Vollluftfedern für den Fiat Ducato

Goldschmitt bietet verschiedene Systeme zur Optimierung der Vorderachse des Fiat Ducato X250 an. Neben den bekannten Schraubenfedern (Seite 42/43) kann die Vorderachse des wohl wichtigsten Fahrzeugs der Reisemobil-Branche auf Wunsch auch auf ein Vollluftfeder-System umgerüstet werden. Schon bei der Präsentation im Jahr 2008 wurde dieses System von der Fachpresse als Weltsensation gefeiert.

Die jederzeit nachrüstbare Vollluftfeder sorgt für einen enormen Komfortzuwachs und ein Plus an Fahrsicherheit. Dies wurde bei Tests von Goldschmitt mit der Vorderachse des Fiat Ducato eindrucksvoll belegt. Gegenüber der Serienfeder verleiht die luftgefederte Vorderachse dem Fahrzeug 40 Prozent mehr Komfort. Im Vergleich zu den Goldschmitt-Schraubenfedern konnten die Techniker immerhin noch ein Komfortplus von rund 20 Prozent feststellen. Das Luftfeder-System ist für alle Varianten des Fiat Ducato X250 erhältlich.

Vollluftfeder-Systeme für die Vorderachse werden serienmäßig mit der bewährten 2-Kanal-Steuerung „Intelli-Light“ ausgeliefert (Seite 80). So stehen dem Kunden auch hier drei individuell programmierbare Niveaus zur Verfügung. Mit dem kabelgebundenen Handbedienteil lässt sich die Anlage bequem steuern.

Eine wartungsfreie und selbstregenerierende Lufttrocknung sorgt bei diesem

System für einen sicheren und vor allem winterfesten Betrieb. Alle Bauteile dieses Federsystems wurden unter den höchsten Qualitätsstandards gefertigt. Die perfekt gelagerten Federbeine sorgen für eine spielfreie und damit geräuscharme Führung des Rades. Eine Veränderung der Achsgeometrie ist bei diesem Qualitätsprodukt „Made in Germany“ nicht notwendig. Dies garantiert genialen Komfort, optimale Sicherheit und perfekte Qualität.



Die Vollluftfeder für die Vorderachse ermöglicht einen Federweg von bis zu 160 Millimeter.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250 (30/33/35 Light)	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Vorderachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Serien-Chassis 30/33/35 Light, auch in Verbindung mit Al-Ko-Tiefrahmen-Chassis.	022.EC3x121	3.490,00
Fiat Ducato, Typ X250 (35/40 Heavy)	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Vorderachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Serien-Chassis 35/40 Heavy, auch in Verbindung mit Al-Ko-Tiefrahmen-Chassis.	022.EC3x121	3.490,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81. Sollten Sie bereits eine Vollluftfederung an der Hinterachse haben, setzen Sie sich bitte mit unseren Service-Mitarbeitern in Verbindung. Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper/Peugeot Boxer).





Vollluftfeder-Fahrwerk für Vorder- und Hinterachse des Fiat Ducato



Fahrkomfort in Vollendung verspricht die technisch anspruchsvollste Variante einer Vollluftfeder: Das 4-Kanal-Luftfahrwerk. Innovation, Know-How und jahrelange Erfahrung haben dieses System zu einem zuverlässigen und komfortablen Begleiter in der Reisemobilwelt gemacht.

Die von Goldschmitt speziell für die Vorder- und Hinterachse des Fiat Ducato X250 entwickelten Komponenten sorgen im Zusammenspiel für ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit. Durch das perfekte Zusammenspiel der Feder-Dämpfer-Kombination werden Rahmen, Aufbau, Möbel und nicht zuletzt die Passagiere schonend und sicher über den Asphalt bewegt.

Abgerundet wird das System durch die 4-Kanal-Steuerung „Intelliride“. Im Gegensatz zu Vorder- oder Hinterachs-Vollluftfedern wartet die 4-Kanal-Variante mit einer Reihe von zusätzlichen Funktionen auf. Jeder einzelne der vier Luftbälge wird über einen eigenen Kanal gesteuert. Ein Steuergerät verarbeitet die einzelnen Höhendaten und steuert im Bedarfsfall ein Regelventil, das die Luft in den jeweiligen Bälgen einströmen oder entweichen lässt. Dadurch gleicht das System nicht nur unterschiedliche Achslasten aus, sogar die Last eines jeden einzelnen Rades wird zuverlässig ausgeglichen. Durch die 4-Kanal-Steuerung kommen Sie außerdem in den Genuss der Auto-Level-Funktion. Mit Hilfe



Foto: Adria

Perfekte Straßenlage: Das 4-Kanal-Luftfahrwerk für die Vorder- und Hinterachse kann für jede Variante des Fiat Ducato X250 nachgerüstet werden. So steigern Sie die Sicherheit und den Komfort Ihres Fahrzeugs enorm.

einer elektronischen Wasserwaage lässt sich das Fahrzeug per Knopfdruck waagrecht ausnivellieren, soweit dies die Federwege zulassen.

Das neue kabelgebundene Bedienteil, das serienmäßig mit jedem System mitgeliefert wird, ermöglicht Ihnen eine Vielzahl neuer Funktionen. Neben den drei individuell programmierbaren Fahrniveaus

können Sie nun viele Positionen manuell ansteuern. Das Fahrzeug kann beispielsweise zum Be- und Entladen über Heck abgesenkt werden. Auch ein seitliches Absenken zur Entleerung des Abwassertanks ist für die neue Steuerung kein Problem.

Das Luftfahrwerk von Goldschmitt – ein revolutionärer Schritt in Sachen Komfort, Fahrsicherheit und Bedienung.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250 (30/33/35 Light)	ab 2006	4-Kanal-Vollluftfeder-Fahrwerk für die Vorder- und Hinterachse. Anlage mit Rollbälgen inklusive 4-Kanal-Niveaumatik „Intelliride“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Serien-Chassis 30/33/35 Light.	022.EC3x351	5.990,00
Fiat Ducato, Typ X250 (35/40 Heavy)	ab 2006	4-Kanal-Vollluftfeder-Fahrwerk für die Vorder- und Hinterachse. Anlage mit Rollbälgen inklusive 4-Kanal-Niveaumatik „Intelliride“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Serien-Chassis 35/40 Heavy.	022.EC3x351	5.990,00

Wichtig: Beim Einbau einer Vollluftfeder muss an der Hinterachse des Serienchassis ein Stabilisator montiert werden. Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81. Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper/Peugeot Boxer).



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Vollluftfedern für Al-Ko-Chassis

ab Baujahr 2006

Auch für die in der Reisemobilbranche sehr beliebten Al-Ko-Chassis bietet Goldschmitt Fahrkomfort in Vollendung. Für die Modelle des Fiat Ducato und des Mercedes Sprinter in Verbindung mit AMC-Tiefrahmen stehen sowohl 2- als auch 4-Kanal-Lösungen zur Verfügung.



Foto: Bürstner

Al-Ko-Chassis



Vorteile des Vollluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- deutlich höherer Fahrkomfort
- mehr Fahrsicherheit
- Beladungsfehler werden ausgeglichen
- Auflastmöglichkeiten je nach Fahrzeugmodell bis 5,5 Tonnen
- drei individuell für Sie programmierbare Höhenniveaus



Das Vollluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- Fahrzeuge mit unzureichendem Komfort
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit langem Radstand
- Fahrzeuge mit dauerhaft schwerer Beladung

Wichtige Informationen



Unsere Zusatzluftfedern für drehstabgefederte Fahrgestelle kennen Sie ja bereits. Mit den Vollluftfeder-Systemen für Al-Ko-Tiefrahmen-Chassis gehen wir einen entscheidenden Schritt weiter. Bislang trugen die Stahlfedern die Hauptlast des Fahrzeugs. Die Luftfederung musste sich mit der Assistentenrolle begnügen.

Mit unseren Vollluftfederungen kehren wir die Verhältnisse um. Nun tragen großvolumige Luftbälge die Hauptlast an der Al-Ko-Hinterachse, sodass ein Heben und Senken des Hecks fast uneingeschränkt möglich ist. Das Fahrniveau bleibt unabhängig von der Zuladung konstant. Vollluftfeder-Systeme für die Hinterachse sind für die aktuelle Generation des Fiat Ducato und des Mercedes Sprinter mit Al-Ko-Tiefrahmen erhältlich. Das kabelgebundene Handbedienteil sorgt für eine

bequeme Steuerung der Anlage. Ein detaillierter Funktionsumfang des Bedienteils finden Sie auf der Seite 81.

Um den höchst möglichen Fahrkomfort zu erreichen, bietet Goldschmitt neben der 2-Kanal-Lösung für die Hinterachse auch eine 4-Kanal-Variante für Vorder- und Hinterachse des Fiat Ducato X250 an. Dieses innovative Luftfahrwerk gleicht die Last jedes einzelnen Rades zuverlässig aus. Das bedeutet ein starkes Plus an Fahrsicherheit und Komfort. Mit der 4-Kanal-Niveaumatik „Intelli-ride“ (Seite 80) können neben dem automatischen Niveaueingleich und drei individuell programmierbaren Fahrniveaus weitere manuelle Funktionen aktiviert werden. Mit dem 4-Kanal-Bedienteil können Sie Ihr Reisemobil beispielsweise zu einer Seite neigen oder die Hinterachse zum Be- oder Entladen absenken. Sie als

Nutzer werden mit Hilfe einer optischen Anzeige immer darüber informiert, was beim Ausrichten des Fahrzeugs gerade passiert. Mit der Auto-Level-Funktion, die nur bei 4-Kanal-Steuerungen verfügbar ist, können Sie Ihr Reisemobil per Knopfdruck waagrecht ausnivellieren.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250 mit Al-Ko-Chassis (Einzelachse)	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Kegelbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Al-Ko-Chassis mit Einzelachse.	022.AK18x221	2.990,00
Fiat Ducato, Typ X250 mit Al-Ko-Chassis (Tandemachse)	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Kegelbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Al-Ko-Chassis mit Tandemachse.	022.AK14x221	3.990,00
Fiat Ducato, Typ X250 (30/33/35 Light) mit Al-Ko-Chassis (Einzelachse)	ab 2006	4-Kanal-Vollluftfeder-Fahrwerk für die Vorder- und Hinterachse. Anlage mit Rollbälgen inklusive 4-Kanal-Niveaumatik „Intelli-ride“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Fiat Ducato X250 (30/33/35 Light) mit Al-Ko-Tiefrahmen (Einzelachse).	022.AK12x351	6.490,00
Fiat Ducato, Typ X250 (35/40 Heavy) mit Al-Ko-Chassis (Einzelachse)	ab 2006	4-Kanal-Vollluftfeder-Fahrwerk für die Vorder- und Hinterachse. Anlage mit Rollbälgen inklusive 4-Kanal-Niveaumatik „Intelli-ride“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Fiat Ducato X250 (35/40 Heavy) mit Al-Ko-Tiefrahmen (Einzelachse).	022.AK13x351	6.490,00
Fiat Ducato, Typ X250 (35/40 Heavy) mit Al-Ko-Chassis (Tandemachse)	ab 2006	4-Kanal-Vollluftfeder-Fahrwerk für die Vorder- und Hinterachse. Anlage mit Rollbälgen inklusive 4-Kanal-Niveaumatik „Intelli-ride“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Fiat Ducato X250 (35/40 Heavy) mit Al-Ko-Tiefrahmen (Tandemachse).	022.AK14x351	6.990,00
Fiat Ducato, Typ X250 mit Al-Ko-Chassis	ab 2006	„Komfortluftfeder 2 + 2“: Kombiniertes System aus Vollluftfeder für die Vorderachse inkl. 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und Komfortluftfeder für die Hinterachse. Seriendrehstäbe werden geschwächt und mit großvolumigen Kegelbälgen unterstützt. Die Komfortluftfeder wird wie eine Zusatzluftfeder mittels Fahrerhausbedienteil und zusätzlichem Kompressor manuell und elektrisch bedient (vorzugsweise 2-Kreis). Auto-Level-Funktion nicht möglich.	022.AK12x321 (Light)	4.990,00
			022.AK13x321 (Heavy, Einzelachser)	4.990,00
			022.AK14x321 (Heavy, Tandemachser)	5.290,00
Mercedes Sprinter NCV3 mit Al-Ko-Chassis (Einzelachse)	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Kegelbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Al-Ko-Chassis mit Einzelachse.	022.AK41221	3.290,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81. Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper/Peugeot Boxer). Vollluftfedern für den Mercedes Sprinter NCV3 können ebenfalls im baugleichen VW Crafter montiert werden.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Unbedenklichkeits-
bescheinigung
von Volkswagen

Vollluftfedern für den VW T5

2007 feierte er seinen 50. Geburtstag, doch der VW-Bus gehört längst nicht zum alten Eisen. Goldschmitt bietet für den T5 Vollluftfeder-Systeme als 2-Kanal und 4-Kanal-Versionen an. Zum Fahrkomfort und zur erhöhten Sicherheit gesellt sich eine phantastische Optik.



Foto: Tischer

VW T5

Goldschmitt liefert seit Jahren bereits Vollluftfedern für die Hinterachse des T5, die sich in Transportern, Ambulanzfahrzeugen und auch Freizeitfahrzeugen bestens bewährt haben. 2009 erhielt Goldschmitt für diese Anlage folgerichtig die Unbedenklichkeitsbescheinigung durch VW, landläufig auch als Freigabe bezeichnet. Die Krone setzte Goldschmitt dem T5-Fahrwerk durch die Erfindung der Vollluftfeder mit Rollbalg an der Vorderachse auf, die sich durch eine 4-Kanal-Steuerung mit der Hinterachse mit Goldschmitt-Vollluftfeder verbinden lässt. So entsteht das perfekte Luftfahrwerk, das die Fahrsicherheit und den Komfort in neue Dimensionen befördert.

Vollluftfeder-Systeme für den VW T5:

- Vollluftfeder-System für die HinterachseSeite 89
- Vollluftfeder-System für die VorderachseSeite 90
- Vollluftfeder-Fahrwerk für Vorder- und HinterachseSeite 91



Hinterachs-Vollluftfedern für den VW T5

Spezielle Fahrzeuge brauchen spezielle Federn. Was für einen Pritschenwagen optimal ist, kann für einen Rettungswagen die falsche Wahl sein. Hier setzt unser Luftfeder-Konzept für den VW T5 an.

Ambulanzen und Reisemobile kämpfen gleich mit mehreren bauartbedingten Nachteilen, die das Fahrverhalten negativ beeinflussen. Ständige Beladung, Einbauten und Ausrüstung treiben das Leergewicht nach oben und reduzieren die verfügbare Nutzlast auf wenige hundert Kilogramm. Hier schafft die Luftfeder dringend benötigte Reserven. Hochdächer und Sonderaufbauten verlagern den Schwerpunkt nach oben. Dies fördert die Wankneigung und macht das Fahrzeug anfällig für Seitenwind Einfluss.

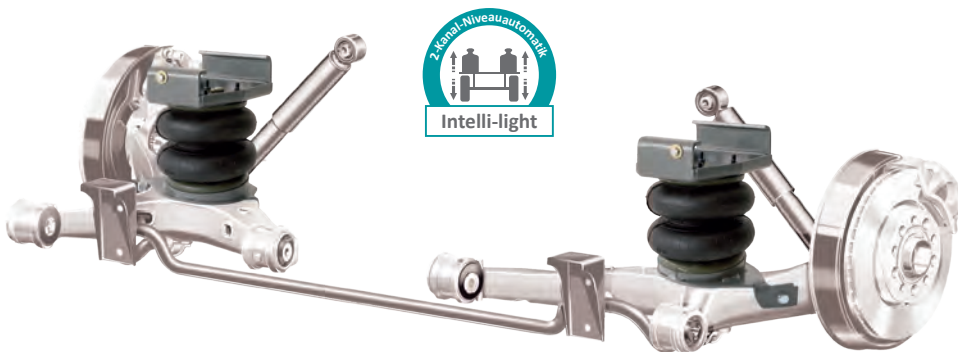
Die Hinterachsluftfeder von Goldschmitt löst all diese Probleme und sorgt für eine sichere und komfortable Fahrt.

Die originalen Schraubenfedern der Hinterachse werden durch großvolumige Luftfederbälge ersetzt. Ein extrem leiser und vibrationsarmer Hochleistungskompressor mit selbstregenerierendem und somit vollständig wartungsfreiem Lufttrockner versorgt die Anlage mit Druckluft. Die 2-Kanal-Niveaumatik sorgt für eine gleichbleibende Lage des Fahrzeughecks über der Fahrbahn. Selbst wechselnde Radlasten an der Hinterachse werden mit dem 2-Kanal-System „Intelli-light“ automatisch ausgeglichen. Kein Wunder also, dass Vollluftfedern von Goldschmitt besonders in Ambulanzen und Reisemobilen zum Einsatz kommen.

Wenn Sie eine High-End-Lösung für Ihren T5 suchen, dann empfehlen wir unser 4-Kanal-Luftfahrwerk (Seite 91), das Non-plusultra wenn es um Sicherheit, Komfort und Styling Ihres Bulls geht.



Sowohl die Hinterachsvollluftfeder für den VW T5 als auch die Vollluftfeder für den VW Crafter wurden nach ausgiebigen Testfahrten mit der Unbedenklichkeitsbescheinigung der Volkswagen AG ausgezeichnet.



Unsere speziellen Gasdruck-Stoßdämpfer von BILSTEIN (Seite 105) sorgen für eine optimale Abstimmung der vollluftgefederten Hinterachse des VW T5 und somit für einen optimalen Fahrkomfort.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
VW T5 (Kastenwagen, alle Radstände)	ab 2003	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Doppelfaltenbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Geeignet für Kastenwagen (Van/Kombi/Bus). Passend für alle Radstände. Auch für 4-Motion geeignet.	022.VW53221	2.599,00
VW T5 (Pritschenwagen, alle Radstände)	ab 2003	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Doppelfaltenbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Geeignet für Pritschenwagen (Chassis/Kabine/Koffer). Passend für alle Radstände. Auch für 4-Motion geeignet. Montage bei Doppelkabinern nur eingeschränkt möglich.	022.VW54221	2.599,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Vorderachs-Vollluftfedern für den VW T5

Die Vollluftfeder für die Vorderachse des VW T5 ist nun zwei Jahre auf dem Markt und erfreut sich unter den Bulli-Fahrern immer größerer Beliebtheit. Wer für seinen T5 also eine Vorderachsoptimierung sucht, kann neben unseren bewährten Austausch-Schraubenfedern (Seite 42/43) auch auf das innovative Vollluftfeder-System zurück greifen. Die werkseitig verbauten Schraubenfedern werden durch hochwertige Luftfederbeine mit integrierten Stoßdämpfern ersetzt. Diese übernehmen die komplette Federung der Vorderachse und sorgen für mehr Sicherheit, Fahrdynamik und Komfort.

2-Kanal- Niveauautomatik serienmäßig

Ähnlich wie bei der Vollluftfeder für die Hinterachse des T5 wird die Anlage serienmäßig mit dem 2-Kreis-System „Intelli-light“ ausgestattet. Dieses sorgt bei unterschiedlichen Radlasten an der Vorderachse stets für das optimale Fahrniveau. Neben drei frei programmierbaren Fahrzeughöhen stehen Ihnen noch weitere manuelle Funktionen zur Verfügung. Eine detaillierte Beschreibung aller Funktionen finden Sie auf Seite 81. Mit dem serienmäßigen Handbedienteil können Sie das System einfach und bequem ansteuern. Durch das hinterleuchtete Bedienteil

werden Sie stetig über die aktuelle Position der Luftfedern informiert.

Wie bei allen 2- oder 4-Kanal-Systemen von Goldschmitt sorgt eine wartungsfreie und selbstgenerierende Lufttrocknung für einen sicheren und winterfesten Betrieb. Eine Vereisung ist somit nicht möglich. Die Vorderachs-Federbeine sind so konstruiert, dass bei der Montage ausschließlich Serienbefestigungspunkte verwendet werden. Damit sind zusätzliche Schweiß-, Flex- oder Bohrarbeiten nicht notwendig.

Die Qualität spielt bei Goldschmitt immer eine besondere Rolle. So sind alle Komponenten und Kabelverbindungen absolut wasserdicht (IP67). Um unseren Kunden die hohe Qualität unserer Produkte zu garantieren, werden alle Bauteile aus hochwertigsten Materialien und unter höchsten Qualitätsstandards gefertigt und geprüft. Dadurch garantieren wir Ihnen viel Freude mit unseren Produkten.

Möchten Sie für Ihren VW T5 Fahrkomfort in Vollendung, so empfehlen wir Ihnen unser 4-Kanal-Luftfahrwerk für Vorder- und Hinterachse (Seite 91).

Falls Ihr Bulli jedoch mit einem Al-Ko-Tiefrahmen ausgestattet ist, können Sie die Vorderachs-Vollluftfeder ohne Probleme mit einem Zusatzluftfeder-System für die Al-Ko-Hinterachse ergänzen (Seite 56/57). Natürlich funktioniert dies auch umgekehrt. Dadurch erhalten Sie auch an der Hinterachse ein zusätzliches Komfort-Plus.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
VW T5	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Vorderachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveauautomatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.	022.VW50121*	3.990,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.

* Je nach Serienfahrwerk muss eine abgeänderte Variante des Vorderachs-Federbeins eingesetzt werden.





Vollluftfeder-Fahrwerk für Vorder- und Hinterachse des VW T5



Das revolutionäre Luftfahrwerk von Goldschmitt vereint alle Vorteile einer Vorder- und Hinterachs-Vollluftfeder. Wenn Sie in Sachen Komfort, Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit die perfekte Lösung suchen, so kommen Sie an dem 4-Kanal-Luftfahrwerk von Goldschmitt nicht vorbei.

Genau wie bei der 2-Kanal-Hinterachs-Luftfeder werden die serienmäßigen Schraubenfedern durch stabile Doppelfaltenbälge ersetzt. Zudem werden an der Vorderachse die werkseitig verbauten McPherson-Federbeine durch eine Luftbalg-Dämpfer-Einheit ersetzt. Diese übernehmen die gesamte Arbeit des Federns und Dämpfens und verhelfen dem T5 zu ungeahnter Fahrdynamik bei gleichzeitig stark steigendem Fahrkomfort. Zusammen mit den serienmäßigen BILSTEIN-Gasdruck-Dämpfern (Seite 105) erleben Sie mit dem Goldschmitt-Fahrwerk ein nie zuvor dagewesenes Fahrvergnügen.

Die serienmäßige 4-Kanal-Niveaumatik „Intelliride“ versorgt jeden Luftbalg separat mit Druckluft. Mit Hilfe eines Steuergeräts werden Beladungsdifferenzen an jedem einzelnen Rad perfekt ausgeglichen. Dadurch wird ein gleichbleibendes Fahrniveau an allen vier Rädern erreicht. Bei der Montage des Systems können drei feste Fahrzeughöhen programmiert werden: das normale Fahrniveau, ein abgesenktes Niveau und ein angehobenes

Offroad-Niveau. So lässt sich beispielsweise die Bodenfreiheit Ihres VW T5 erhöhen um Fahrenauffahrten oder heftige Bodenwellen ohne Schaden zu überfahren. Im Gegenzug kann das komplette Fahrzeug zum bequemen Ein- und Aussteigen auf ein bestimmtes Niveau abgesenkt werden. Wenn Sie in den wohlverdienten Urlaub fahren erleichtert Ihnen diese Funktion sogar das Ein- und Ausladen Ihres Gepäcks. Zu Ihrer eigenen Sicherheit steuert das System vollautomatisch das

Fahrniveau an, sobald das Fahrzeug über eine bestimmte Geschwindigkeit hinaus bewegt wird. Mehr Sicherheit geht nicht.

Weitere Funktionen, die Ihnen das Leben erleichtern, können manuell angesteuert werden (Seite 81). Das seitliche Neigen des T5 wird dabei zum Kinderspiel.

Die Krönung des 4-Kanal-Systems ist die Nivellierungsoption „Auto-Level“. Auf Knopfdruck richtet sich das Fahrzeug im Stand selbstständig waagrecht aus.



Mit dem unvergleichlichen Luftfahrwerk für den VW T5 erleben Sie ein völlig neues Fahrgefühl.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
VW T5 (Kastenwagen, alle Radstände)	ab 2003	4-Kanal-Vollluftfeder-Fahrwerk für die Vorder- und Hinterachse. Anlage mit Rollbälgen an der Vorder- und Doppelfaltenbälgen an der Hinterachse inklusive 4-Kanal-Niveaumatik „Intelliride“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Geeignet für Kastenwagen (Van/Kombi/Bus). Passend für alle Radstände. Auch für 4-Motion geeignet. Bei Schiebetür links und verschiebbarer Rücksitzbank nur eingeschränkt montierbar.	022.VW53351-x	4.990,00
VW T5 (Pritschenwagen, alle Radstände)	ab 2003	4-Kanal-Vollluftfeder-Fahrwerk für die Vorder- und Hinterachse. Anlage mit Rollbälgen an der Vorder- und Doppelfaltenbälgen an der Hinterachse inklusive 4-Kanal-Niveaumatik „Intelliride“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Geeignet für Pritschenwagen (Chassis/Kabine/Koffer). Passend für alle Radstände. Auch für 4-Motion geeignet. Montage bei Doppelkabinern nur eingeschränkt möglich.	022.VW54351-x	4.990,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.



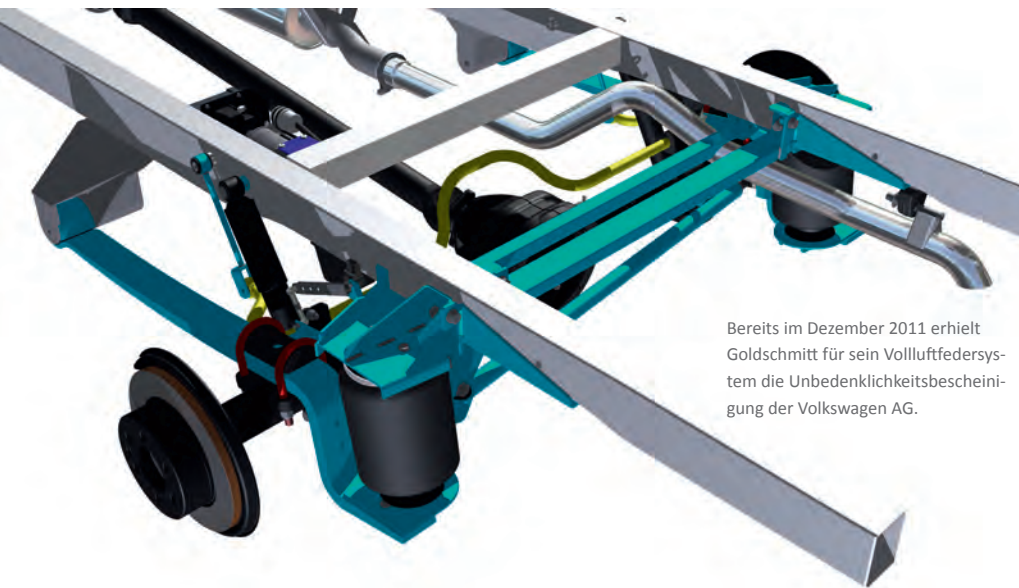
Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



**Unbedenklichkeits-
bescheinigung für den
VW Crafter 30/35**

Vollluftfedern für den VW Crafter

Auch für den VW Crafter in den aktuell erhältlichen Varianten 30 und 35 bietet Goldschmitt ein 2-Kanal-Vollluftfedersystem an. Wie beim engen Verwandten Mercedes Sprinter punktet das Fahrwerk durch Zusatzoptionen und einem zusätzlichen Plus an Fahrkomfort und Fahrsicherheit.



Bereits im Dezember 2011 erhielt Goldschmitt für sein Vollluftfedersystem die Unbedenklichkeitsbescheinigung der Volkswagen AG.



In Reisemobil-Kreisen ist der VW Crafter eine eher selten gewählte Plattform, doch die Besitzer schwärmen oft von den leistungsstarken und doch sparsamen Motoren. Vor allem die neuen Vierzylinder-TDI-Motoren sorgen für geringen Verbrauch und niedrige Verbrauchskosten. Das gilt besonders für die stärkste Motorvariante: der vom Transporter und Amarok bekannte Biturbo mit 163 PS bringt ein sattes Drehmoment von 400 Newtonmeter auf die Straße. Angesichts solcher bräunstarker Kräfte ist natürlich auch ein optima-

les Fahrwerk gefragt – ganz klar ein Fall für Goldschmitt. Es bietet sich an, im VW Crafter die serienmäßige Blattfeder an der Hinterachse durch ein Vollluftfedersystem zu ersetzen. Ganz bequem lässt sich das Heck damit anheben oder senken – ein Riesenvorteil, wenn es beispielsweise gilt, die steile Rampe an einer Fähre zu überwinden. Im Gegensatz zur Serienfederung passt sich das Goldschmitt-System (Intelli-light) exakt der jeweiligen Beladung an.

Ganz gleich, ob viel oder wenig Last auf die Hinterachse drückt, bleibt der Crafter dank der Luftfederbälle in einer stabilen Lage. Gegen die Wankneigung der zumeist großvolumigen Fahrzeuge setzt Goldschmitt auch noch hochwertige Stoßdämpfer ein. Das Fahrniveau wird von einem Höhensensor pro Rad überwacht. Dank der Goldschmitt-Kur wird aus dem VW-Crafter ein Chassis mit großer Kraft und bester Straßenlage.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
VW Crafter 30/35	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.	022.MB15221	4.490,00
VW Crafter 50	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.	022.MB16221	4.690,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.





Vollluftfedern für den VW Caddy

Geht nicht, gibt's nicht: Blickt man auf die Entstehungsgeschichte so mancher Sonderlösung im Fahrwerksbereich zurück, so stand dieser Satz oftmals am Anfang einiger Neuentwicklungen. Gleiches trifft auch auf das Luftfedersystem für die Hinterachse des VW Caddy zu.

Der VW Caddy wird vor allem im Behindertenfahrzeugbau gerne eingesetzt. Ausgeklügelte Sitzkonzepte und aufwendige Umbauten der Bodengruppe ermöglichen Selbst- und Beifahrer mobile Flexibilität.

Das Vollluftfedersystem von Goldschmitt ermöglicht eine Heckabsenkung von bis zu 60 mm und erleichtert somit beispielsweise das Einschieben eines Rollstuhls. Auf-fahr-rampen entsprechen außerdem nur dann der DIN 75078 für Behindertenfahrzeuge, wenn die zu überwindende Höhe bei maximal 30 cm liegt.

Durch den Einsatz des Luftfedersystems von Goldschmitt werden die Fahreigenschaften des Caddy hinsichtlich der Fahr-sicherheit und des Federkomforts spürbar verbessert. Das System verfügt über eine 1-Kreis-Niveaumatik. Ein Niveausensor sorgt dafür, dass die Hinterachse des Fahrzeugs im Fahrbetrieb stets auf gleicher Höhe bleibt. Anders als bei herkömmlichen Vollluftfedersystemen für blattgefederte Fahrgestelle, wird bei diesem auf den Einsatz von sogenannten Längslenkern verzichtet. Stattdessen werden serien-nahe Federpakete eingesetzt, durch welche auf zusätzliche Bauteile, wie beispielsweise den Panhardstab, verzichtet werden kann. Diese Tatsache wirkt sich positiv auf die Gewichtsbilanz des Systems und somit auf das Gewicht des Fahrzeugs aus.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
VW Caddy (Radstand 3.000 mm)	ab 2010	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 1-Kanal-Niveaumatik.	022.VW62212	1.699,00
VW Caddy (Radstand 2.700 mm)	ab 2010	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 1-Kanal-Niveaumatik.	022.VW63212	1.699,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Vollluftfedern für den Iveco Daily

ab Baujahr 2006

Mit der weltweit ersten, mittlerweile patentierten Vorderachs-Vollluftfeder für den Iveco Daily sorgte Goldschmitt einst für Furore. In Verbindung mit unserem Vollluftfeder-System für die Hinterachse erleben Sie ein völlig neues Fahrgefühl. Der Iveco wird zum Komfort-Mobil.



Foto: Concorde

Iveco Daily

Vor einigen Jahren konnte Goldschmitt mit der „Air-Force One“ die weltweit erste Vorderachs-Vollluftfeder für den Iveco Daily bis hin zur Serienreife entwickeln. Inzwischen kann Goldschmitt auf weitere revolutionäre Entwicklungen in Sachen Vollluftfederung für das bei Herstellern von Luxusmobilen beliebte Basisfahrzeug zurückgreifen. So kann beispielsweise die Vorderachse des Iveco Daily 60/65/70C nun auch mit einem noch komfortableren Rollbalg ausgestattet werden. In Verbindung mit einer 4-Kanal-Niveauautomatik wird ein Höchstmaß an Fahrkomfort und Fahrsicherheit erreicht. Die 4-Kanal-Elektronik mit „Auto-Level“-Funktion ist ein Meilenstein, der in den nächsten Jahren kaum zu überbieten sein dürfte.

Vollluftfeder-Systeme für den Iveco Daily:

- Vollluftfeder-System für die Hinterachse Seite 95
- Vollluftfeder-System für die Vorderachse Seite 96
- Vollluftfeder-Fahrwerk für Vorder- und Hinterachse Seite 97

Wichtige Informationen



Hinterachs-Vollluftfedern für den Iveco Daily

Im Gegensatz zur revolutionären Vollluftfeder für die Vorderachse wie auf Seite 96 beschrieben, ist das Konstruktionsprinzip der Vollluftfeder für die Hinterachse seit Jahren eher „Stand der Technik“. Die serienmäßigen Blattfederpakete werden durch gekröpfte Längslenker ersetzt, an deren Ende jeweils ein riesiger Luftfederbalg platziert ist. Ein starker Kompressor versorgt beide Bälge mit Druckluft. Das Fahrniveau wird durch jeweils einen eigenen Hözensensor pro Rad überwacht und geregelt (2-Kanal-„Intelli-light“). Die Anlage kann vom Cockpit aus im Stand entlüftet werden, um das Fahrzeug bis auf die Anschlagbegrenzer abzusenken. Das Beladen von Heckgaragen oder Motorradträgern wird so deutlich bequemer. Mitunter kann aber auch das andere Extrem von Vorteil sein: Auffahrampen, wie beispielsweise bei vielen südeuropäischen Fahren üblich, erfordern einen unnatürlichen Böschungswinkel, um das Aufschlagen des Hecks zu verhindern.

Das Fahrzeug kann mit abgesenkter oder angehobener Hinterachs-Luftfeder mit Schrittgeschwindigkeit bewegt werden. Bei höherem Tempo nimmt die Anlage automatisch wieder das Fahrniveau ein.

Dieses System kann jederzeit mit der vollluftgefederten Vorderachse kombiniert werden und ist uneingeschränkt nachrüstbar. Allerdings ist zu beachten, dass im letzteren Falle jede Achse über ein eigenständiges Steuergerät geregelt wird. (2-Kanal + 2-Kanal). Manche Vorteile, die ein echtes 4-Kanal-System bietet, wie z. B. Auto-Level oder gleichzeitiges Heben oder Senken mit allen vier Luftbälgen, sind bei dieser Konfiguration nur manuell und eingeschränkt möglich.

Das zentral gesteuerte 4-Kanal-Luftfahrwerk für Vorder- und Hinterachse (Seite 97) kann bei ausgewählten Reisemobilen mit höhergelegtem Fahrerhaus nachgerüstet werden. Bei Interesse fragen Sie bitte unser Service-Personal.



Alle Fahrwerkskomponenten von Goldschmitt werden von unseren Technikern am Computer konstruiert. Spezielle CAD-Programme ermöglichen dreidimensionale Ansichten, die eine maßstabsgerechte Anpassung der Bauteile garantieren.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Iveco Daily IV 50C	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.	022.IV33221	4.490,00
Iveco Daily IV 60/65C	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.	022.IV34221	4.490,00
Iveco Daily IV 70C	ab 2010	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.	022.IV41221	4.490,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.

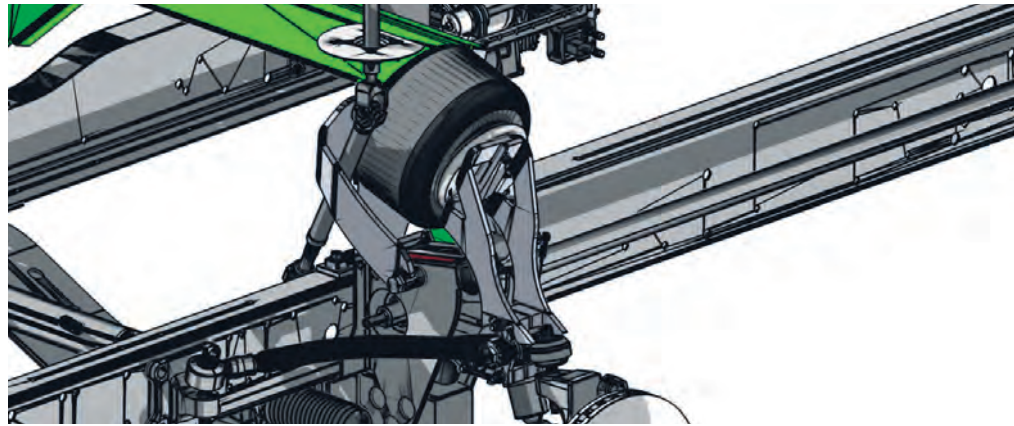


Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Vorderachs-Vollluftfedern für den Iveco Daily

Weiche Schale – rauer Kern. So könnte man in Abwandlung des bekannten Sprichwortes den Iveco Daily beschreiben. Dabei kann der robuste Italiener durchaus mit inneren Werten glänzen. Mit lauruhigen, durchzugsstarken Commonrail-Triebwerken, einem modernen Automatikgetriebe und einem reichhaltigen Zubehörangebot empfiehlt sich der Südeuropäer mit dem englischen Namen als exzellente Basis für hochwertige Reisemobile. Lediglich die antiquierte, in Längsrichtung eingebaute Drehstabfeder der Vorderachse will nicht so recht ins positive Gesamtbild passen. Sie kommt eher dem pragmatisch denkenden Spediteur als dem komfortverwöhnten Caravaner entgegen. Führende Reisemobilmagazine rügten immer wieder das im Vergleich zu modernen McPherson-Federbeinen rauhe Ansprechverhalten vor allem bei unbeladenem Fahrzeug.



Patentiert: Keine störanfälligen Gelenke und Umlenkhebel – das einzige Bauteil das sich bewegt ist der Luftbalg.

Aufgrund der besonderen Bauausführung kann diese Art von Federung nur sehr schwer in ihrer Charakteristik verändert werden. Als die Goldschmitt-Konstrukteure sich den Komfortproblemen der Iveco-Vorderachse annahmen, blieb daher nur ein Weg: eine radikale Neukonstruktion mit völlig neuen Denkansätzen.

Um den Fahrzeugboden im gesamten Mobil auf ein gemeinsames Niveau zu bringen, hatte man schon zuvor das gesamte Fahrerhaus kurzerhand um einige Handbreit nach oben versetzt. So entstand wertvoller Bauraum für eine aufwändige Quertraverse, an deren abgewinkelten Stirnseiten zwei mächtige Luftbälge ein neues Federungszeitalter einläuteten. Die originalen Drehstäbe wurden zu Statisten ohne tragende Rolle. Bei einem Ausfall der Luftfeder lassen sie sich jedoch mit geringem Aufwand reaktivieren, was der gesamten Konstruktion eine beispiellose Betriebssicherheit beschert. Erste Versuche zeigten das enorme Potential des neuen Federungskonzeptes. Die Presse betitelte einen ersten Fahrbericht mit der markigen Überschrift „Air Force One“ – und damit hatte das Baby seinen Namen.

Heute hat sich diese Luftfeder auf zigtausend Kilometern bewährt. In der Zwischenzeit steht ein speziell abgestimmter Komfort-Stoßdämpfersatz zur Verfügung, um die Charakteristika der Luftfeder harmonisch zu untermalen.

Heute hat sich diese Luftfeder auf zigtausend Kilometern bewährt. In der Zwischenzeit steht ein speziell abgestimmter Komfort-Stoßdämpfersatz zur Verfügung, um die Charakteristika der Luftfeder harmonisch zu untermalen.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Iveco Daily IV 60/65/70C	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Vorderachse. 2-Balg-Anlage inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.		auf Anfrage

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.





Vollluftfeder-Fahrwerk für Vorder- und Hinterachse des Iveco Daily



Die komfortable 4-Kanal-Lösung an der Vorder- und Hinterachse des Iveco Daily 60/65C begeistert die Reisemobilwelt bereits seit einigen Jahren. Das System vereint alle Vorteile der Vorder- und Hinterachs-Vollluftfeder und besticht durch seine geniale 4-Kanal-Steuerung inklusive intuitiv verständlichem Bedienteil. Dieses Luftfedersystem, welches den Passagieren ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit bietet, finden Sie serienmäßig in den aktuellen Charisma-III-Modellen von Concorde.

Die serienmäßigen Stahlfedern werden durch großvolumige Rollbälge ersetzt. Diese verrichten die komplette Federarbeit und sorgen für den entsprechenden Komfort an beiden Achsen.

Der Luftdruck der vier Luftbälge wird jeweils über einen eigenen Kanal geregelt. Vier Niveausensoren detektieren die Positionen der einzelnen Federbälge und senden in kurzen Intervallen ein Höhsignal an das Steuergerät. Dieses vergleicht

sämtliche eingehenden Signale mit den vorprogrammierten Daten und aktiviert im Bedarfsfall ein Regelventil, das Luft über eine Druckleitung zum Balg schickt oder daraus entweichen lässt. Auf diese Weise gleicht die Anlage jeden Beladungszustand schnell und vollautomatisch aus.

Die feinfühlige Abstimmung von Vorder- und Hinterachse beschert ein Fahrverhalten, das an Komfort und Sicherheit kaum zu übertreffen ist. Bei Bedarf kann das gesamte Fahrzeug per Knopfdruck um bis zu 80 Millimeter angehoben werden. So lassen sich schlechte Wege und kleinere Hindernisse problemlos passieren, ohne dass der Unterboden oder die Seitenschürzen aufsitzen. Umgekehrt geht es genauso einfach. Per Fingertipp können alle vier Luftbälge gleichzeitig entlüftet werden, sodass sich das Fahrzeug bis zum technisch machbaren Minimum absenkt. Dies verringert die Einstiegshöhe um etliche Zentimeter. Wenn es bei der Durchfahrtshöhe auf die berühmte „Handbreit“ ankommt, wie dies manchmal bei Brücken oder Toreinfahrten der Fall ist, kann das Fahrzeug sogar in abgesenkter Konfiguration mit geringer Geschwindigkeit bewegt werden. Auch ein Neigen nach einer Seite ist mit Hilfe des neuen Bedienteils problemlos möglich.

Noch komfortabler geht es mit „Auto Level“. In diesem Falle stellt eine elektronische Wasserwaage die Lage der Bodenplatte fest. Beim Absenken wird jeder einzelne Luftbalg so entlüftet, dass das Fahrzeug waagrecht ausgerichtet wird, soweit dies die Bodenverhältnisse und die Federwege zulassen.



Foto: Concorde

Premium-Anbieter unter sich: Der Charisma III von Concorde vertraut ausschließlich auf Goldschmitt-Vollluftfedern. Der fränkische Marktführer in der Oberklasse ist bekannt für seine kompromisslosen Qualitätsansprüche.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Iveco Daily IV 60/65/70C	ab 2006	4-Kanal-Vollluftfeder-Fahrwerk für die Vorder- und Hinterachse. Anlage inklusive 4-Kanal-Niveaumatik „IntelliRide“ und kabelgebundenem Handbedienteil. Passend für Reisemobile mit höhergelegtem Fahrerhaus.		auf Anfrage

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



ab Baujahr 2006

Vollluftfedern für den Mercedes Sprinter

Das umfangreiche Luftfederprogramm von Goldschmitt wird mit einem Vollluftfeder-System für die Hinterachse des Mercedes-Benz Sprinter NCV3 in den Varianten 3,5 t und 5,0 t abgerundet. Die serienmäßige 2-Kanal-Steuerung sorgt für mehr Fahrkomfort und für mehr Sicherheit.

Mercedes Sprinter



Foto: Hymer



Vorteile des Vollluftfeder-Systems von Goldschmitt:

- deutlich höherer Fahrkomfort
- mehr Fahrsicherheit
- Beladungsfehler werden ausgeglichen
- drei individuell für Sie programmierbare Höhenniveaus



Das Vollluftfeder-System von Goldschmitt eignet sich besonders für:

- Fahrzeuge mit unzureichendem Komfort
- Reisemobile mit großem Überhang
- Fahrzeuge mit langem Radstand
- Fahrzeuge mit dauerhaft schwerer Beladung

Wichtige Informationen



Hinterachs-Vollluftfedern für den Mercedes Sprinter

Abgerundet wird unser Luftfederprogramm vom Vollluftfeder-System für die Hinterachse des Mercedes Sprinter NCV3. Mit diesem 2-Kanal-System („Intelli-light“) lässt sich das Heck von Reisemobilen oder Transportern mit dem Stern auf dem Kühlergrill anheben oder absenken.

Technisch orientiert sich diese Luftfeder an der bewährten Vollluftfeder des Iveco Daily (Seite 95). Im Gegensatz zur revolutionären Vollluftfeder für die Vorderachse des Daily ist das Konstruktionsprinzip der Vollluftfeder für die Hinterachse seit Jahren eher Stand der Technik. Die serienmäßigen Blattfederpakete oder Schraubenfedern werden durch gekröpfte Längslenker ersetzt, an deren Ende jeweils ein riesiger Luftfederbalg platziert wird. Ein starker Kompressor versorgt beide Bälge mit Druckluft. Das Fahrniveau wird durch jeweils einen eigenen Hözensensor pro Rad überwacht und geregelt (2-Kanal-System „Intelli-light“). Das Vollluftfedersystem von Goldschmitt für den Sprinter ist mit hochwertigen Stabilisatoren ausgestattet. Sie sorgen dafür, dass die Wankneigung des Sprinters gegenüber dem Serienfahrwerk deutlich herabgesetzt wird. Um das Federungs- und Dämpfungsverhalten dieser Goldschmitt-Anlagen weiter zu optimieren, kommen verbesserte Stoßdämpfer zum Einsatz.

Die mit Goldschmitt-Vollluftfeder ausgestattete Anlage kann vom Cockpit aus im Stand entlüftet werden – damit lässt sich

das Fahrzeug bis auf die Anschlagbegrenzer absenken. Das Beladen von Heckgaragen oder Motorradträgern wird dadurch deutlich bequemer. Mitunter kann aber auch das andere Extrem von Vorteil sein: Auffahrampen, wie wir sie etwa von vielen südeuropäischen Fähren kennen, erfordern eine stark erhöhte Bodenfreiheit, damit das Heck nicht unsanft auf dem Boden aufsetzt und der Rahmen des Fahrzeugs Schaden nimmt.

Wird eine bestimmte Geschwindigkeit erreicht, fährt das System vollautomatisch in das programmierte Fahrniveau. Es ist etwas niedriger als bei der Serienfederung des Sprinters, wenn dieser unbeladen ist. Anders als die Serienfederung aber passt sich die Vollluftfeder dem Zusatzgewicht im beladenen Zustand an.

Komfort und Fahrsicherheit sind in jeder Situation mit dem Goldschmitt-veredelten Sprinter-Fahrwerk überlegen. Das mit Hin-

terachsluftfeder ausgestattete Fahrzeug kann mit abgesenktem oder angehobenem Heck mit Schrittgeschwindigkeit bewegt werden. Das Fahrwerk regelt sich ab einer Geschwindigkeit von 25 km/h selbstständig ins mittlere Fahrniveau – der Fahrer muss nichts tun, dieser Vorgang funktioniert nämlich automatisch, ganz ohne sein Zutun.

Die Hinterachsfederung offeriert Goldschmitt übrigens auch für das Al-Ko-Chassis, das mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 4.200 Kilogramm gute Zuladungsreserven bietet. Die originalen Schraubenfedern werden dabei einfach durch Goldschmitt-Vollluftfedern ersetzt.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Mercedes Sprinter 209–324	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.	022.MB15221	4.490,00
Mercedes Sprinter 509–524	ab 2006	2-Kanal-Vollluftfeder-System für die Hinterachse. 2-Balg-Anlage mit Rollbälgen inklusive 2-Kanal-Niveaumatik „Intelli-light“ und kabelgebundenem Handbedienteil.	022.MB16221	4.690,00

Eine Übersicht der verschiedenen Steuerungs- und Bediensysteme finden Sie auf den Seiten 80 und 81.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Universal		
	Fahrerhausbedienteil (1-Kreis) „Universal“	Fahrerhausbedienteil (2-Kreis) „Universal“
	Art.-Nr.: DLM02.1226-1 € 49,00	Art.-Nr.: DLM02.1286-1 € 119,00
Euro-Chassis X250		
	Fahrerhausbedienteil (1-Kreis) „Duc250“	Fahrerhausbedienteil (2-Kreis) „Duc250“
	Art.-Nr.: DLM02.122-75 € 59,00	Art.-Nr.: DLM02.122-16 € 129,00
Euro-Chassis 244		
	Fahrerhausbedienteil (1-Kreis) „Duc244“	Fahrerhausbedienteil (2-Kreis) „Duc244“
	Art.-Nr.: DLM02.122-721 € 59,00	Art.-Nr.: DLM02.122-60 € 129,00
Ford Transit 2006		
	Fahrerhausbedienteil (1-Kreis) „Transit2006“	Fahrerhausbedienteil (2-Kreis) „Transit2006“
	Art.-Nr.: DLM02.122-56 € 59,00	Art.-Nr.: DLM02.122-551 € 129,00
Renault Master		
	Fahrerhausbedienteil (1-Kreis) „Master1998“	Fahrerhausbedienteil (1-/2-Kreis) „Master2010“
	Art.-Nr.: DLM02.122-921 € 59,00 2-Kreis-Bedienteil nicht verfügbar	Art.-Nr.: 02.OP1301 € 59,00 Art.-Nr.: 02.OP1302 € 129,00
Radioschachtblende		
	Fahrerhausbedienteil (1-Kreis) „Radio“	Fahrerhausbedienteil (2-Kreis) „Radio“
	Art.-Nr.: DLM02.122-531 € 59,00	Art.-Nr.: DLM02.122-141 € 129,00

 Abb. ähnlich		 Abb. ähnlich	
Luftbalg (6 Zoll)		Goodyear-Luftbalg (6 Zoll)	
Art.-Nr.: 02.0596	€ 189,00	Art.-Nr.: 02.0586	€ 189,00
 Abb. ähnlich		 Abb. ähnlich	
Luftbalg (8 Zoll)		Kegelbalg („Tapered Sleeve“)	
Art.-Nr.: 02.0546	€ 209,00	Art.-Nr.: 02.055-xx	€ 189,00
		 Abb. ähnlich	
Goldschmitt-Rollbalg		Rückschlagventil für 6-mm-Luftschlauch (1 St.)	
Art.-Nr.: DLB-K7012-01	€ 129,00	Art.-Nr.: DLV02.AKH06-00	€ 12,90
 Abb. ähnlich			
Niederdruckschalter		Luftvorratsbehälter (2 Liter)	
Art.-Nr.: 02.255400	€ 49,00	Art.-Nr.: DLK02.288	€ 79,00
 Abb. ähnlich		 Abb. ähnlich	
Hochdruckschlauch (Ø 6 mm) (Preis pro Meter)		Druckschalter für Hoch- leistungskompressoren	
Art.-Nr.: DLT02.T0604BU	€ 2,90	Art.-Nr.: DLV02.24544	€ 79,00
 Abb. ähnlich			
Verbinder für 6-mm-Luftschlauch (1 St.)		Schlauchschnneider	
gerade Art.-Nr.: DLC6GV-06S	€ 4,90	Kunststoff (Abb.) Art.-Nr.: WE02.139	€ 10,00
T-Stück Art.-Nr.: DLC6T-06S	€ 4,90	Aluminium Art.-Nr.: WE02.1391	€ 29,00

Alle Abbildungen können abweichen				
Bezeichnung	Basic		Medium	Kompakt
Art.-Nr.	02.KK00010		02.KK00090	02.KK00080
Preis	€ 59,00		€ 149,00	€ 249,00
Abmessungen (L x B x H) in mm	230 x 140 x 90		155 x 85 x 135	220 x 100 x 170
Gewicht in kg	0,85		1,8	3,6
Geräuschpegel in dB(A)	80		85	82
Stromaufnahme in A	8,3		8	12
Spannung in V	12		12	12
max. zulässiger Druck in bar	8		8,9	10,3
Temperatur am Zylinder in °C	50 (Kunststoffgehäuse)		75	45
Laufzeit in %	8		15	33
Füllzeit 1 Gallone (4,54 l)	2 bar	50 s	24 s	16 s
	4 bar	110 s	54 s	35 s
	6 bar	180 s	88 s	57 s
	8 bar	300 s	130 s	88 s
Füllzeit 3 Gallonen (13,631 l)	2 bar	120 s	66 s	39 s
	4 bar	270 s	147 s	86 s
	6 bar	475 s	246 s	138 s

Alle Angaben basieren auf Laborbedingungen und können in der Praxis abweichen.

Weitere Kompressoren erhalten Sie auf Anfrage.



Sonderluftfedern für spezielle Ansprüche



Neben unseren typgeprüften Standard-Luftfedersätzen liefern wir nahezu jeden Luftbalg in vielen Abmessungen und Tragfähigkeitsklassen für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche. Viele Karosseriebaubetriebe verwenden unsere Sonderbälge in Abschleppfahrzeugen, Autotransportern, Verkaufsmobilen, selbstfahrenden Arbeitsgeräten, Spezialanhängern oder im Prototypenbau. Fordern Sie Ihr individuelles Angebot unter Angabe

der zur Verfügung stehenden Freimaße und des Traglastbedarfes an. Unsere Bälge werden nur von renommierten Herstellern gefertigt und unterliegen strengsten Sicherheits- und Qualitätskontrollen.

Bitte beachten Sie, dass unsere Produkte nur nach entsprechender Abnahme durch eine anerkannte Prüforganisation nach der Straßenverkehrszulassungsordnung am öffentlichen Verkehr teilnehmen dürfen.



Schraubenfedern für Pkw und Transporter

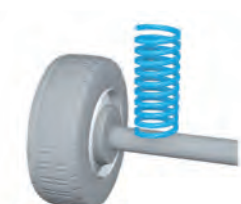
Verstärkte Schraubenfedern für schwer beladene, hecklastige Fahrzeuge.



Montagesystem 0
zwischen Rahmen und Achse



Montagesystem 5
in der Hauptfeder



Montagesystem 8
verstärkte Hauptfeder

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	MS	Art.-Nr.	€
Audi A6, Typ 4G	ab 03.11...	auch für Avant / außer Quattro	5	01.042085	173,00
Citroën Berlingo	2003–2008		0	01.136100	189,00
Citroën Berlingo	ab 2008	verstärkter Satz / nicht für langes Chassis	8	01.133238	308,00
Citroën Berlingo	ab 2008	nicht für langes Chassis	8	01.133248	286,00
Citroën Berlingo	ab 2008		8	01.133298	293,00
Citroën Jumpy, Typ 270	ab 2007	außer Niveauregulierung	5	01.138525	168,00
Dacia Duster SD	ab 04.10...	nur für 4x4	8	01.140568	265,00
Dacia Lodgy SD	ab 05.12...		5	01.140585	161,00
Fiat Doblo	ab 2001		0	01.051660	322,00
Fiat Doblo	ab 2001	verstärkter Satz	0	01.051670	354,00
Fiat Doblo, Typ 263	ab 02.10...	nicht für Kastenwagen	5	01.051745	159,00
Fiat Doblo Kastenwagen, Typ 263	ab 02.10...		5	01.051755	202,00
Fiat Scudo 220 (L)(P)	ab 1995	außer Niveauregulierung	5	01.138505	168,00
Fiat Scudo, Typ X	ab 2007	außer Niveauregulierung	5	01.138525	168,00
Mercedes Vito/Viano, Typ 639	ab 10.2003		5	01.098055	184,00
Peugeot Expert	ab 1995		5	01.138505	168,00
Peugeot Expert X	ab 2007	außer Niveauregulierung	5	01.138525	168,00
Peugeot Partner, Typ 5/G/M59/F5	07.96 bis 04.08		0	01.136100	189,00
Peugeot Partner	ab 04.2008	verstärkter Satz / nicht für langes Chassis	8	01.133238	288,00
Peugeot Partner	ab 04.2008	nicht für langes Chassis	8	01.133248	269,00
Peugeot Partner	ab 04.2008	L2	8	01.133298	280,00
Toyota Avensis, Typ T27	ab 01.2009	auch für Kombi	5	01.360345	165,00
VW Caddy, Typ 2KN	ab 2003		0	01.196220	262,00
VW UP, Typ AA	ab 01.2012		5	01.19101.5	160,00
VW T4	ab 1990	auch für Allradantrieb	5	01.198045	125,00

Alle hier aufgeführten Schraubenfedern werden mit TÜV-Gutachten geliefert. Weitere Schraubenfedern erhalten Sie auf Anfrage. Die Spalte „MS“ steht für Montagesystem und zeigt Ihnen an, wie die Zusatzfeder montiert wird.



PolyBags für Pkw, Kombis und Vans



Preiswerte Zusatzluftfeder für schwere Fahrzeuge mit wechselnder Heckbelastung.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Audi A3 8P	ab 03	nicht für ALB, nicht für Allrad	02.197086	250,00
Audi A6 C5	ab 97	außer Quattro und S6	02.197016	250,00
Audi A6 Avant	ab 97	außer Quattro und S6	02.197016	250,00
Citroën Jumpy	ab 07	nicht für 4WD und ALB	02.137066	262,00
Fiat Scudo	ab 07	nicht für 4WD und ALB	02.137066	262,00
Ford Galaxy	ab 95	auch für Fahrzeuge mit mad-Tieferlegungsfedern	02.197046	262,00
Nissan Patrol GR Y60/Y61	ab 88	bis max. 1.800 kg Achslast hinten	02.317016	274,00
Nissan Primastar F4	ab 01	nur für Fahrzeuge mit ABS	02.147026	250,00
Opel Vivaro F7	ab 01	nur für Fahrzeuge mit ABS	02.147026	250,00
Peugeot Expert '07	ab 07	nicht für 4WD und ALB	02.137066	262,00
Renault Traffic FL	ab 01	nur für Fahrzeuge mit ABS	02.147026	250,00
Seat Altea 5P	ab 03	auch für Fahrzeuge mit mad-Tieferlegungsfeder	02.197086	250,00
Seat Alhambra	ab 96	außer ALB/Xenonlicht, nicht für Niveauregulierung	02.197046	262,00
Seat Leon	ab 00	nicht für ALP, nicht für Allrad	02.197036	250,00
Seat Toledo 5P	ab 04	nicht für ALP, nicht für Allrad, auch für Limousine	02.197086	250,00
Skoda Octavia Kombi	ab 04	nicht für ALP, nicht für Allrad	02.197086	250,00
Toyota Hi-Ace H12 / H1	ab 08.99	auch für 4WD	02.367086	262,00
Toyota Land Cruiser, Typ 150	ab 01.10...	nicht für Niveauregulierung	02.367116	250,00
VW Bora Variant 1J	ab 98	außer 4-Motion, nicht für Niveauregulierung	02.197036	250,00
VW Golf VI Variant 1KM	ab 09.09...	außer ALB / 4-Motion / Bluemotion	02.197086	250,00
VW Golf Plus 1KP	ab 05	nicht für ALB, nicht für Allrad	02.197086	250,00
VW Passat V Variant 3C	ab 08.05...	nicht für Blue Motion	02.197136	250,00
VW Passat VI 3C	ab 10.10...	nicht für Blue Motion	02.197086	250,00
VW Sharan	ab 10.10...	außer ALB/4-Motion	02.197086	250,00
VW Touran 1T	ab 03	außer 4-Motion	02.197086	250,00



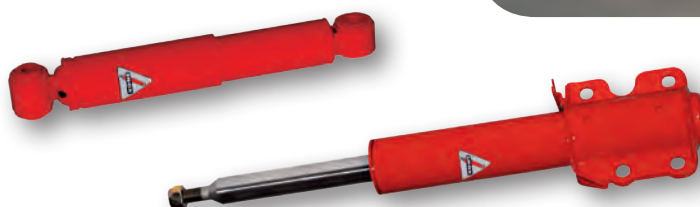
Alle hier aufgeführten PolyBags werden mit TÜV-Gutachten geliefert. Kompressor und Fahrerhausbedienteil sind nicht im Lieferumfang enthalten, können jedoch optional bestellt werden. Fragen Sie unser Verkaufspersonal.



Koni-Spezialstoßdämpfer für Reisemobile und Transporter

Die Qualität eines Stoßdämpfers ist zum einen abhängig von der Güte des Materials und der Präzision der Verarbeitung und zum anderen von technischen Details, die in ihrer Gesamtheit erst einen Koni-Dämpfer ausmachen. Ein aufwendiges System von Koni-spezifischen Bohrungen, Ventilen und Federn im unteren Teil der Kolbenstange und im Bodenventil des Zweirohrdämpfers ermöglicht es, jede gewünschte Dämpfungscharakteristik zu realisieren. Wichtig für die Abstimmung des Fahrzeuges ist vor allem die richtige Koordinierung von Zug- und Druckstufe. Dass Koni hierfür eine langjährige Erfahrung mitbringt, beweisen die phantastischen Erfolge des Dämpfers im Rennsport.

Goldschmitt bietet diese ausgefeilte Technik für Reisemobil- und Transporterfahrzeuge an. Unsere Koni-Stoßdämpfer sind für spezielle Anforderungen in der Zugstufe verstellbar. Hierfür muss der Dämpfer vollständig zusammengedrückt werden.



Fahrzeug	Baujahr	Vorderachse Art.-Nr.	Hinterachse Art.-Nr.	€
Fiat Ducato 230/244	1994–2006	–	12.91136 ¹	auf Anfrage
Fiat Ducato X250	ab 2006	–	12.822509U	auf Anfrage
Ford Transit (Frontantrieb)	ab 2000	–	12.FO4001	auf Anfrage
Ford Transit (Heckantrieb)	ab 2000	–	12.822513	auf Anfrage
Ford Transit (Zwillingsbereift)	ab 2000	–	12.822512	auf Anfrage
Landrover Defender 90/110/130	1984–2004	12.905374 ²	12.905375 ²	auf Anfrage
Landrover Defender 90/110/130	1999–2004	12.82401181SPX	12.82401182SPX	auf Anfrage
Mercedes Sprinter 208–316	1995–2006	12.872604	12.822434	auf Anfrage
Mercedes Sprinter 408–416	1995–2006	12.872638	12.822440	auf Anfrage
Mercedes Sprinter 616	1995–2006	12.872638	12.841179SP1	auf Anfrage
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	1998–2010	12.822460	12.822461 ⁴	auf Anfrage
VW T4	1998–2003	12.822379	12.822380	auf Anfrage

Die hier aufgeführten Preise verstehen sich pro Paar (2 Stück).

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).

1) weiche Version

2) Offroad-Version für Originalfahrwerk und höhergelegte Fahrzeuge (Vorderachse: 0-50 mm, Hinterachse: 0-40 mm)

3) diese Stoßdämpfer passen ohne Änderung auch für den vergleichbaren Opel Movano und Nissan Interstar

4) Stoßdämpfer nur für Kastenwagen geeignet



BILSTEIN-Stoßdämpfer für den VW T5

Sie sind gut genug für die Mercedes S-Klasse, für die AMG-Mercedes-Rennwagen bei der DTM, für etliche Formel-1-Teams und auch für zahlreiche andere Automobilmarken. Kein Wunder, dass BILSTEIN-Stoßdämpfer auch die erste Wahl sind, wenn es um Goldschmitt-Fahrzeugtechnik geht. Zur Optimierung des VW T5 haben sich die bekannte Stoßdämpfermarke und Goldschmitt zusammengetan, um die bestmögliche Lösung für den populären Volkswagen-Kastenwagen anzubieten.

Herausgekommen bei dem gemeinsamen Projekt sind drei Stoßdämpfer für die VW-Hinterachse, die je nach Fahrzeugtyp eingesetzt werden können. Ganz gleich, ob es sich um ein relativ leichtes T5-Modell wie den Multivan handelt oder um ein vergleichsweise schweres Fahrzeug wie den

VW-California oder die Business-Versionen: In jedem Fall bilden Komponenten von Goldschmitt und die eigens entwickelten BILSTEIN-Dämpfer eine prima Kombination. In den 2-Kanal-Vollluftfederungen sind die BILSTEIN-Stoßdämpfer optional erhältlich; in den 4-Kanal-Anlagen sind sie sogar Standard.

Das Ergebnis ist optimaler Komfort – der wohl beste, der sich in einem T5 erzielen lässt. Zwei Partner, die gerne Premiümlösungen erzielen, arbeiten seit geraumer Zeit auf dem Feld der Fahrwerksoptimierung zusammen. So werden BILSTEIN-Elemente auch an der von Goldschmitt verbesserten T5-Vorderachse eingebaut. In Zukunft wird es gemeinsame Lösungen auch für andere Fahrzeuge geben.



Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
VW T5	ab 2003	BILSTEIN-Gasdruckdämpfer für besonders leichte Fahrzeuge	12.5600-S	349,00
		BILSTEIN-Gasdruckdämpfer für normale Fahrzeuge	12.5600-M	349,00
		BILSTEIN-Gasdruckdämpfer für besonders schwere Fahrzeuge	12.5600-H	349,00

Die hier aufgeführten Preise verstehen sich pro Paar (2 Stück).

Stoßdämpfer für Al-Ko-Chassis

Fahrzeug	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Alle Fahrzeuge mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis	Bitte bestellen Sie nach Original-Ersatzteilnummer. Diese finden Sie oberhalb des unteren Befestigungsanges.	FWS283.706	90,00
		FWS282.251	90,00
		FWS283.587	85,00

Die hier aufgeführten Preise verstehen sich pro Stück.





Unzählige Testfahrten im Grenzbereich bestätigen die enorme Wirkung eines optimierten Stabilisators.



Foto: Burstner

Eine stabile Sache

Stabilisatoren reduzieren die Kurvenneigung Ihres Fahrzeugs und sorgen für mehr Fahrsicherheit und deutlich weniger Seitenwindanfälligkeit.

Der Stabilisator hat die Aufgabe, die Seitenneigung eines Fahrzeugs bei Kurvenfahrt zu verringern. Er besteht aus einem gebogenen Rundstab von 10 bis 60 Millimeter Durchmesser. Vom Prinzip her handelt es sich um einen Drehstab in U-Form, der die beiden Räder einer Achse miteinander verbindet. Der mittlere Teil des Stabilisators ist quer am Aufbau drehbar in Gummilagern befestigt. Die beiden Hebelarme werden mit der Radaufhängung der Vorder- oder Hinterachse verbunden.

Federt ein Rad bei Kurvenfahrt ein, so wird über den Stabilisatoren die Ausfeder-

bewegung auf der anderen Seite der Achse gemindert. Federt das Rad einer Achse ein, so federt durch den Stabilisator auch das andere Rad der Achse ein. Federn jedoch beide Räder gleichzeitig ein, zum Beispiel beim Überfahren einer Bodenwelle, so bleibt der Stabilisator unwirksam. Die eigentliche Federcharakteristik bleibt also bei Geradeausfahrt unverändert.

Die Seitenneigung Ihres Fahrzeugs wird durch einen Stabilisator automatisch unterdrückt. Das erhöht die Fahrsicherheit ganz besonders bei Kurvenfahrt und aktiven oder passiven Überholmanövern.



In Verbindung mit Luftfedern oder anderen Fahrwerkskomponenten von Goldschmitt erhalten Sie ein völlig neues Fahrgefühl und vor allem mehr Sicherheit.





Vorteile von Stabilisatoren

- Stabilisatoren reduzieren die Seitenneigung bei Kurvenfahrten und die Seitenwindempfindlichkeit.
- Stabilisatoren verhindern das Aufschaukeln auf schlechter Straße. „Seekrankheit“ wird unterbunden, das Fahrwerk wird versteift, Aufbau und Ladung erfahren Schonung.
- Die Sog- und Druck-Luftturbulenzen beim Passieren eines Ihnen entgegenkommenden Lkw oder Omnibus machen sich kaum mehr bemerkbar. Die Schrecksekunden mit blitzschnellem Gegensteuern werden minimalisiert.
- Einer durch asymmetrische Gewichtsverteilung bedingten Seitenneigung wird kraftvoll entgegengewirkt.
- Der Geradeauslauf wird verbessert. Es ist weniger Lenkarbeit erforderlich, da das Fahrzeug besser in der Spur bleibt.



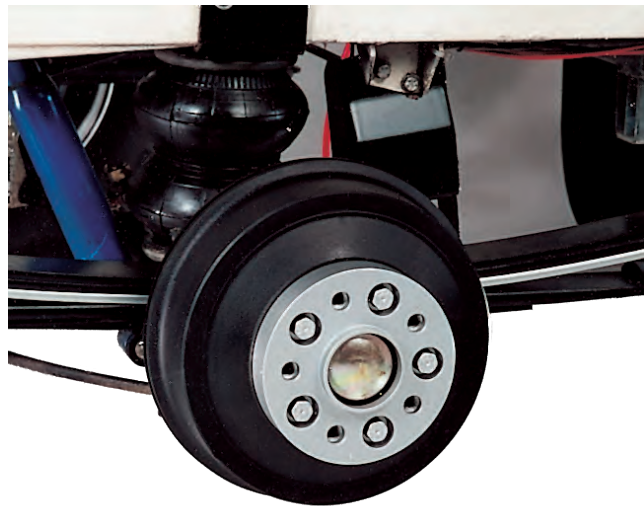
Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	Stabilisator für die Hinterachse.	FWT22.G2000-21	459,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Stabilisator-Kit (Vorder- und Hinterachse). Auch geeignet in Verbindung mit unseren kompletten Fahrwerksänderungen. Nicht für Al-Ko-Chassis und Fahrzeuge mit Allradantrieb geeignet.	11.500	1.499,00
		Stabilisator für die Vorderachse. Auch für Al-Ko-Chassis geeignet.	11.500VA	599,00
		Stabilisator für die Hinterachse. Nur bei Chassis mit Wohnaufbau möglich. Nicht für Al-Ko-Chassis und Fahrzeuge mit Allradantrieb geeignet.	11.500HA	949,00
Mercedes Sprinter NCV3 209–324	ab 2006	Stabilisator für die Hinterachse. Nicht für Al-Ko-Chassis geeignet. Ø 24 mm.	11.6504	449,00
		Stabilisator für die Hinterachse. Nicht für Al-Ko-Chassis geeignet. Ø 28 mm.	11.6502	749,00
Mercedes Sprinter NCV3 (mit Al-Ko-Chassis)	ab 2006	Stabilisator für die Hinterachse.	11.6506	549,00
Mercedes Sprinter NCV3 509–524	ab 2006	Stabilisator für die Hinterachse. Nicht für Al-Ko-Chassis geeignet.	11.6510	649,00
Mercedes Sprinter 208–316	1995–2006	Stabilisator-Kit (Vorder- und Hinterachse). Auch geeignet in Verbindung mit unseren kompletten Fahrwerksänderungen. Nicht für Fahrzeuge mit Allradantrieb geeignet.	11.600	1.149,00
		Stabilisator für die Hinterachse. Nicht für Fahrzeuge mit Allradantrieb geeignet.	11.602	649,00
Mercedes Sprinter 208–416	1995–2006	Stabilisator für die Vorderachse. Nicht für Fahrzeuge mit Allradantrieb geeignet.	11.601	549,00
VW T5	ab 2003	Stabilisator-Kit (Vorder- und Hinterachse). Auch geeignet in Verbindung mit unseren kompletten Fahrwerksänderungen. Auch für Fahrzeuge mit Allradantrieb geeignet.	11.800	599,00
		Stabilisator für die Vorderachse (verstellbar). Ø 26 mm.	11.801	299,00
		Stabilisator für die Hinterachse. Ø 30 mm.	11.802	299,00

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).



Beste Spur durch optimale Distanz

Distanzscheiben zur Spurverbreiterung sind nicht nur optische Korrekturhilfen, sondern auch Fahrwerksverbesserer. Sie reduzieren die Seitenwindempfindlichkeit, verbessern den Geradeauslauf und unterstützen die Federung Ihres Reisemobils.



Reisemobile sind oft schmalspurig und reagieren daher sehr empfindlich gegenüber Seitenwind. Die Fahrsicherheit ist enorm beeinträchtigt. Spurverbreiterungen von Goldschmitt werten Ihr Fahrzeug optisch auf und sorgen außerdem für ein weitaus stabileres Fahrverhalten. Geringfügig kann sogar der Reifenverschleiß reduziert werden.

Reisemobile werden in der Regel auf Nutzfahrzeugfahrgestellen aufgebaut. Für diese Fahrzeuge gelten normalerweise andere Prioritäten als für ein Reisemobil. Oftmals lassen die überbreiten Reisemobilaufbauten das Reisemobil schmalspurig und unproportioniert erscheinen. Doch nicht nur die Optik leidet: Ein hoher Schwerpunkt und permanent hohe Beladungen wirken sich negativ auf die Spurtreue und somit auf ein sicheres Fahrgefühl aus. Mit den TÜV-zugelassenen Distanzscheiben von Goldschmitt wird die Spurweite dem breiten Aufbau angepasst. Das Reisemobil vermittelt dem Fahrer damit einen wesentlich besseren Geradeauslauf, besonders bei Spurrinnen und Seitenwind.



Foto: Dethleffs

Auch die Federung wird durch den verbreiterten Hebelarm etwas komfortabler. Durch die separate Befestigung an der Bremsscheibe/-trommel entsteht für den Benutzer kein Nachteil bei Radwechseln.

Alle Distanzscheiben von Goldschmitt werden aus hochwertigsten Materialien gefertigt und nach europäischem Standard geprüft. Die Festigkeit der Scheibe an sich wird bei den Prüfungen ebenso

berücksichtigt wie alle mit der Distanzscheibe in Verbindung stehenden Bauteile. Dadurch wird gewährleistet, dass kein verfrühter Verschleiß an Radlager oder Radnabe auftreten kann.



Für die allermeisten Reisemobile hat Goldschmitt nun auch Distanzscheiben aus hochfestem Aluminium im Programm. Sie sind das Beste, was man auf dem Markt bekommen kann. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Alu-Scheiben sind wesentlich leichter als ihre Stahl-Pendants, stehen diesen aber in Sachen Haltbarkeit in nichts nach. Ein weiterer Nebeneffekt: Die

ungefederte Masse wird so gering wie nur möglich gehalten, was wiederum positive Auswirkungen auf den Fahrkomfort und die Fahrsicherheit hat. Für technisch Interessierte: Die Radlastschwankungen und in geringerem Maß die Aufbaubeschleunigungen werden umso besser, je kleiner die ungefederte Masse im Verhältnis zur gefederten Masse des Fahrzeugs ist. Noch

ein Vorteil der Goldschmitt-Aluminium-Distanzscheiben: Sie können nicht rosten. Und das Schönste: Alu-Distanzscheiben sind nicht teurer als ihre Stahl-Vorgänger.

Für Distanzscheiben gelten übrigens die gleichen Regeln wie für „normale“ Felgen: Die Schrauben müssen 50 Kilometer nach der Montage nachgezogen werden.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250	ab 2006	15-Zoll-Originalbereifung. 60 mm Spurverbreiterung.	010.EC36060	189,00
		16-Zoll-Originalbereifung. 60 mm Spurverbreiterung.	010.EC37060	189,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	15-Zoll-Originalbereifung. 60 mm Spurverbreiterung.	010.EC27060 ¹	189,00
		16-Zoll-Originalbereifung. 60 mm Spurverbreiterung.	010.EC23060	189,00
Fiat Ducato, Typ 280/290 (14")	1981–1994	60 mm Spurverbreiterung. Nur für die Hinterachse geeignet.	010.EC10060 ¹	189,00
Ford Transit	ab 2006	60 mm Spurverbreiterung. Nicht für zwillingsbereifte Fahrzeuge.	010.FO43060 ²	189,00
		70 mm Spurverbreiterung. Nur für die Hinterachse geeignet. Nicht für zwillingsbereifte Fahrzeuge	010.FO43070	199,00
Iveco Daily III 60/65C	2000–2006	74 mm Spurverbreiterung. Nur für die Vorderachse geeignet.	010.IV24074 ⁵	679,00
Iveco Daily IV 50C	ab 2006	116 mm Spurverbreiterung. Nur für die Vorderachse geeignet.	010.IV33116 ⁵	679,00
Iveco Daily IV 60/65C	ab 2006	74 mm Spurverbreiterung. Nur für die Vorderachse geeignet.	010.IV34074 ⁵	679,00
Mercedes Sprinter NCV3 / VW Crafter 209–324	ab 2006	60 mm Spurverbreiterung (LK 5x130). Nicht für zwillingsbereifte Fahrzeuge.	010.MB15060	169,00
Mercedes Sprinter 208–316 / VW LT 28–35	1995–2006	60 mm Spurverbreiterung (LK 5x130). Nicht für zwillingsbereifte Fahrzeuge.	010.MB23060	179,00
		100 mm Spurverbreiterung. Nicht für Kastenwagen geeignet. Nicht für zwillingsbereifte Fahrzeuge.	010.MB23100 ³	229,00
Mercedes Vito, W639	ab 2003	20 mm Spurverbreiterung.	010.MB30020	129,00
		30 mm Spurverbreiterung.	010.MB30030	149,00
Renault Master III / Opel Movano B / Nissan NV400	ab 2010	60 mm Spurverbreiterung.	010.OP12060	189,00
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	1998–2010	60 mm Spurverbreiterung.	010.OP11060 ⁴	189,00
VW Amarok	ab 2010	20 mm Spurverbreiterung.	010.VW81020	179,00
		30 mm Spurverbreiterung.	010.VW81030	189,00
VW T5	ab 2003	50 mm Spurverbreiterung.	010.VW50050	149,00

Die aufgeführten Preise verstehen sich pro Paar. Die angegebene Spurverbreiterung beschreibt die Verbreiterung pro Achse mit zwei Distanzscheiben. Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).

- 1) max. Hinterachslast 1.900 kg
- 2) nur in Verbindung mit Stahlfelgen
- 3) an der Vorderachse nur montierbar bei Stahlfelgen mit ET 83 bei vollintegrierten Fahrzeugen
- 4) nicht in Verbindung mit Hinterachsauflastung auf 2.240 kg
- 5) durch den Einsatz der Goldschmitt-Felge GSM2 kann auf Distanzscheiben verzichtet werden



GSM1 – pure Eleganz für Ihr Fahrzeug

Goldschmitt bietet mit der GSM1 höchst belastbare Aluminiumfelgen für alle Ducato-, Jumper- und Boxer-Modelle ab der Baureihe 230 an. Mit diesen Felgen gewinnt Ihr Reisemobil deutlich an Attraktivität und Eleganz.



Foto: Bürstner

GSM1



Vorteile der Aluminiumfelge GSM1:

- höchst belastbar: bis 1.350 kg
- ideal zur Auflastung geeignet
- TÜV-geprüft, mit ABE ausgestattet
- höchster Qualitätsstandard: jede Felge wird geröntgt



Technische Daten:

- Felgenreöße: 6,0 x 15" / 6,5 x 16"
- Tragfähigkeit: bis 1.350 kg
- Einpresstiefe: 68 mm
- Lochkreis: 5 x 118 mm / 5 x 130 mm
- Farbe: glanz-anthrazit-poliert / matt-schwarz-poliert / Dark Chrome



Schöne Beine sind ein Blickfang, das gilt auch für die Beine Ihres Reisemobils: Mit der GSM1 für den Fiat Ducato werten Sie Ihr Fahrzeug nicht nur in Sachen Sicherheit, sondern zudem optisch auf und machen es mit geringstem Aufwand zum Schmuckstück. Die in drei Oberflächenfarben erhältliche Felge überzeugt durch ihre enorme Tragkraft von bis zu 1.350 kg, die sie für die Auflastung Ihres Reisemobils und den Einsatz auch in schweren Fahrzeugen prädestiniert. Die nach Goldschmitt-Vorgaben entwickelte Felge hat eine Einpresstiefe von 68 mm – also identisch mit der Serie. Das bedeutet, dass diese Felge mit einer ABE ausgeliefert wird. Dadurch darf sie europaweit verbaut werden, es gibt keinerlei Einschränkungen bei



Die GSM1-Felgen sind in attraktiven Farben lieferbar. Neben den Modellen in glanz-anthrazit-poliert (Mitte) und matt-schwarz-poliert (unten) ist die GSM1 in der Farbe Dark Chrome (oben) erhältlich.



der Zulassung. Will ein Reisemobilfahrer eine Spurverbreiterung, um sein Fahrzeug bulliger erscheinen zu lassen und um die Straßenlage zu verbessern, so können Distanzscheiben aus dem Goldschmitt-Programm zusammen mit der GSM1 eingesetzt werden (Seite 108/109).

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Farbe	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250 (30–35 Light)	ab 2006	Aluminiumfelge GSM1 6 x 15 Zoll, LK 5 x 118 mm, ET 68, Tragfähigkeit: 1.150 kg.	glanz-anthrazit-poliert	004.EC15101APG	175,00
			matt-schwarz-poliert	004.EC15101BP	175,00
			Dark Chrome	004.EC15101DC	175,00
Fiat Ducato, Typ X250 (35–40 Heavy)	ab 2006	Aluminiumfelge GSM1 6,5 x 16 Zoll, LK 5 x 130 mm, ET 68, Tragfähigkeit: 1.350 kg.	glanz-anthrazit-poliert	004.EC16202APG	185,00
			matt-schwarz-poliert	004.EC16202BP	185,00
			Dark Chrome	004.EC16202DC	185,00
Fiat Ducato, Typ X250 (30–35 Light)	ab 2006	Felgensatz GSM1, bestehend aus vier Felgen inkl. vier Aluminium-Adapterscheiben (30 mm) zur Montage für 16“-Felgen mit Lochkreis 5 x 130 mm auf Light-Fahrgestelle. 6,5 x 16 Zoll, LK 5 x 130 mm, ET 68, Tragfähigkeit: 1.350 kg.	glanz-anthrazit-poliert	004.EC16202APG-2	949,00
			matt-schwarz-poliert	004.EC16202BP-2	949,00
			Dark Chrome	004.EC16202DC-2	949,00
Fiat Ducato, Typ 230/244 (15)	1994–2006	Aluminiumfelge GSM1 6 x 15 Zoll, LK 5 x 118 mm, ET 68, Tragfähigkeit: 1.150 kg.	glanz-anthrazit-poliert	auf Anfrage*	
			matt-schwarz-poliert		
			Dark Chrome		
Fiat Ducato, Typ 230/244 (Maxi)	1994–2006	Aluminiumfelge GSM1 6,5 x 16 Zoll, LK 5 x 130 mm, ET 68, Tragfähigkeit: 1.350 kg.	glanz-anthrazit-poliert	auf Anfrage*	
			matt-schwarz-poliert		
			Dark Chrome		
Zubehör		Hinweise und Eigenschaften		Art.-Nr.	€
Spezial-Schraubensatz für Fiat Ducato 230/244		Für alle GSM1-Felgen für Fiat Ducato 230/244 muss pro Felge dieser Spezial-Schraubensatz bestellt werden.		04.10100	12,30
Radmutterschlüssel		Radmutterschlüssel mit Schlüsselweite 21. Passend für die Radschrauben des Fiat Ducato 230/244 bzw. für den Spezial-Schraubensatz.		55.005	23,90
Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).					

* Aufgrund technischer Begebenheiten ist evtl. der Einsatz von Distanzscheiben notwendig. Bitte fordern Sie Ihr individuelles Angebot an.



GSM2 – attraktives Design in Vollendung

Unansehliche Felgen für den Iveco Daily – das war gestern:

Mit der GSM2 bietet Goldschmitt eine technisch wie optisch attraktive Lösung.

An der zwillingsbereiften Hinterachse werden elegante Aluminiumblenden eingesetzt.

GSM2



Vorteile der Aluminiumfelge GSM2:

- höchst belastbar: bis 1.250 kg
- ideal zur Auflastung geeignet
- TÜV-geprüft, mit Gutachten ausgestattet
- auf Distanzscheiben kann verzichtet werden
- zentrale Luftdruckkontrolle an der Hinterachse
- massive, selbst justierende Alu-Blende an der Hinterachse



Technische Daten:

- Felgengröße: 6,0 x 16"
- Tragfähigkeit: bis 1.250 kg
- Einpresstiefe: 50 mm (Iveco Daily 35/50C) / 78 mm (Iveco Daily 60/65C)
- Lochkreis: 6 x 170 mm (Iveco Daily 35/50C) / 6 x 205 mm (Iveco Daily 60/65C)
- Farbe: glanz-anthrazit-poliert / Dark Chrome



Aluminiumfelgen müssen optimal zum Fahrzeug passen, denn die sie schultern eine schwere Last, gerade bei großen Reisemobilen. Und sie sollten dabei noch Auflastreserven haben. Bislang wurden Felgen für den Iveco Daily eher stiefmütterlich behandelt, nun aber gibt es mit der GSM2 von Goldschmitt eine sehr tragfähige Alu-Felge, die optisch zur Liga der Reisemobile passt, die auf dem beliebten Chassis aufgebaut werden.

Vom Design her nahe an der bekannten GSM1, wartet die Iveco-Felge von Goldschmitt mit technischen Besonderheiten auf: So beinhaltet die GSM2 mit Lochkreis 6 x 205 Millimeter (für Iveco Daily 60/65) eine Spurweitenänderung von 46 Millimeter. Das bedeutet: Sie können vorne auf die Distanzscheiben verzichten. Das spart nicht nur Geld, sondern auch Gewicht.

Gleiches gilt für den Iveco Daily 50, bei dem die GSM2 mit Lochkreis 170 Millimeter eine Spurweitenänderung von 58 Millimeter bewirkt. Noch ein Vorteil der GSM2-Felge: Es wird keine Unwucht mehr geben, da die komplette Felge samt Reifen und integrierter Distanzscheibe gewuchtet wird.

An der Hinterachse des zwillingsbereiften Iveco Daily kommt eine massive Aluminiumblende zum Einsatz. Diese wird aufgeschraubt und zieht sich über einen sehr intelligent gestalteten Konus in die

Felge hinein, muss also nicht nachträglich justiert werden. Als Ventilverlängerungen kommen Flexschläuche aus Edelstahl zum Einsatz. Befestigt werden sie am Halter für die Blende. Entfernt man die Linse der Aluminiumblende, so kann der Reifenluftdruck beider Reifen an den Befüllventilen kontrolliert werden.



Dark Chrome



glanz-anthrazit-poliert

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Farbe	Art.-Nr.	€
Iveco Daily 35/50C	ab 2006	Set bestehend aus 2 Aluminiumfelgen GSM2 für die Vorderachse (Tragfähigkeit: 1.125 kg) und 2 Aluminiumblenden GSM2 für die Hinterachse.	glanz-anthrazit-poliert	004.IV26104APG	899,00
Iveco Daily 35/50C	ab 2006	Set bestehend aus 2 Aluminiumfelgen GSM2 für die Vorderachse (Tragfähigkeit: 1.125 kg) und 2 Aluminiumblenden GSM2 für die Hinterachse.	Dark Chrome	004.IV26104DC	899,00
Iveco Daily 60/65C	ab 2006	Set bestehend aus 2 Aluminiumfelgen GSM2 für die Vorderachse (Tragfähigkeit: 1.250 kg) und 2 Aluminiumblenden GSM2 für die Hinterachse.	glanz-anthrazit-poliert	004.IV26105APG	899,00
Iveco Daily 60/65C	ab 2006	Set bestehend aus 2 Aluminiumfelgen GSM2 für die Vorderachse (Tragfähigkeit: 1.250 kg) und 2 Aluminiumblenden GSM2 für die Hinterachse.	Dark Chrome	004.IV26105DC	899,00

Die Mindest-Schaftlänge der Radbolzen an der Vorderachse muss 60 mm betragen. Bei Bedarf müssen deshalb zusätzlich die optional erhältlichen Einzugsradbolzen der Größe M18 x 1,5 x 60 mm eingesetzt werden (Art.-Nr.: DINX46390477). Die GSM2 weist an der Vorderachse eine integrierte Spurverbreiterung auf, wie sie beim Einsatz einer Luftfeder zwingend erforderlich ist. Im Fall einer Reifenpanne und des Einsatzes des Stahlreserverades muss zusätzlich eine Distanzscheibe mit der Dicke 46 mm (Iveco 60C/65C) oder 58 mm (Iveco 35C/50C) montiert werden.



GSM4 – Haute Couture für Ihr Mobil

Die neue GSM4-Felge von Goldschmitt ist ein echter Hingucker. Mit ihrer schlichten Eleganz und der enormen Tragkraft verschönern Sie Ihr Reisemobil nicht nur, die GSM4 ist auch der ideale Partner, um Ihren Fiat Ducato oder Renault Master aufzulasten.



Foto: Frank Eppler

GSM4



Vorteile der Aluminiumfelge GSM4:

- höchst belastbar: bis 1.350 kg
- ideal zur Auflastung geeignet
- TÜV-geprüft, mit ABE ausgestattet
- höchster Qualitätsstandard: jede Felge wird geröntgt



Technische Daten:

- Felgenreöße: 6,0 x 15" / 6,5 x 16"
- Tragfähigkeit: bis 1.350 kg
- Einpresstiefe: 66 mm / 68 mm
- Lochkreis: 5 x 118 mm / 5 x 130 mm
- Farbe: matt-anthrazit-poliert



Goldschmitt war der Pionier, als es darum ging, die ersten Alu-Felgen für Reisemobile auf den Markt zu bringen. Mit der legendären „Classic-Line“ brachte Goldschmitt das erste Leichtmetallrad mit 975 kg Tragfähigkeit auf den Markt. Was auf den ersten Blick ganz einfach klingt, ist jedoch eine besondere Herausforderung – denn im Vergleich zu den Pkw-Alu-Rädern müssen Felgen für Reisemobile eine wesentlich höhere Tragkraft aufweisen. Diese Aufgabe erfüllen die Goldschmitt-Felgen seit jeher mit Bravour.



Mit ihrer schicken Optik tragen sie zu einer deutlichen Aufwertung der Reisemobile bei. Und in vielen Fällen lassen sich erst durch Aluminiumräder gewünschte Auflastungen erzielen.

Die besonders augenfälligen GSM4-Felgen sind für die aktuelle Generation des Renault Master und auch für den Fiat Ducato lieferbar. Neben der eleganten Optik bietet die GSM4 eine besonders hohe Traglast von bis zu 1.350 kg pro Rad. Diese ermöglicht es, die oft benötigte Tragkraft der Rad-Reifen-Kombination zu gewährleisten. Möchten Sie also Ihr Fahrzeug auflasten, beispielsweise mit einer Zusatzfeder von Goldschmitt, so können Sie zusätzlich auf unsere GSM4 zurückgreifen.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Farbe	Art.-Nr.	€
Fiat Ducato, Typ X250 (30–35 Light)	ab 2006	Aluminiumfelge GSM4 6 x 15 Zoll, LK 5 x 118 mm, ET 68, Tragfähigkeit: 1.150 kg.	matt-anthrazit-polier	004.EC45101AP	175,00
Fiat Ducato, Typ X250 (35–40 Heavy)	ab 2006	Aluminiumfelge GSM4 6,5 x 16 Zoll, LK 5 x 130 mm, ET 68, Tragfähigkeit: 1.350 kg.	matt-anthrazit-polier	004.EC46202AP	185,00
Fiat Ducato, Typ X250 (30–35 Light)	ab 2006	Felgensatz GSM4, bestehend aus vier Felgen inkl. vier Aluminium-Adapterscheiben (30 mm) zur Montage für 16"-Felgen mit Lochkreis 5 x 130 mm auf Light-Fahrgestelle. 6,5 x 16 Zoll, LK 5 x 130 mm, ET 68, Tragfähigkeit: 1.350 kg.	matt-anthrazit-polier	004.EC46202AP-2	949,00
Fiat Ducato, Typ 230/244	1994–2006	Aluminiumfelge GSM4	matt-anthrazit-polier	auf Anfrage	
Renault Master III / Opel Movano B / Nissan NV400	ab 2010	Aluminiumfelge GSM4 6,5 x 16 Zoll, LK 5 x 130 mm, ET 66, Tragfähigkeit: 1.350 kg.	matt-anthrazit-polier	004.OP46203AP	185,00
Renault Master II / Opel Movano A / Nissan Interstar X70	1998–2010	Aluminiumfelge GSM4 6,5 x 16 Zoll, LK 5 x 130 mm, ET 66, Tragfähigkeit: 1.350 kg.	matt-anthrazit-polier	004.OP46203AP	185,00

Alle Produkte für Fiat Ducato passen auch ohne Änderung für die baugleichen Euro-Chassis (Citroën Jumper / Peugeot Boxer).



Alufelgen für Sprinter, T5 und Co.

Schickes Design, höchste Qualität und hohe Traglast – das sind die Eigenschaften, die unsere neuen Aluminiumfelgen auszeichnen. Ob zur optischen Aufwertung oder zur Erhöhung der Traglast – mit Leichtmetallfelgen von Goldschmitt haben Sie einen idealen Partner.

Die Aluminium-Felgen von Goldschmitt genießen schon seit jeher einen ausgezeichneten Ruf. Schließlich waren wir die ersten, die spezielle Alu-Räder für Reisemobile auf den Markt brachten. Spätestens seit Erscheinen der bekannten GSM-Serie ist klar, dass Goldschmitt-Aluminium-Felgen

nicht nur hinsichtlich des modernen und unverwechselbaren Designs sehr beliebt sind. Es sind vor allem die technischen Feinheiten und die durchdachten Eigenschaften der von Goldschmitt entwickelten und für uns produzierten Räder, die den Unterschied ausmachen. So verwundert es nicht, dass Jahr für Jahr viele tausend Goldschmitt-

Aluminium-Räder abgesetzt werden. Doch der Name Goldschmitt steht bei weitem nicht nur für pure Masse. Gerade Nischenmärkte und Sonderlösungen bedeuten für die Ingenieure und Entwickler aus dem Hause Goldschmitt immer wieder eine Herausforderung. Und so führt eins zum anderen: Sind Aluminiumräder für den einen nur ein Stilmittel um das Fahrzeug optisch zu verschönern, so benötigt manch anderer eine Lösung, um etwa Sonderumbauten an der Gewichtsgrenze realisieren zu können. Oft können Fahrgestelle mit Serienbereifung nicht die gewünschte oder gar dringend benötigte Traglast liefern. Ein klassischer Fall für Goldschmitt:

Zwar kann man natürlich nicht jedes Rad neu erfinden, doch wir pflegen intensive Kontakte zu Handelspartnern, die unseren hohen Qualitätsansprüchen genügen. So sind wir in der Lage, eine große Produktvielfalt für (fast) jeden geforderten Einsatz bieten zu können. Es gilt ohne Ausnahme: Alle von Goldschmitt angebotenen Felgen bieten eine außergewöhnlich hohe Traglast. Auch in Sachen Design spielen unsere Felgen für Off-Road-, Pick Up- und Transporterfahrgestelle in der obersten Liga. Mit den Felgen für den neuen Isuzu D-Max, den VW T5, den VW Amarok sowie den Mercedes Sprinter erweitert Goldschmitt 2013 das Felgenprogramm noch einmal deutlich.

Aluminiumfelge „Fuoco 5“ für den VW Amarok und den VW T5.





Aluminiumfelge „CW CWE“ passend für VW Amarok und Isuzu D-Max.



Vorteile der Aluminiumfelgen

- hohe Traglast: bis 1.200 kg je nach Fahrzeugtyp
- ideal zur Auflastung geeignet
- TÜV-Gutachten im Lieferumfang enthalten
- höchster Qualitätsstandard

Aluminiumfelge „Fuoco 6“ für den Isuzu D-Max und den aktuellen Mercedes Sprinter NCV3.

Fahrzeug	Baujahr	Hinweise und Eigenschaften	Farbe	Art.-Nr.	€
VW Amarok	ab 2010	Aluminiumfelge „Fuoco 5“ 8 x 17 Zoll, LK 5 x 120 mm, ET 50, Tragfähigkeit: 1.050 kg.	matt-schwarz-poliert	004.VW77611BP	195,00
		Aluminiumfelge „CW CWE“ 7 x 16 Zoll, LK 5 x 120 mm, ET 32, Tragfähigkeit: 1.050 kg.	kristallsilber	004.VW56411AP	225,00
VW T5	ab 2003	Aluminiumfelge „Fuoco 5“ 8 x 17 Zoll, LK 5 x 120 mm, ET 50, Tragfähigkeit: 1.050 kg.	matt-schwarz-poliert	004.VW77611BP	195,00
Isuzu D-Max	ab 2012	Aluminiumfelge „Fuoco 6“ 7,5 x 17 Zoll, LK 6 x 139,7 mm, ET 33, Tragfähigkeit: 1.125 kg.	kristallsilber	004.IS77512KS	185,00
		Aluminiumfelge „CW CWE“ 7 x 16 Zoll, LK 6 x 139,7 mm, ET 30, Tragfähigkeit: 1.200 kg.	kristallsilber	004.IS56412KS	225,00
Mercedes Sprinter NCV3	ab 2006	Aluminiumfelge „Fuoco 6“ 8 x 18 Zoll, LK 6 x 130 mm, ET 55, Tragfähigkeit: 1.200 kg.	kristallsilber	004.MB78609KS	205,00

Nur für Fahrzeuge mit Einzelbereifung.



Hydraulische Hub- und Abstützsysteme

Wer von hydraulischen Hubstützen spricht und die maximale Qualität sucht, kommt an den Komponenten von Goldschmitt nicht vorbei. Innovative Entwicklungen und einzigartige Steuerungsmöglichkeiten zeichnen diese hochwertigen Hubstützsysteme aus.



Hydraulische Hub- und Abstützsysteme von Goldschmitt

- Stützensysteme im Vergleich Seite 119
- Stützensysteme mit Funkfernbedienung
 - Vertical-Star Light Seite 120/121
 - Swing-Star Light Seite 120/121
- Stützensysteme mit Vollautomatik-Funktion
 - Vertical-Star Pro Seite 122/123
 - Swing-Star Pro Seite 124
 - Tele-Star Pro Seite 125
 - Steuerungsmöglichkeiten (Basic, Comfort, iLift) Seite 126/127



„Hydraulisch betätigte Abstützungen müssen so beschaffen sein, dass sie auch bei Undichtigkeiten im Leitungssystem nicht unwirksam werden. Diese Forderung ist erfüllt, wenn der Druckraum der Arbeitszylinder wie folgt abgesperrt ist:

Ein Rückschlagventil ist ohne Zwischenschaltung von Rohr- oder Schlauchstücken unmittelbar mit dem Zylinder verschraubt. Das Rückschlagventil ist federbelastet und in Ruhestellung geschlossen. Das Öffnen zum Einziehen der Abstützung erfolgt durch Fremdenergie.“

Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft (VBG14) zum Thema Hebevorrichtungen.

Nivellierungshilfe oder Hubstützsystem?

Die rote Nase macht's.



Hubstützen begegnet man im gewerblichen Bereich überall. Arbeitsbühnen, Hubwagen, Steiger, Autokrane etc. benutzen das selbe Prinzip wie der Reisemobilist. Es gibt aber einen wesentlichen Unterschied: gewerbliche Hubstützsysteme unterliegen strengsten gesetzlichen Vorschriften (Kasten links). Sie müssen so konstruiert sein, dass sich der

ausgefahrene Kolben niemals unbeabsichtigt bewegen lässt. Das heißt, die Anlage muss immun sein gegen geplatzte oder undichte Schläuche. Ist dies nicht der Fall, so spricht man lediglich von einer **Nivellierungshilfe**. In diesem Falle darf die Anlage beispielsweise niemals zum Radwechseln benutzt werden. Nur die Pro-Baureihe von Goldschmitt erfüllt diese strengen Sicherheitsauflagen. Als einziges System am Markt verfügt diese Anlage über ein integriertes Sicherheitsventil (rote Schutzkappe) direkt am Stützenkopf. Nur dieses System ist wirklich geschützt gegen unbeabsichtigtes Absenken oder Einfahren. Selbst ein absichtliches Durchtrennen der Schläuche bleibt ohne nennenswerten Effekt. Angenehmer Nebeneffekt: Der Wagenheber kann zu Hause bleiben.

Die Goldschmitt-Stützensysteme im Vergleich

	Vertical- / Swing-Star Light	Vertical- / Swing-Star / Tele-Star Pro
Stützentchnik	Doppelwirkender Differential-Hydraulikzylinder.	Doppelwirkender Differential-Hydraulikzylinder. Hohl gebohrt (gewichtsoptimiert) und doppelt gedichtet.
Ventiltechnik	4/3-Wege-Schieberventil mit Nothandbetätigung und Rückschlagventil am Aggregat angeflanscht. Schutzart IP 65*.	2/2-Wege-Sitzventil doppelsperrend im Zylinderkopf integriert mit Nothandbetätigung. Höchste Schutzart für Fahrzeuge IP 69K*.
Ölzufuhr	Je ein Ölschlus kolbenseitig und stangenseitig.	Ölschlüsse im Kopfbereich der Hubstütze. Abrissichere Leitungsführung gewährleistet.
Stützenteller	Verschweißte Standfußplatten (Ø 120 mm bis 150 mm).	Bewegliche Standfußplatten mit Versteifungen (Ø 230 mm oder 160 mm).
Hydraulikaggregat	12- oder 24 V Gleichstromaggregat. Handpumpe integriert.	12- oder 24 V Gleichstromaggregat. Integrierter Thermoschutzschalter, Drucksensor und Handpumpe. Auch für Bio-Öl geeignet.
Steuerung	Steuerbox 12–24 V mit Sender für Funkfernbedienung.	Drei Bedienmöglichkeiten: Basic, Comfort, iLift. Leistungselektronik 12–24 V. Vielseitig kalibrierbar (D+, Zündung, Handbremse, Fußbremse, Luftfeder, Swing- und Vertical-Star, Zugriff über Code).

* Schutzarten von elektrischen Betriebsmitteln. Erste Kennziffer: 6 = staubgeschützt. Zweite Kennziffer: 5 = geschützt gegen Strahlwasser, 9K = geschützt gegen Hochdruck-Reinigung.



Vertical- und Swing-Star *Light*

Keine Unbekannte: Hubstützanlagen von Goldschmitt haben sich viele Jahre im Einsatz unter Reisemobilen und Sonderfahrzeugen bewährt. Eines der wohl beliebtesten Systeme, eine 4-Stützen-Anlage mit Funkfernbedienung, präsentiert sich in neuem Design.

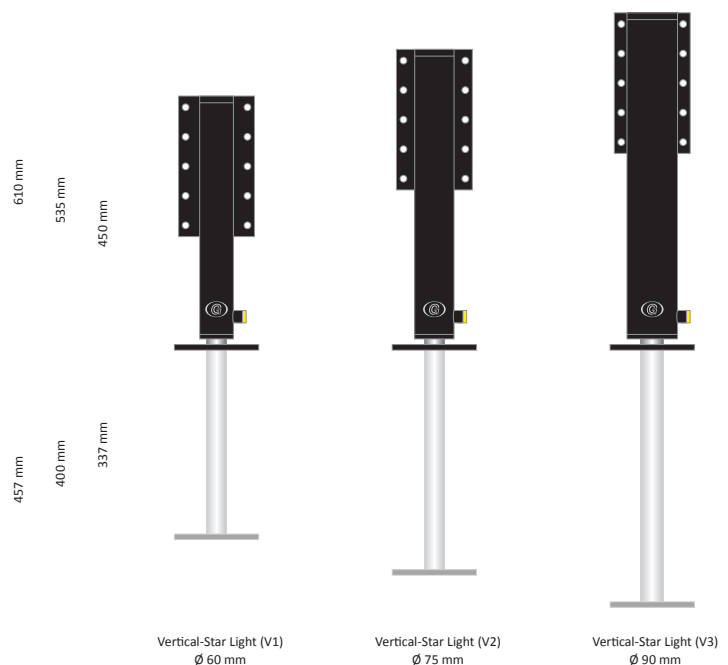


Altbewährt in neuem Glanz

Die preisgünstigen Light-Hubstützen von Goldschmitt mit Funkfernbedienung enthalten viele Qualitätsmerkmale, die die Hydrauliksysteme aus unserem Haus bei Reisemobilisten und professionellen Anwendern in ganz Europa bekannt gemacht haben. Standardmäßig bietet Goldschmitt seine Hubstützanlagen als Vertikal- und als Klappstützen an. Die universelle Einsatzmöglichkeit, die hohe Fertigungsqualität sowie die reichhaltige Serienausstattung machten diese Hubstützen zu den meistverkauften ihrer Bauart in Europa. Sie zeichnen sich durch eine besonders einfache Bedienung aus.

Vertical-Star Light

Die mächtigen Vertikalstützen (Vertical-Star Light) verfügen je nach Ausführung über eine Tragkraft von bis zu 4.000 Kilogramm pro Stütze und sind damit für den Einsatz in größeren Reisemobilen geeignet. Die Vertikal-Stützen werden mittels Montageplatte mit dem Fahrzeugrahmen verbunden und bewegen sich ausschließlich senkrecht auf und ab. Dank der verschiedenen Hubstützenlängen kann die Vertical-Star Light individuell an zahlreiche Fahrzeugtypen angepasst werden. Wegen der stabilen Bauweise werden die Vertical-Star-Light-Stützen vielerorts als unverwüstliche Nivellierungshilfen eingesetzt.



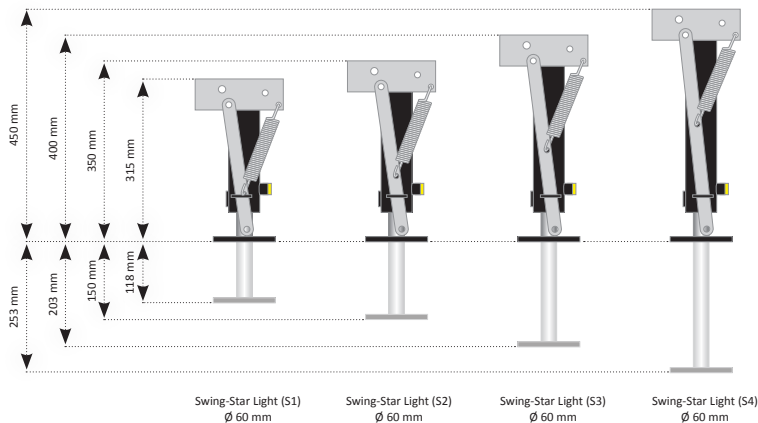
Für Sonder- bzw. Schwerlastfahrzeuge können Stützenanlagen für Fahrzeuge bis 40 Tonnen konfiguriert werden.



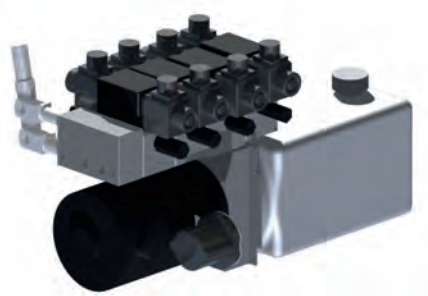


Swing-Star Light

Für Fahrzeuge mit beengten Raumverhältnissen – beispielsweise kompakten Reisemobilen – empfehlen wir unsere Swing-Star-Light-Hubstütze. Dieses Hydrauliksystem mit dem patentierten Klappmechanismus klappt beim Ausfahren automatisch nach unten. Damit ist sie bei beengten Raumverhältnissen und minimaler Bodenfreiheit die allerbeste Wahl. Im eingefahrenen Zustand befinden sich die Hubzylinder in einer annähernd waagrechten Position. Die Hubstützen mit dieser besonderen Bauform haben sich über viele Jahre hinweg bei vielen Reisemobilisten im Urlaub bewährt.



Das Hydraulikaggregat der Light-Hubstützen verfügt nach wie vor über eine Handpumpe zur Notbedienung. Da die Stützenventile am Aggregat angebracht sind, können die Ventile im Notfall per Hand betätigt werden. Alle Light-Systeme sind sowohl als 12-Volt- wie auch als 24-Volt-Ausführung erhältlich. Die Größe des Pumpenblocks wird der jeweiligen Stützengröße individuell angepasst.



Die Bedienung

Mit dem kabellosen Bedienteil können Sie Ihr Fahrzeug von innen und außen nivellieren. Die Reichweite der Fernbedienung beträgt nahezu 20 Meter. Durch Drücken der entsprechenden Steuertasten nivellieren Sie Ihr Fahrzeug, bis das gewünschte Niveau erreicht ist. Zum Einfahren aller Stützen genügt ein einziger Knopfdruck.



Die Swing-Star-Hubstützen mit dem patentierten Klappmechanismus ermöglicht eine Montage auch bei beengten Platzverhältnissen.

Bezeichnung	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Vertical-Star Light	4 Hubstützen (Vertical-Star Light) inklusive Funkfernbedienung, Hydraulikaggregat, Steuerteil, vorgefertigte Schläuche und Anschlusskabel.	009.91VxVxF	auf Anfrage
Swing-Star Light	4 Hubstützen (Swing-Star Light) inklusive Funkfernbedienung, Hydraulikaggregat, Steuerteil, vorgefertigte Schläuche und Anschlusskabel.	009.91SxSxF	auf Anfrage

Bitte beachten: Montagekonsolen sind nicht im Lieferumfang enthalten. Fragen Sie unser Servicepersonal.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Leichter, sicherer und komfortabler: Drei Eigenschaften, die bei der Entwicklung dieses Stützensystems von Goldschmitt höchste Priorität hatten. Das Hydrauliksystem Pro besteht durch fortschrittlichste Technologie und mit innovativen Bedienmöglichkeiten.

Im Vergleich zu unseren Hydraulikstützen der Light-Serie konnte das Gewicht der Stützen-Pumpen-Einheit durch neuartige Fertigungsschritte um 30 % gesenkt werden. Goldschmitt liefert nun eines der leichtesten vollhydraulischen Systeme überhaupt – und das trotz höchster Belastbarkeit jeder Stütze von bis zu vier Tonnen. Ermöglicht wird dies beispielsweise durch eine hohl gebohrte Kolbenstange. Zum einen beschert diese Technik eine enorme Gewichtsreduktion, zum anderen dient der Hohlraum zur Ölversorgung. Goldschmitt verzichtet dadurch auf außenliegende Ölleitungen, Schlauchbeschädigungen werden dadurch vermieden.



Die Hydraulikzylinder der Pro-Serie von Goldschmitt lassen sich durch die rote Schutzkappe am Stützenkopf erkennen. Darunter verbirgt sich ein einzigartiges Sicherheitskonzept: Ein Sicherheitsventil verhindert das unbeabsichtigte Absenken oder Einfahren der Hubzylinder. Mehr über die sogenannte GST-Technologie finden Sie auf Seite 117.





Einsetzbar in allen Lagen

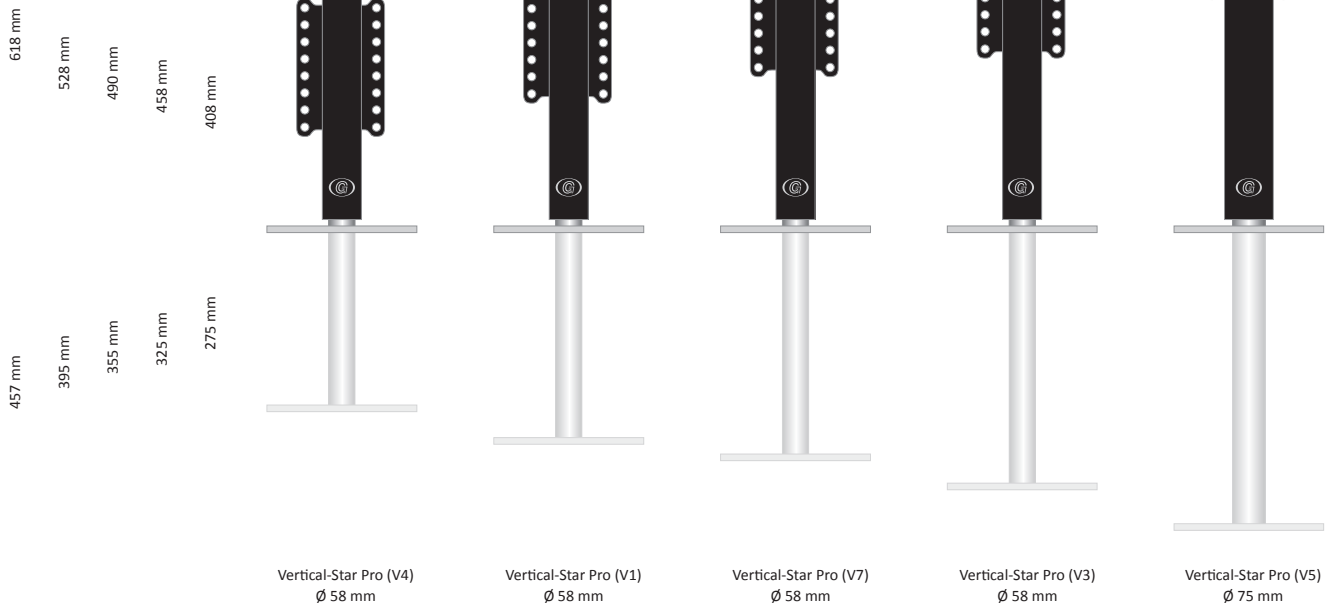
Je fester der Standpunkt, umso besser. Was im Leben gilt, lässt sich natürlich auch auf die Hubstützen anwenden: Goldschmitt bietet deshalb für seine Hubstützen der Vertical-Star-Pro-Reihe bewegliche Teller an. Sie passen sich optimal dem Untergrund an – auch wenn der einmal nicht gerade ist. Nichts kann verkanten. In der Standardversion werden Teller mit einem Durchmesser von 230 Millimeter ausgeliefert; optional sind auch kleinere Ausführungen mit 160 Millimeter Durchmesser erhältlich.

Der bewegliche, austauschbare Standfuß ist mit einem Durchmesser von 230 oder 160 mm erhältlich.



Ø 160 mm

Ø 230 mm



Vertical-Star Pro (V4)
Ø 58 mm

Vertical-Star Pro (V1)
Ø 58 mm

Vertical-Star Pro (V7)
Ø 58 mm

Vertical-Star Pro (V3)
Ø 58 mm

Vertical-Star Pro (V5)
Ø 75 mm

Bezeichnung	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Vertical-Star Pro – Basic (Seite 126/127)	4 Hubstützen (Vertical-Star Pro) inklusive Basic-Bedienteil (Seite 126/127), Hydraulikaggregat, Steuerteil, vorgefertigte Schläuche und Anschlusskabel.	009.21VxVxB	auf Anfrage
Vertical-Star Pro – Comfort (Seite 126/127)	4 Hubstützen (Vertical-Star Pro) inklusive Comfort-Bedienteil (Seite 126/127), Hydraulikaggregat, Steuerteil, vorgefertigte Schläuche und Anschlusskabel.	009.21VxVxC	auf Anfrage

Bitte beachten: Montagekonsolen sind nicht im Lieferumfang enthalten. Fragen Sie unser Servicepersonal.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Swing-Star *Pro*

Höchste Qualität mit patentierter Technologie: Das Hubstützensystem Swing-Star Pro bietet all das, was Sie von einem professionellen Hydrauliksystem erwarten. Leistungsfähig und äußerst komfortabel zeigt sich dieses Profisystem mit dem patentierten Klappmechanismus.

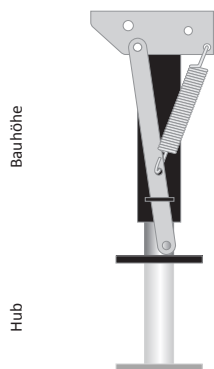
Profisystem mit höchster Ausfallsicherheit

Die Swing-Star Pro verfügt größtenteils über die gleichen Eigenschaften wie das Vertical-Star-Pro-System. Außer den fest angebrachten Stützentellern gibt es einen elementaren Unterschied zu den senkrecht agierenden Vertikal-Stützen: Die Hubzylinder verweilen im Ruhemodus dank des patentierten Klappmechanismus in einer nahezu waagrechten Position am Fahrzeugrahmen. Beim Ausfahren klappen die Hubstützen nach unten. Die Anlage eignet sich aufgrund dieser Besonderheit für alle Fahrzeuge mit geringer Bodenfreiheit und eingeschränkten Platzverhältnissen.

Durch die doppelt gedichteten Stangendichtungen am Hubzylinder aller Systeme

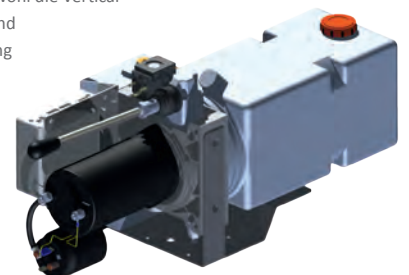
der Serie Pro wird das Austreten von Öl verhindert. Die GST-Technik verhindert ein Absinken der hydraulischen Hubstützen während der Fahrt, gleichsam aber bleibt das auf Stützen stehende, geparkte Reisemobil im wahren Wortsinn ungerührt, wenn beispielsweise durch Sabotage oder technisches Versagen eine Ölleitung leakt.

Thermoschutz und Drucksensor in diesem hochwertigen Hydraulikaggregat tragen zur weiteren Erhöhung der Systemsicherheit bei. So erhalten Sie ein Produkt, das in allen Lagen Ihre beste Stütze ist. Die Pro-Serie von Goldschmitt verbindet also auf bisher unbekannte Weise Gewichtsparsnis und höchste Sicherheit.



Verfügbare Zylinder (Bauhöhe / Hub in mm)	
Swing-Star Pro (S1):	315 / 115
Swing-Star Pro (S2):	351 / 150
Swing-Star Pro (S3):	400 / 200
Swing-Star Pro (S4):	450 / 250

Im Gegensatz zur Pumpeneinheit der Light-Version sind die Ventile des Hydrauliksystems der Pro-Serie direkt an den Hydraulikzylindern angebracht. Dies garantiert höchste Ausfallsicherheit. Sowohl die Vertical- als auch die Swing-Star Pro sind als 12- und 24-Volt-Ausführung erhältlich. Die Größe des Pumpenblocks wird der jeweiligen Stützengröße individuell angepasst.



Bezeichnung	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Swing-Star Pro – Basic (Seite 126/127)	4 Hubstützen (Swing-Star Pro) inklusive Basic-Bedienteil (Seite 126/127), Hydraulikaggregat, Steuerteil, vorgefertigte Schläuche und Anschlusskabel.	009.21SxSxB	auf Anfrage
Swing-Star Pro – Comfort (Seite 126/127)	4 Hubstützen (Swing-Star Pro) inklusive Comfort-Bedienteil (Seite 126/127), Hydraulikaggregat, Steuerteil, vorgefertigte Schläuche und Anschlusskabel.	009.21SxSxC	auf Anfrage

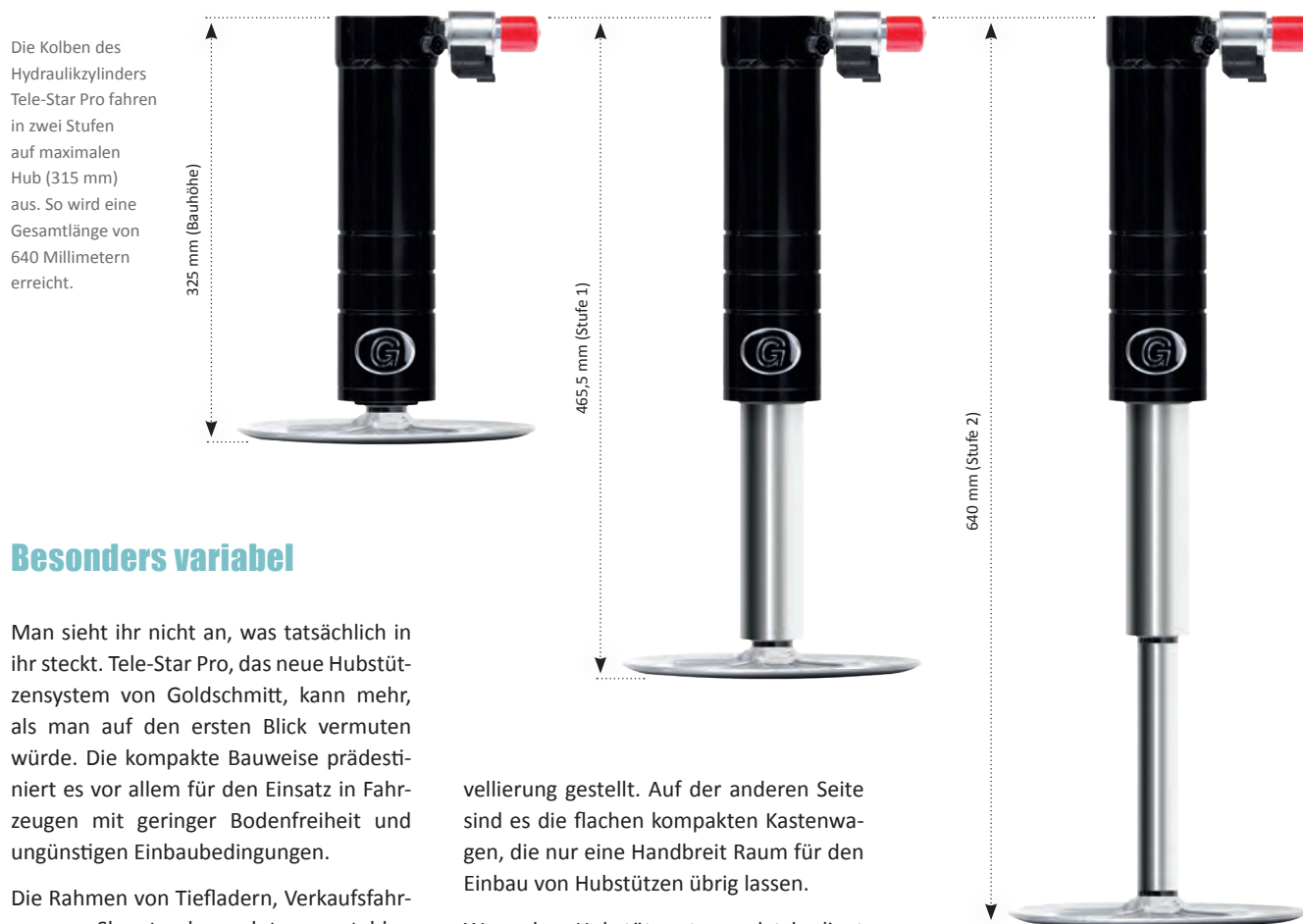
Bitte beachten: Montagekonsolen sind nicht im Lieferumfang enthalten. Fragen Sie unser Servicepersonal.





Tele-Star *Pro*

Familienzuwachs: Das Hubstützensystem Tele-Star Pro bietet fortschrittlichste Technik und hohe Ausfallsicherheit bei sehr kompakter Bauweise. Damit ist diese Stütze die erste Wahl, wenn es unter dem Fahrzeug mal enger zugehen sollte.



Besonders variabel

Man sieht ihr nicht an, was tatsächlich in ihr steckt. Tele-Star Pro, das neue Hubstützensystem von Goldschmitt, kann mehr, als man auf den ersten Blick vermuten würde. Die kompakte Bauweise prädestiniert es vor allem für den Einsatz in Fahrzeugen mit geringer Bodenfreiheit und ungünstigen Einbaubedingungen.

Die Rahmen von Tiefladern, Verkaufsfahrzeugen, Showtrucks und transportablen Bühnen sind keinen Zentimeter höher als unbedingt nötig. Gleichzeitig werden aber ausgerechnet hier besonders hohe Anforderungen an eine genaue und stabile Ni-

vellierung gestellt. Auf der anderen Seite sind es die flachen kompakten Kastenwagen, die nur eine Handbreit Raum für den Einbau von Hubstützen übrig lassen.

Wo andere Hubstützsysteme platzbedingt kapitulieren müssen, kommt die kompakte Tele-Star Pro von Goldschmitt zum Einsatz. Sie genießt die Vorteile einer Vertikalstütze bei geringer Einbauhöhe.

Sie haben die Wahl: Die Tele-Star-Pro-Stützen sind optional auch mit kleinen beweglichen Tellern (Ø 160 Millimeter) zu haben.

Bezeichnung	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Tele-Star Pro – Basic (Seite 126/127)	4 Hubstützen (Tele-Star Pro) inklusive Basic-Bedienteil (Seite 126/127), Hydraulikaggregat, Steuerteil, vorgefertigte Schläuche und Anschlusskabel.	009.21T1T1B	auf Anfrage
Tele-Star Pro – Comfort (Seite 126/127)	4 Hubstützen (Tele-Star Pro) inklusive Comfort-Bedienteil (Seite 126/127), Hydraulikaggregat, Steuerteil, vorgefertigte Schläuche und Anschlusskabel.	009.21T1T1C	auf Anfrage

Bitte beachten: Montagekonsolen sind nicht im Lieferumfang enthalten. Fragen Sie unser Servicepersonal.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).



Pro fessionelle Bedienung

Unsere Hubstützsysteme der Serie Pro bestechen nicht nur durch fortschrittlichste Technik, sondern auch durch ihre innovativen Bedienmöglichkeiten. Den Nutzern dieser Hydrauliksysteme stehen drei Optionen zur Verfügung: Basic, Comfort und die revolutionäre iLift-Steuerung.

Wieviel Bedienungskomfort darf es bei der Steuerung Ihres Hubstützensystems sein? Goldschmitt lässt Ihnen auch hier die angenehme Qual der Wahl. Goldschmitt bietet nicht nur zwei Varianten eines kabelgebundenen Bedienteils an, sondern auch die High-Tech-Variante „iLift“ für das iPhone, das iPad oder den iPod Touch.

Schnörkellos, klar, ohne Schnickschnack – das ist das Basic-Bedienteil. Die Bedienung ist denkbar einfach: ein Knopfdruck und die Hubstützen fahren in die gewünschte Position. Dass sich viele Reisemobilmfahrer für das ebenfalls kabelgebundene Comfort-Bedienteil entscheiden, liegt daran, dass eine Reihe von unterschiedlichen Einstellvarianten ab Werk vorgegeben sind. So lässt sich beispielsweise das Abwasser optimal ablassen. Auch ein Radwechsel wird mit Hilfe der Stützenanlage und des Comfort-Bedienteils ganz einfach.



Drahtloser Internetempfang im Reisemobil: Der Router mit welchem die Steuerbefehle von iPhone an die Hubstützen weitergeleitet werden, kann als Access Point genutzt werden.

Das Nonplusultra ist allerdings die Bedienung über das iPhone: Per App lassen sich die Hubstützen bequem und intuitiv bedienen. Nach der Eingabe des persönlichen PINs gelangt man in den Automatikmodus. Hiermit lässt sich das Fahrzeug spielend leicht und ganz ohne Ihr Zutun in die Horizontale bewegen. Mehr noch: Der Router, der die Steuerbefehle des iPhones aufnimmt, kann ganz leicht auch als Access Point genutzt werden, der drahtlosen Internetempfang im Reisemobil bietet. Mit einem Surfstick ist das leicht möglich.





Basic

Wie einfach sich technologisch hochkomplexe Hydrauliksysteme bedienen lassen, zeigt das Bedienteil *Basic* der Hubstützenserie Pro. Der schlichte Aufbau des Bediengeräts ermöglicht dem Nutzer eine schnelle und unkomplizierte Steuerung seines Hubstützensystems. Das Handbedienteil *Basic* bietet dabei alle nötigen Grundfunktionen. Neben dem Automatikmodus, welcher das ausnivellieren auf Knopfdruck ermöglicht, kann der Nutzer manuell ausgewählte Stützenpaare ansteuern. Zudem zeigt das Bedienteil stets den aktuellen Arbeitsschritt und die eventuelle Schiefelage des Fahrzeugs an.



Comfort

Das *Comfort*-Bedienteil lässt erahnen, welche Möglichkeiten sich in einem CAN-Bus-gesteuerten System verbergen. Im Gegensatz zum *Basic*-Bedienteil verfügt die *Comfort*-Ausführung über ein großes Display. Eine einfache Menüführung ermöglicht den schnellen Zugriff auf alle verfügbaren Funktionen. Neben den bekannten Modi „Automatik“ und „Manuell“ lassen sich zuvor eingestellte Niveaus abspeichern und bei Bedarf anfahren. Favorisierte Positionen, beispielsweise jene die sich optimal zum Beladen des Fahrzeugs eignen, müssen somit nicht mehr manuell angesteuert werden. Über einen Pin kann die Anlage vor unbefugtem Zugriff geschützt werden. Diese Funktion stellt somit auch eine Wegfahrsperre dar.



iLift

Mittels *iLift* lässt sich Ihre Goldschmitt-Stützenanlage via iPhone, iPad oder iPod Touch steuern. Ermöglicht wird dies durch eine sogenannte App. Die intuitive Menüführung lässt keine Wünsche offen. Egal ob Automatikmodus, manueller Modus oder das Anfahren unterschiedlichster zuvor gespeicherter Positionen – wenige Knopfdrücke genügen um die gewünschte Aktion auszuführen. Alle Aktionen werden dem Nutzer übersichtlich auf dem großen Apple-Display angezeigt. Zudem verfügt *iLift* über umfangreiche Sicherheitsfunktionen, wie zum Beispiel eine über PIN geschützte Wegfahrsperre.

Bezeichnung	Hinweise und Eigenschaften	Art.-Nr.	€
Upgrade-Paket iLift	Komfortable Steuerung der Hubstützenanlage über iPhone, iPad oder iPod Touch (Bedienteile sind nicht im Lieferumfang enthalten).	09.21UG.B-I	399,00
Access Point	Drahtloser Internetempfang über den Access Point. iLift-Steuerung (Upgrade-Paket) wird benötigt. USB-Stick mit Einschub für eine SIM-Karte ist im Lieferumfang enthalten. Die SIM-Karte ist nicht Bestandteil des Lieferumfangs.	09.21UG.I-A	219,00

Das kabelgebundene Bedienteil (Basic oder Comfort) bleibt bei iLift-Upgrade Bestandteil des Stützensystems.



Diese Anlagen sind nur in speziell geschulten Werkstätten montierbar, vorzugsweise in einem Goldschmitt Technik-Center (Seite 12–15).

Unser Know-How für Sie

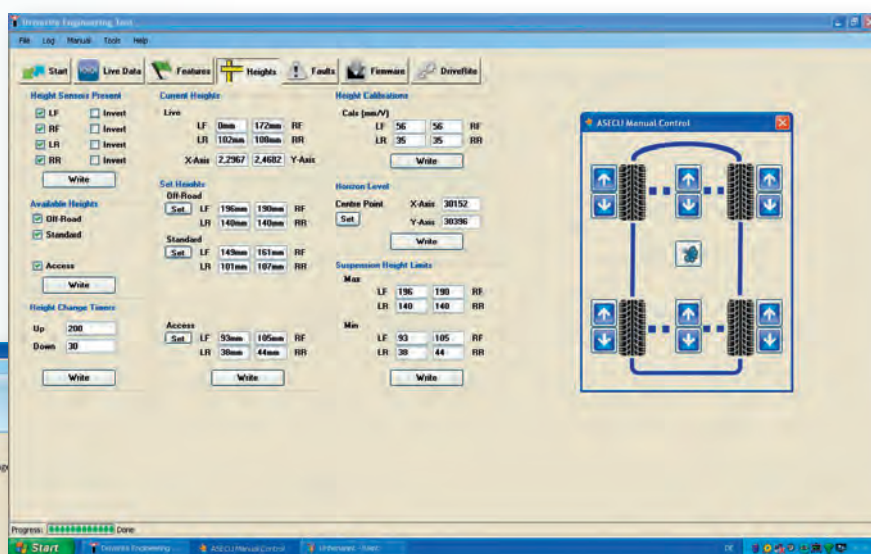
Goldschmitt-Fahrzeugkomponenten haben einen ausgezeichneten Ruf. Präsentieren Sie sich als Händler und kompetenten Goldschmitt-Partner. Der erste Schritt dazu ist ganz einfach: Wir laden Sie zu einem technischen Training ein, bei dem wir Sie mit der hervorragenden Goldschmitt-Technologie vertraut machen.

Die Goldschmitt techmobil AG ist führender Hersteller von Feder-, Auflast- und Nivellierungssystemen für Reisemobil- und Transporterfahrgestelle. Das Produktportfolio reicht von der einfachen Stahlfederung bis hin zu komplexen Vollluftfeder- und Hubstützsystemen.

Neben zahlreichen Eigenentwicklungen bietet Goldschmitt auch hochwertige Produkte ausgesuchter Service- und Handelspartner an. Mit Produktions-, Vertriebs-, und Servicestationen ist Goldschmitt mittlerweile an 37 Standorten in ganz Europa vertreten – Tendenz: steigend.

Technische Weiterentwicklungen von einzelnen Komponenten und Steuerungen stellen immer höhere Anforderungen an das Personal der Montage- und Servicebetriebe. Diese Betriebe benötigen neben einer vielseitigen technischen Ausrüstung, vor allem umfassend geschultes Personal.

Mit unserem Trainings- und Schulungsprogramm möchten wir Ihnen die Möglichkeit bieten, sich über die komplexe Fahrwerkstechnik in Reisemobil- und Transporterfahrgeräten zu informieren, technische Fortschritte kennenzulernen und sich zukunftsorientiert weiterzubilden.



Der richtige Umgang mit komplexer Programmiersoftware für Hubstützen- und Vollluftfedersysteme ist ein wichtiger Teil des umfangreichen Trainingsprogramms von Goldschmitt.



Trainingsprogramm

- Montageschulung für komplexe Luftfeder- und Hubstützensysteme
- Training im Umgang mit spezifischen Software- und Diagnosesystemen
- Training im Umgang mit den neuesten Systemen und Komponenten
- Vermittlung methodischer Vorgehensweisen bei der Fehlersuche
- Präsentation von Innovationen und Produktneuheiten



Interessiert?

Gerne senden wir Ihnen weitere Informationen zu. Wir würden uns freuen, Sie zu einem der nachstehenden Termine willkommen zu heißen.



Goldschmitt-Vollluftfeder-Systeme

5. – 6. Februar 2013
5. – 6. März 2013



Hydraulische Hub- und Abstützsysteme

12. – 13. Februar 2013
12. – 13. März 2013

Bewerbung per E-Mail an

training@goldschmitt.de

oder per Post an

Goldschmitt techmobil AG
Dornberger Straße 6–10
D-74746 Höpfigen



Weitere Termine finden Sie unter www.goldschmitt.de



A		H		O	
Ab- und Hubstützsysteme	118–127	Hinterachs-Schraubenfedern .	44/45, 102	Offroad-Federn	74–77
- im Vergleich	119	Hochdruckschlauch.	100		
- mit Funkfernbedienung	120/121	Hochleistungs-Kompressoren	101	P	
- mit Vollautomatik-Funktion.	122–127	Höherlegungssätze	40/41	PolyBags	103
AirCell	66–71	Hubstützsysteme	118–127		
Al-Ko-Stoßdämpfer	105	- im Vergleich	119	R	
Al-Ko-Zusatzluftfedern	56/57	- mit Funkfernbedienung	120/121	Rückschlagventile	100
Al-Ko-Vollluftfedern	86/87	- mit Vollautomatik-Funktion.	122–127		
Aluminiumfelgen.	110–117			S	
Auflastungen	30–33	I		Schlauch	100
Ausgleichsstücke.	40/41	Intelliride-Steuerung.	80/81	Schlauchschnieder	100
Austauschfedern.	42/43, 102	Intelli-Light-Steuerung	80/81	Schraubenfedern	42–45, 102
				- Vorderachse	42/43
B		K		- Hinterachse.	44/45, 102
BILSTEIN-Stoßdämpfer	105	Klappstützen	120/121, 124	Sonderluftfedern.	101
Blattfedern.	36–39	Kompressoren.	101	Spezialstoßdämpfer	104/105
Briden	39	Koni-Stoßdämpfer.	104	Spurverbreiterungen	108/109
				Stabilisatoren	106/107
C				Stahlfedern	34–45, 102
Cockpitblenden.	52, 100	L		Stoßdämpfer	104/105
		Leichtmetallfelgen	110–117	Stützensysteme.	118–127
D		Luftfedern	46–101, 103	- im Vergleich	119
Dämpfer.	104/105	- Ersatz- und Zubehörteile	100/101	- mit Funkfernbedienung	120/121
Distanzscheiben	108/109	- Sonderluftfedern	101	- mit Vollautomatik-Funktion.	122–127
Doppelmanometer.	52, 100	- Vollluftfedern	78–99	Swing-Star	120/121, 124
Druckschalter	100	- Zusatzluftfedern	48–77		
		Luftvorratsbehälter.	100	T	
E				Teleskopstützen.	125
Einzelmanometer	52, 100	M		Tele-Star.	125
		MAD-Federn	102/103		
F		Manometer.	52, 100	V	
Fahrerhausbedienteile	52, 100			Vertical-Star.	120–123
Federbügel	39	N		Vollluftfeder-Systeme	78–99
Felgen	110–117	Niederdruckschalter	100	- Ersatz- und Zubehörteile	100/101
		Nutzlasterhöhung.	30–33	- Steuerung.	80/81
				Vorderachs-Schraubenfedern	42/43
G				Z	
GSM1-Felgen.	110/111			Zusatzluftfeder-Systeme.	48–77
GSM2-Felgen.	112/113			- Ersatz- und Zubehörteile	100/101
GSM4-Felgen.	114/115			Zusatzschraubenfedern	44/45

Was bringt die Zukunft?

Das Jahr 2013 bringt nicht nur Neuerungen im Bereich der Goldschmitt-Fahrwerkstechnik. Wir möchten unsere Dienstleitungen und unseren Service für unsere Kunden und unsere Service- und Handelspartner weiter verbessern.



+49 (0) 62 83 / 22 29-100

Die neue zentrale Rufnummer für alle Fälle

Seit Januar 2013 ist die gesamte Firmengruppe Goldschmitt bundesweit unter einer neuen einheitlichen Service-Rufnummer erreichbar. Ganz egal, ob es sich um eine technische Beratung im GTC Walldürn, einen gewünschten Montagetermin in Polch oder um eine Angebotsanfrage in Höpfingen handelt – unter der neuen Rufnummer erreichen Sie garantiert den richtigen Ansprechpartner bei Goldschmitt.

Neben der neuen Service-Rufnummer, bieten wir unseren Kunden auf unserer neuen Goldschmitt-Homepage www.goldschmitt.de einen kostenlosen Callback-Service an. Fordern Sie mit Hilfe eines Online-Formulars einen Rückruf zu einer bestimmten Uhrzeit an. Dadurch ersparen Sie sich das Warten in der Warteschleife.

Das neue Händler-Portal

Die neue Goldschmitt-Homepage ist online und verzeichnet bereits kurz nach Freischaltung Rekord-Besucherzahlen und jede Menge positive Resonanz. Die Website soll sowohl für unsere Kunden interessante Informationen und uneingeschränkten Service bieten. Weitere Informationen finden Sie auf Seite 26.

Auch für das breite Händler- und Servicenetzwerk der Firmengruppe Goldschmitt möchten wir in Zukunft den Online-Service erweitern und ein eigenes Händlerportal entwickeln. In diesem Portal werden wir unsere Service- und Handelspartner stetig über die neuesten technischen Entwicklungen aus dem Hause Goldschmitt informieren. Somit möchten wir gewährleisten, dass auch der Kunde bei unseren Partnern vor Ort stets die aktuellsten Angebote und die neuesten Informationen hinsichtlich Technik und Entwicklung erhält.

