

6-8-achsige LKW-Aufbaukrane von MPG



Die Firma JH Kran aus Hjørring/Dänemark ist der europäische Importeur des Kranherstellers MPG (MACHINERY PRODUCTION GROUP INC. CO.) aus der Türkei. Seit 2015 arbeitet und vertreibt Jan Hansen diese Krane hauptsächlich in Skandinavien.

Zu Beginn der Kooperation stand eine enge Zusammenarbeit mit der dänischen technischen Universität, welche die Fabrik in der Türkei besuchte und abnahm. Die verbauten Komponenten kommen von namhaften Herstellern wie Parker (Hydraulikpumpen), Danfoss (Ventile), usw..



VP1-130 Verstellpumpe mit variablem Förder­volumen für Hydrauliksysteme bis 130 ccm/U von Parker.

Vorteile der LKW-Fahrgestelle

Die Krane sind in Größenordnungen vorge­drungen, die normalerweise von Mobilkranen

bedient werden. Dabei stellen die MPG Krane keine Konkurrenz dar, sondern sind eher als Ergänzung anzusehen. Ein sehr deutlicher Unterschied besteht in den Fahrgestellen, meist von Scania oder Volvo mit fünf bis acht Achsen, je nach Krangröße und Ballastvariante.



Abholung bei Autohuset Vestergaard.



Diese Position ist einem LKW-Ladekran vorbehalten.

In Dänemark ist der MPG 450L9-L6 aufgebaut auf einem 7-achsigen Scania/Volvo Fahrgestell. Ein Vorteil besteht darin, dass die LKW-Hersteller über ein ausgedehntes Werkstattnetz verfügen und so im Ernstfall problemlos helfen können. Auch die Reifenbeschaffung ist einfach, da herkömmliche Reifengrößen überall auf Lager sind. Aufgrund des Knickarms sind Einsätze in Hallen bzw. unter Dächern möglich sowie bei vorgeschriebenen Höhenbegrenzungen.

Erste Fahrgestell-modifikation in Hjørring/Dänemark

Damit es zu diesen Fahrgestellen kommen konnte, waren einige Hürden zu überwinden.



2021 schafft VRT den ersten 150 m/t MPG Kran an.



Die VRT-Flotte 2022: ein 450, ein 250 und ein 150 m/t Kran.

Von der Hubkraft ist der LKW-Aufbaukran vergleichbar mit Mobilkränen der 110/130-Tonnen-Klasse. Im Gegensatz zu einem solchen ist der komplette Ballast bereits an Bord. Auf diese Art spart man ein zusätzliches Ballastfahrzeug inkl. Fahrer.



Scania R 730 10x4*6 plus 2 Achsen ergänzt zum 14x4*10, Bauma 2019.

ANZEIGE



**MPG EUROPE
JH KRAN**



LKW montierte Knickarmkrane
150m/t - 450m/t
5 - 8- achsige Fahrgestelle
mit komplettem Ballast verfahrbar

Fahrgestelländerungen
angetriebene Nachlaufachsen
Einbau von Zusatzachsen
Fahrzeugabnahme



JH Kran / MPG EUROPE
+45 40 42 67 36
jh@jhkran.dk

XL Chassis ApS
+45 25 15 14 60
mail@xlchassis.dk



Scania mit 8-achsigem Fahrgestell.

Mit acht Achsen auch für schwedischen Markt

Um die LKW-Krane auch in Schweden einsetzen zu können, wo die Achslasten restriktiver gehandhabt werden, folgte eine Weiterentwicklung mit einem 8-achsigem Fahrgestell, dass auf der Bauma 2022 vorgestellt wurde. Damit konnte eine Reduzierung der Achslast auf 7,5 Tonnen erreicht werden (ohne Ballast und Jib). Damit kann der Kran auch in Schweden ohne Sondergenehmigung eingesetzt werden. Im anderen Fall muss jeder Einsatz beantragt werden. Drei Tage nach der Bauma 2022 fand am Flughafen in Stockholm der erste Einsatz statt. Im Zuge der Erweiterung des Flughafens mussten Betonschalungen ausgehoben werden. Die Auslage betrug 65 Meter und wurde durch eine Maximalhöhe von 17 Metern im Landebahnbereich eingegrenzt.



Einsatzpremiere 8-Achs-Scania am Flughafen Stockholm.

Bild: Upplandskranar

Bergung eines Tanksattelzugs

Ein weiterer Kunde ist die Firma Verner Jensen in Rødekro, Dänemark. Das Unternehmen ist für Bergung und Rettung unterwegs und hat den größten Bergungskran in Dänemark im Fuhrpark. Ausgerüstet mit komplettem Ballast können Kran- und Bergeaufgaben mit dem MPG 450L9-L6 schnell erledigt werden. Zur Ausstattung gehören auch Orange- und



Bergung eines verunfallten Tanksattelzugs.

Blaulich. Die Maximalgeschwindigkeit ist auf 110 km/h begrenzt.

Transformatorhub in 47 Minuten

Im Frühjahr 2022 wurde der LKW-Kran eingesetzt, um einen 53 Tonnen schweren Transformator abzuladen. Von Ankunft bis Abfahrt von der Baustelle vergingen 47 Minuten. In dieser Zeit wurde der Kran aufgebaut, Trafo entladen und eingehoben. Ein vergleichbarer Einsatz mit einem 130 t Mobilkran bedeutet zwei Fahrzeuge (Kran und Ballast) und ca. zwei Stunden Arbeit inkl. Auf- und Abrüsten des Krans.



Einhub eines 53-Tonnen-Trafos in 47 Minuten.

Weiterentwicklung: Kransäule mit abnehmbarer Ballastkonsole

In Zusammenarbeit mit der Fabrik in der Türkei wurde der Kran weiterentwickelt und angepasst. Da auf dem europäischen Markt ein Gesamtgewicht von über 60 Tonnen problematisch ist, entwickelte man eine neue Kransäule mit abnehmbarer Ballastkonsole. Dadurch schwenkt die Kransäule nur noch 50 cm zur Seite. Das vereinfacht Arbeiten in der Stadt und bringt weitere Punkte gegenüber einem Mobilkran. Berechnungen ergaben, dass bei Arbeiten mit mehr als 45° Auslegerneigung kein Unterschied besteht, ob ballastiert ist oder nicht.

Gleiseinbau mit LKW Kran

Eine der wichtigsten Zugverbindungen zwischen dem dänischen Festland und der Insel

Seeland mit der Hauptstadt Kopenhagen wurde vor Kurzem erneuert. Ende Juni 2023 kamen bei dem Gleiseinbau in Vemmelev vier LKW-Krane vom Typ MPG 450L9 der Unternehmen VRT Roskilde, Huus Kraner, Karsten V. Olesen und Casper Andersen zum Einsatz.

Auf einer Länge von 500 Metern sollten die komplett vorgefertigten Schienelemente eingehoben werden. Für die Arbeiten an den beiden Gleisen stand ein Zeitfenster von 24 Stunden zur Verfügung, in der die gesamte Hubarbeit abgeschlossen sein musste. Die Gleiselemente wurden auf Schrägladefliegern angeliefert und ab 06.00 Uhr starteten jeweils zwei Krane um die ca. 25 Tonnen schweren Elemente im Tandemhub bei bis zu 22 Metern Ausladung einzuheben. Die ersten Elemente bedurften etwas mehr Zeit, da diese für die



Auf Schrägladefliegern angelieferte Gleiselemente.



Einhub der Elemente per Tandemhub.

weitere Montage die Richtung vorgeben und von daher erst mehrfach eingemessen werden mussten. Im Anschluss erhöhte sich den Takt der Hübe deutlich, wodurch die letzten Gleise gegen 14.00 Uhr eingehoben werden konnten. Sehr zur Freude des beauftragten Gleisbauunternehmens, der Firma Aarsleff Rail wurden die geplanten Arbeiten weit unter der Hälfte der Zeit beendet. Ein weiterer enormer Zeitvorteil geht auf das Konto der LKW Krane, die unterhalb der Oberleitung arbeiten können. Auf diese Art und Weise wurden weitere vier Tage Arbeit eingespart, die bei einem Mobilkraneinsatz für den Ab- und Aufbau der Oberleitung angefallen wären.



Genaueres Einmessen nach dem Einhub des ersten Gleiselementes.

ANZEIGE

POWER-Skate eTransportfahrwerke ECO-Jack[®] Maschinenheber

HTS
...the load moving experts

Made in Germany

www.hts.de
info@hts-direkt.de

