325 t zulässiges Gesamtzuggewicht bietet diese Volvo Schwerlastzugmaschine. Dank I-Shift mit Kriechgängen hat man diese hohe Tonnage auch in schwierigen Fahrsituationen im Griff. KM-Bild

325 t zGG – ohne hydraulische Anfahrhilfe

Die neue I-Shift-Version von Volvo Trucks macht es möglich, zwei neue Kriechgänge hinzuzufügen. Das bedeutet unter anderem, dass der Lkw mit einem Gesamtzuggewicht (GZG) von bis zu 325 t aus dem Stand anfahren kann. I-Shift mit Kriechgängen eröffnet schweren Lkw mit automatisiertem Getriebe ganz neue Möglichkeiten, die Geschwindigkeit beim Langsam- und Rückwärtsfahren zu regulieren. Der Fahrer kann schwere Lasten transportieren, ohne befürchten zu müssen, in Situationen zu geraten, die zu kostspieligen Stillständen führen könnten.

Mit den neuen Kriechgängen kann der Lkw mit extrem niedrigen Geschwindigkeiten von 0,5 bis 2 km/h fahren. Das ist bei präzisen Fahrmanövern, wie sie bei Baustelleneinsätzen und Instandhaltungsarbeiten erforderlich sind, enorm hilfreich.

Auch für Fuhrunternehmen, die Schwertransporte auf schwierigem Untergrund durchführen, aber auch auf normalen Autobahnen unterwegs sind, ergeben sich Vorteile. In Kombination mit einer geeigneten Hinterachsübersetzung, die die Motordrehzahl bei hohen Geschwindigkeiten optimiert, sorgt I-Shift mit Kriechgängen für eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs auf der Autobahn. I-Shift mit Kriechgängen ist für die 13- und 16-Liter-Motoren der Modellreihen Volvo FM, Volvo FMX, Volvo FH und Volvo FH16 von Volvo Trucks erhältlich.

Je nach Einsatzgebiet ist I-Shift mit einem oder zwei Vorwärtskriechgängen und mit oder ohne zwei Rückwärtskriechgängen erhältlich. Die Technologie ermöglicht es, mit großer Präzision extrem langsam rückwärtszufahren. Im Hafen von Göteborg, Schweden, wurde dieses Getriebe einem extremen Test unterzogen. 40 mit Volvo-Ersatzteilen beladene Container auf 20 Anhängern standen dort bereit und bildeten einen 300 m langen Lastzug. Zusammen mit dem Lkw brachte es der Zug auf 750 t. Die Aufgabe: Mit einem Volvo FH16 aus dem Stand diese 750 t über eine Distanz von 100 m ziehen. Wahrlich eine Herkulesaufgabe!

Vielmehr werden technische und wirtschaftliche Aspekte den Ausschlag gegeben haben – und vielleicht eben auch die Tatsache, dass Spierings diese Krise auf diese Weise überstanden hat.

Die Tatsache, dass in Deutschland inzwischen immer mehr Krandienstleister ihre Flotten mit mobilen Faltkranen ergänzen, ist wiederum ein Beleg dafür, dass sich das Telekranland Deutschland in den vergangenen ein bis zwei Jahrzehnten ebenfalls grundlegend verändert hat. Das mag in gewisser Weise im Preisverfall begründet sein, der bestimmte Kranklassen erfasst hat und Nischenkonzepte begünstigte.

Die Kranlandschaft in Deutschland ist konzeptionell vielfältiger geworden.

Zum Beispiel die ehemaligen Ladekrane. „Ehemalig“ darum, weil die Ladekrane in gerade einmal 20 Jahren in Leistungsbereiche vorgedrungen sind, die einst tatsächlich den Telekranen vorbehalten waren. Mit den Ladehilfen von einst haben diese Ladekrane nicht mehr viel gemeinsam außer vielleicht die äußere Form und die Bezeichnung.

Filigraner Stahlbau, High-End-Elektronik und Lastmomente deutlich jenseits 50, 100, ja bis zu über 200 mt. Das sind mobile Krane, die – jedenfalls bis zu Lastmomentklassen an und um die 100 mt – auch noch die Möglichkeit bieten, Lasten zu transportieren. Hinzu tritt die Möglichkeit, mittels Knickarm Störkanten ohne Rüstaufwand – zum Beispiel Anbau einer abwinkelbaren Hauptauslegerverlängerung – zu überwinden oder Lasten in bestehende Gebäude durch teleskopieren des Knickauslegers einzuheben.