IAA Nutzfahrzeuge 2010: „Messe der Entscheider“

Bild: Mirko Schulte

Es geht wieder was in Deutschland: das Konjunkturbarometer zeigt noch oben. Sowohl VDA wie auch VDMA melden Auftragszuwächse. Das Ausland schaut und staunt. Und mitten drin: die IAA-Nutzfahrzeuge. Zeit für Champagnerstimmung?

„Die 63. IAA Nutzfahrzeuge hat unsere Erwartungen übertroffen“, so Matthias Wissmann, Präsident des VDA (Verband der Automobilindustrie) auf der IAA-Abschluss-Pressekonferenz in Hannover. Mit 1.751 Ausstellern aus 43 Ländern war sie die IAA mit der zweithöchsten Ausstellerzahl – nur getoppt vom Jahr 2008, als 2.084 Aussteller ihre Innovationen in Hannover zeigten.

Das ist ein beachtlicher Wert, nicht nur mit Blick auf die turbulenten Zeiten, die viele Unternehmen zu meistern hatten, sondern auch eingedenk der Tatsache, dass zahlreiche Hersteller im Jahr 2010 einen wahren Messe-Marathon hinter sich gebracht haben. „Wir haben allein in diesem Jahr an zehn Messen teilgenommen“, so hörte die KM-Redaktion beispielsweise am Stand eines Lade-kranherstellers. Und so mancher Hersteller, wie zum Beispiel die TII Group musste dabei auch noch zweigleisig fahren, denn parallel zur IAA in Hannover fand zum Beispiel die Husum WindEnergy statt.

Doch trotz der Widrigkeiten des Krisenjahres 2009 und der zahlreichen Messen im Jahr 2010 ließen es sich die Aussteller der IAA Nutzfahrzeuge nicht nehmen, auf der Messe insgesamt 272 Weltpremieren vorzustellen und damit eine neue Rekord-Marke zu setzen.

Einbußen jedoch musste die Messe bei den Besucherzahlen hinnehmen: waren im Jahr 2008 298.200 Besucher nach Hannover geströmt, so zählten die Veranstalter in diesem Jahr zwischen 240.000 und 250.000 Besucher. Zum Vergleich: die IAA Nutzfahrzeuge 2004 zählte 254.300 Besucher, im Jahr 2006 waren es 265.000. So betrachtet muss man dem Messeveranstalter Recht geben, wenn er im Abschlussbericht von einem durchschnittlichen Besucheraufkommen – das Jahr 2008 ausgenommen – spricht.

Wer lange über eine Investitionsentscheidung nachdenkt, der weiß am Ende ziemlich genau, was er kaufen möchte.

Doch seltsamerweise gehen hier die Wahrnehmungen auseinander. Während einige Besucher die Messe als schlecht oder nur mäßig besucht empfanden und von gähnender Leere in den Parkhäusern sprachen, kommt seitens vieler Aussteller eine ganz andere Rückmeldung. So gibt man sich zum Beispiel bei Scania hochzufrieden und spricht von einem zu jeder Zeit hervorragend besuchten Messestand: „Viele Gespräche, gute Gespräche und spontane Verkäufe“, so der Tenor. Ähnliche Töne schlägt man bei DAF an. Auch hier war der Stand gut besucht und so manches der geführten Gespräche mündete in einen Auftrag.

Möglicherweise gehen die Kunden gezielter als in den Jahren zuvor über die Messe. Wer lange über eine Investitionsentscheidung nachdenkt, der weiß am Ende ziemlich genau, was er kaufen möchte.

Und auch die Messeveranstalter beurteilen die diesjährige IAA

MAN stellte in Hannover eine neue 5-achsige Schwerlastzugmaschine vor, die in Zusammenarbeit mit der ES-GE Nutzfahrzeuge realisiert worden ist. *KM-Bild*

„als Messe der Entscheider", auf der „zahlreiche Kaufabschlüsse unterzeichnet und Aufträge erteilt wurden". Die von der Messe durchgeführte Befragung der Fachbesucher gibt zudem Anlass für weitere positive Stimmung: 56% der Befragten gab hier an, dass ihr Unternehmen in den nächsten sechs bis zwölf Monaten Investitionen im Nutzfahrzeugbereich plane.

Trotzdem fasste Wissmann die IAA-Stimmung so zusammen: „Auf den Ständen war zu spüren: Die Unternehmen sind wieder zuversichtlich. Sie sind durch einen konjunkturellen Hurrikan gegangen – und haben standgehalten. Nach einer solchen Erfahrung ist für Euphorie kein Platz." Recht hat er, obschon so mancher Standardauflieger-Hersteller die Messe schon wieder für einen ziemlich groß angelegten Auftritt nutzte.

Anders als die Hersteller von Standardaufliegern, bei denen quasi von heute auf morgen nichts mehr ging, konnten viele Hersteller von Schwer- und Sondertransportequipment von üppigen Auftragsbeständen zehren. Rückgänge kamen in dieser Branche zum Teil erst stark verzögert an. Problematisch war dann der enorm lange Winter 2010. Und während im Segment der Selbstfahrer die Geschäfte nach wie vor auf hohem Niveau zu laufen scheinen, auch durch starke Auslandsmärkte wie Brasilien, Indien und Nordamerika bedingt, scheint bei den Straßenfahrzeugen eine gewisse Vorsicht zum Vorschein zu kommen. Zwar zeigen sich die Hersteller trotz moderater Rückgänge größtenteils mit den gegenwärtigen Auftragseingängen zufrieden, doch spüre man seitens der Kunden eine abwartende Haltung, so die auf der IAA wahrnehmbare Stimmung. Als problematisch wird die Situation in punkto Finanzierungen eingeschätzt. Zudem treibt viele die Frage um: „Wann kommt der Winter und wie lange

Balance of power
Energie trifft Kraft
kontrollierte Bewegung schafft Sicherheit

LIV HOLZ- UND RECYCLINGKRANE
www.fassigroup.de
FASSI
KRANE OHNE KOMPROMISSE

Der Iveco Glider zog die Blicke auf sich und gewährte Einblicke in die Zukunft. KM-Bild

„Die Unternehmen durch einen konjunkturellen Hurrikan gegangen – und haben standgehalten. Nach einer solchen Erfahrung ist für Euphorie kein Platz."

wird er dauern?" Eine Frage, auf die nun wirklich niemand eine Antwort geben kann.

Ähnlich wie bei den Fahrzeugbauern stellt sich die Situation bei den Ladekranherstellern dar: je spezieller und je schwerer, desto weniger krisenanfällig. Entsprechend zweigeteilt ist die Marktlage. Während der kleine Standard-Ladekran nur verhalten läuft, erfreuen sich Groß- und Baustoffkrane und teilweise auch wieder die Ladekrane des mittleren Segments regerer Nachfrage. Wobei hier natürlich von anderen Stückzahlen die Rede ist, als beim kleineren Ladekran.

In Deutschland eher selten zu sehen, da vorwiegend in Südamerika im Einsatz: der VW-Constellation. Hier der 25.320 6x2-2 BB. KM-Bild

Eines der beherrschenden Themen dieser IAA-Nutzfahrzeuge war bei den Ladekranherstellern aber die neue Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, die seit dem 29.12.2009 gilt, beziehungsweise die zukünftige EN 12999, deren Inkrafttreten für das nächste Jahr erwartet wird. Zu den bedeutsamsten Neuerungen zählt in diesem Zusammenhang die Standsicherheitsüberwachung der Abstützung, oder wie Palfinger es ausdrückt: „die Einbindung der Abstützung in das Lastmomentbegrenzungsystems des Krans." Das Unternehmen betonte im Rahmen seines Messeauftritts, dass es für Palfinger „selbstverständlich ist, seinen (…) Kunden Lösungen anzubieten, welche (...) einen sicheren und normgerechten Ladekranbetrieb ermöglichen."

Gleichzeitig beansprucht Cargotec in einer Pressemitteilung zur IAA für sich, „der erste Ladekranhersteller" zu sein, „der Sicherheitsmerkmale entwickelt hat, die die neue Maschinenrichtlinie (2006/42/EC) und den Ladekran-Standard EN 12999:2009 erfüllen".

Auf Einwürfe, wie sie beispielsweise seitens Fassi vorgetragen werden, dass zwar die Maschinenrichtlinie seit dem 29.12.2009 gültig sei, nicht aber die zukünftige EN 12999, reagiert Cargotec mit dem Hinweis,

dass nicht die zukünftige EN die Festlegungen zur Überwachung der Standsicherheit beinhalteten, sondern bereits die neue Maschinenrichtlinie. Deshalb könne man bis zur Harmonisierung der EN 12999 zwar zum Beispiel die dort geforderten beweglichen Stützbeinteller vernachlässigen, aber bei Kraneinsätzen innerhalb der EU in keinem Falle die Standsicherheitsüberwachung der Abstützungen.

Zwei extreme Positionen also, die vermutlich noch Stoff für Dis-

Bei den Nutzfahrzeugen ging der Trend ganz klar in Richtung „grünes" Fahrzeug. „Hybrid, Elektro, Brennstoffzelle, Clean-Diesel-Motor" das waren die Schlagworte ...

... so muss es nicht verwundern, dass mit dem Mercedes Benz Atego ein Hybrid-Lkw zum „Truck of the year" gewählt wurde. KM-Bilder

Unter dem neuen Eigentümer Fil S. Filipov ist man zum alten Markennamen und zu der bekannten orange-roten Hausfarbe zurückgekehrt.

kussionen liefern werden. Fassi Deutschland jedenfalls spricht vom Jahr 2010 als das beste Jahr für das Unternehmen. Insgesamt konnte die Fassi Group in den letzten drei Jahren ein Wachstum von 60 % verzeichnen, heißt es hierzu in einer aktuellen Pressemitteilung.

Stoff für Diskussionen, allerdings aus einem ganz anderen Anlass, hatte es im Vorfeld zur IAA bei der Atlas Maschinen GmbH gegeben. Die Tarifverhandlungen mit dem neuen Eigentümer Fil S. Filipov sorgten für derartigen Unmut in der Atlas-Belegschaft, dass am 10. August die IG Metall mit der Einleitung einer Tarifbewegung beauftragt wurde. Zwischenzeitlich ist es zu zwei Warnstreiks gekommen, letztmalig am 12.10., als insgesamt 450 Mitarbeiter aus den Werken Vechta, Genderkesee und Delmenhorst ihre Arbeit niedergelegten. Sollte es nicht zu einer Einigung kommen, droht dem Unternehmen sogar ein unbefristeter Streik.

Während der IAA Nutzfahrzeuge war der sich andeutende Arbeitskampf jedoch kein Thema, zumindest nicht gegenüber der KM-Redaktion. Und wer den Stand der **Atlas Maschinen GmbH** besuchte, konnte Altbewährtes, Verbessertes und Neues in den traditionellen Atlas-Farben in Augenschein nehmen. Denn unter dem neuen Eigentümer Fil S. Filipov ist man zum alten Markennamen und zu der bekannten orange-roten Hausfarbe zurückgekehrt, die während der Zugehörigkeit zu Terex der weißen Terex-Lackierung gewichen war. Zu sehen gab es unter anderem den AK 620.3, der fortan die Atlas-Produktpalette im Segment „Heavy" verstärkt. Das Gerät der Größenklasse 620 kNm, also rund 65 mt, wird mit 5- bis 9-fach Ausschub angeboten. Bei der Reichweite von bis zu maximal 22 m steht eine Traglast von 1.650 kg zur Verfügung. Die überstreckbare Z-Arm-Konstruktion verfügt über bis zu sechs hydraulische Ausschübe. Die steile Hubarmstellung ermöglicht laut Atlas präzises Arbeiten auch in einem beengten Umfeld, wie zum Beispiel direkt vor der Säule und im Nahbereich. Die Abstützweite gibt der Hersteller mit 8,6 m an. Für die Abstützungen, starr oder hochschwenkbar, haben die Verbreiterungen innengeführte Hydraulikleitungen. Zur Serienausstattung zählen zudem Rückölverwertung und Funkfernsteuerung.

Auch beim AK 96.3E handelt es sich um eine Neuentwicklung aus dem Atlas-Ladekran Werk in Delmenhorst. Der Kran mit einem maximalen Lastmoment von 96 kNm wird die Lücke zwischen dem AK 88.3 und dem AK 116.3 schließen und ist im mittleren Segment angesiedelt. Die in Hannover gezeigte Variante AK 96.3E SL - SL steht für „short length" – ist mit einem besonderen Knickarm ausgerüstet, der hohe Flexibilität bei Arbeiten unmittelbar vor der Säule und eine maximale Hanghöhe bietet.

Sicher heben - leicht bewegen!
Wollen Sie Maschinen heben und bewegen?
ECO-Jack® ECO-Skate® ACTEK® ...the load moving experts
Dann mit den richtigen, in Deutschland hergestellten Werkzeugen: Machen Sie es sich leicht mit unseren ECO-Jack Maschinenhebern und ECO-Skate Transportfahrwerken. Den idealen Helfern beim innerbetrieblichen Maschinen- und Gerätetransport.
Beispiel: EJ60-4S-CR mit 6.000 kg Traglast und patentierter Einhandsicherheitslasche in vernickelter Sonderausführung.
Made in Germany
HTS
HTS Hydraulische Transportsysteme GmbH
Ringstraße 28 70736 Fellbach Telefon 0711-3426679-0 Telefax 3426679-99
www.hts-direkt.de info@hts-direkt.de

Atlas-Ladekrane aus Delmenhorst präsentierten sich wieder in der gewohnten Hausfarbe. Der Hersteller hat so manche Neuheit im Gepäck. *KM-Bild*

Besonders von Vorteil ist diese SL-Variante beim Recycling und beim Container-Handling.

Ebenfalls zum mittleren Segment zählt der AK 88.3 mit 92 kNm Lastmoment und maximal fünf Ausschüben. Der Kran entspricht wie die anderen Neuvorstellungen den neuesten Maschinen- und EU-Richtlinien, so das Delmenhorster Unternehmen. Die maximale Reichweite des AK 88.3 beträgt 14,3 m, wobei eine Traglast von 420 kg bereitsteht.

Der AK 57.3 ist ein Ladekran der Größenklasse 55 kNm und damit der größte Kran im Segment „small". Mit seinem bis zu vierfachem Ausschub erreicht er eine maximale Reichweite von 11 m bei 360 kg Traglast. Selbstverständlich ist auch bei diesem Atlas-Ladekran ein Überstreckben des Hub- und Knickarms möglich.

Da der Kran selbstständig die Sicherheit überwacht, kann sich der Bediener voll auf seine eigentlichen Aufgaben im Ladungsumschlag konzentrieren.

Die vollständige Produktpalette der Atlas-Ladekrane umfasst mehr als 55 verschiedene Modelle, 304 Auslegeroptionen, bis zu 22 m hydraulische Reichweite mit neun hydraulischen Ausschüben und maximalen Lastmomenten von 13 bis 620 kNm.

Allen Berichten zum Arbeitskampf durch die Belegschaft zum Trotz, gab sich das Atlas-Management optimistisch. Wie Geschäftsführer Gerhard Frerichs betonte, schaut das Atlas-Ladekran-Werk in Delmenhorst positiv in die Zukunft. Der gegenwärtige Belegschaftsstand von über 650 Mitarbeitern und ein starker Binnenmarkt stimme die Atlas Maschinen GmbH in der Sparte Krane zuversichtlich. Kurzarbeit gehöre wieder der Vergangenheit an, und in speziellen Segmenten werde schon wieder Mehrarbeit geleistet. Gegen die Absatzeinbußen in manchen europäischen Ländern verzeichnete das Werk in Delmenhorst in anderen Märkten eine enorme Steigerung an Atlas-Ladekranen. Dies sind nach Unternehmensangaben mehr als hoffnungsvolle Signale aus dem Markt.

Cargotec präsentierte in Hannover unter anderem seine jüngsten Innovationen im Bereich der Hiab Ladekrane, die vor allem im Hinblick auf Sicherheit und Stabilitätskontrolle weiter optimiert wurden. Zudem stellte das Unternehmen der Öffentlichkeit mit HiPro XSD die neueste Generation von Kontrollsystemen für die leichten und mittelschweren Kranbaureihen von Hiab vor. Der erste Kran mit diesem neuen Kontrollsystem ist der 12 mt-Kran Hiab XS 111. HiPro XSD ist eine Ergänzung des ursprünglichen HiPro-Systems, das über eine CombiDrive² Fernsteuerung verfügt. HiPro XSD ist im Gegensatz dazu mit einer

Für die Feuerwehr: Ein MAN TGS 26.400 6 x4 H-2BL mit einem Hiab-Ladekran XS377E-6 HiPro mit Jib. Zur Ausrüstung zählen neben der Seilwinde TC2 HD ein Hubarbeitskorb, ein Kinshofer-Manipulator und das Multilift-Hakengerät XR14S.46. *Bild: Stefan Bergerhoff*

Hiab-Ladekran XS 855 E-7 Hipro auf einem MB Actros 4148 K 8x4/4. Der Ladekran entspricht der EU-Maschinenrichtlinie mit CE-Zertifiktat und der EN 12999 (eingestuft in EN 13001) und ist mit variablem Stabilitätslektor und dem stufenlosen VSL-Spiderprogramm ausgerüstet. *Bild: Stefan Bergerhoff*

XSDrive Fernsteuerung versehen, die je nach Kundenwunsch in unterschiedlicher Trageausführung erhältlich ist. Beim HiPro-System lässt sich bei Bedarf die Leistung durch eine Erhöhung der Kapazität zusätzlich steigern.

Mit der Vorstellung des neuen Variablen-Stabilitäts-Lektors (VSL) reagiert Cargotec auf die neue Maschinenrichtlinie 2006/42 EG und den Ladekranstandard EN 12999:2009. VSL erfasst automatisch, wie weit die Kranstützen ausgefahren sind und ob sie sicher auf dem jeweiligen Untergrund stehen. Das System erlaubt es dem Benutzer, die Krankapazität bestmöglich auszunutzen, ohne dabei Einbußen bei der Sicherheit in Kauf nehmen zu müssen – dies gilt besonders auch bei Arbeiten auf engstem Raum, bei denen sich beispielsweise eine oder gar beide Stützen nicht voll ausfahren lassen. Da der Kran selbstständig die Sicherheit überwacht, kann sich der Bediener voll auf seine eigentlichen Aufgaben im Ladungsumschlag konzentrieren.

VSL überwacht stufenlos die Position jedes Stützbeins. Wenn es nötig ist, reduziert das Gerät die Kapazität für bestimmte Schwenkwinkel selbst. Wenn also zum Beispiel die Stützen auf einer Seite nur teilweise ausgefahren sind, beschränkt der Kran selbstständig die Hubkraft und verhindert somit, dass das komplette Fahrzeug umkippt.

Die „V"-förmigen Zusatzabstüzungen im Heckbereich sollen für eine hohe Stabilität in dieser Zone sorgen.

Weitere Ausstattungsmerkmale, wie zum Beispiel schwenkbare Stützbeinteller, erhöhen zudem die Sicherheit. Stützbein-Warnleuchten sind oben auf jedem Stützbein angeordnet und in einem Radius von 270° sichtbar. Sie informieren darüber, dass mit dem Kran gearbeitet wird. Krane, die mit ferngesteuerten Stützbeinen ausgestattet sind, erhalten eine Sicht-Betätigungstaste. Durch Tastendruck bestätigt der Bediener, dass er beim Ein- und Ausfahren der Stützbeine diese voll einsehen kann. Zudem informieren Stützbein-Anzeigen über den jeweiligen Status der Stützbeine. Diese Informationen werden auf dem Anwenderinterface und auf dem Display der Funkfernsteuerung angezeigt. Das Operator Protection System (OPS) baut zudem elektronisch einen „virtueller Schutzraum" auf, der verhindert, dass der Kranarm in einen definierten begrenzten Bereich einschwenkt.

Mit fünf Modellen – zwei davon auf Fahrzeugen aufgebaut – war **Effer** zur diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge angereist. Um der künftigen EN12999:2010 und der bereits geltenden Maschinenrichtlinie 2006/42/EG gerecht zu werden, sind ab sofort alle Effer-Kranmodelle mit einem entsprechenden Stabilitätsüberwachungssystem lieferbar. Abhängig von der Kranklasse beziehungsweise -größe hat das Unternehmen dabei unterschiedliche ESS-Vorrichtungen entwickelt, mit denen auf Kundenwunsch bereits jetzt der Ladekran optional ausgestattet werden kann. Ab dem Inkrafttreten der Norm ist das Effer-ESS-Konzept auf allen Effer- Kranen verpflichtend vorgeschrieben.

Erhältlich ist das „mini Effer Stability System" für die Kranmodelle 35 bis 135, das im We-

sentlichen aus einer elektrischen Anlage mit Mikroschaltern, Anpassungen an den Stützfüßen sowie einer Anzeige besteht. Für alle Effer-Krane, die mit DMU 3000 oder DMU 3000 Plus ausgestattet sind, das heißt ab Modell 150, ist das „Effer Stability System“ erhältlich. Hier wurde die Elektronik entsprechend erweitert beziehungsweise integriert und die Stützkomponenten mit Mikroschaltern sowie anderem erforderlichen Zubehör ausgestattet. Der Stabilitätszustand ist auch hier über eine Anzeige ablesbar. Für die Krane der neuesten Generation 305 Progress und 955 Progress hat Effer das elektronische Steuer- und Überwachungssystem „Progress Effer Stability System“ entwickelt, das eine komplette Kontrolle des Krans ermöglicht. Dank der CAN-BUS-Technologie, kommunziert Progress kontinuierlich und in zwei Richtungen mit der Fernsteuerung und den elektronischen Modulen des Steuerblocks. Dem Kranbediener liefert es mittels Anzeige sowohl am Kran als auch auf der Fernsteuerung ein visuelles feed-back (numerisch und grafisch) zur momentanen Leistung des Krans.

Den neuen Effer-Kran Effer 955 Progress 8+6 gab es auf einem 6x4-MAN zu sehen. Bei dieser Kran-Fahrzeugkombination hebt der Hersteller vor allem die extreme Kompaktheit sowie die „V“-förmigen Zusatzabstützungen im Heckbereich hervor, die für eine hohe Stabilität in dieser Zone sorgen sollen. Diese Konfiguration ermöglicht es laut Effer, Lasten besonders sicher zu heben, wobei ein erhöhter Aktionsradius zur Verfügung steht. Durch die nahe Position der Kransäule wird zudem die Hubkraft des Krans voll ausgenutzt.

Ebenfalls mit in Hannover dabei war der Effer 1355 ESS CroSStab 8+6 HD, aufgebaut auf einem DAF 8x4 Fahrzeug. Der integrierte Hilfsrahmen CorSStab mit seinen zwei in die Kranbasis integrierten Abstützungen sorgt für erhöhte Stabilität, die laut Effer dem 1355 einen Aktionsradius von 360° und selbst in den kritischen Bereichen eine Hubkraft von bis zu 90 % der nominalen Kapazität ermöglichen.

Der wechselbare Kranaufbau ist für 2- und 3-Achs-Standardzugmaschinen geeignet.

Die Besonderheit des 9. Ausschubs, besteht darin, dass dieser unabhängig von den anderen Ausschubelementen bewegt werden kann, da dieser an einen separaten hydraulischen Kreislauf angeschlossen ist, der mittels eines Schalters an der Fernsteuerung angesteuert wird. Desweiteren wurden die Modelle Effer 255 ESS, das kleinste Effer-Modell mit Endlosschwenkwerk, Effer 655 ESS und Effer 100 präsentiert.

Der italienische Hersteller **Fassi** zeigte in Hannover als Weltneuheit einen wechselbaren Kranaufbau, der für 2- und 3-Achs-Standard-Sattelzugma-

Aufgebaut auf einem 6x4-Man gab es den neuen Effer-Kran 955 Progress 8+6 zu sehen. Auffallend: Die V-förmigen Abstützungen hinten und die Krankabine. Bild: Mirko Schulte

Auch Fassi zeigte in Hannover ein Fahrzeug für den Feuerwehreinsatz. Vielfältige Anbaugeräte wie Manipulator etc. machen den Kran fit für alle brenzligen Einsätze.
Bild: Stefan Bergerhoff

schinen geeignet ist. Die Fahrzeuge eignen sich zum Beispiel für Bauunternehmen, die damit Baukrane mit Schnellläuferachsen wie sie zum Beispiel Liebherr oder Potain im Programm haben, ziehen. Das bis zu 2,5t schwere Kontergewicht wird auf der Pritsche der Zugmaschine mitgeführt. Der Fassi-Kran auf der Sattelzugmaschine übernimmt anfallende Hubarbeiten.

Das Ladekran-Konzept von Fassi benötigt dazu nur geringe Modifikationen am Lkw, denn durch einen Hatz Diesel ist der Wechselaufbau autark gegenüber dem Trägerfahrzeug Zugmaschine. Auch Allrad-Chassis sind als Trägerfahrzeug geeignet. Die maximale Stütz- und Nutzlast bei Einsatz als Sattelzugmaschine ändert sich kaum. Der Anwender hat die Option auf Hinterfahrerhaus- oder Heckmontage für sein Wechselmodul. Die kompakte Pritsche bietet auch Platz zur Mitführung von Ladegeschirr, Baustellenabsperrung, Werkzeug und ähnlichem.

Ebenfalls auf der IAA Nutzfahrzeuge vorgestellt wurde der Fassi-Kran F240D – ein Kran, der zur mittleren Modellreihe gehört. Als maximale Hubkraft in der Ausführung „.24“ mit 4 hydraulischen Ausschüben gibt der Hersteller 22,5 t/m an. Die hydraulische Reichweite mit 6 Ausschüben in der Ausführung „.26“ beträgt 16,80 m. Der Hersteller hebt das geringe Gewicht des Ladekranes hervor. Standardmäßig wird der F240D mit dem Steuerblock Fassi S800 geliefert. Der Kran ist vorgerüstet für den Einbau von Steuerblöcken einer höheren Kategorie, die dann mehr Funktionsumfang bieten.

Die Kombinationen mit der hydraulischen Verlängerung L214 bei den Ausführungen „.23“ und „.24“ und mit der hydraulischen Verlängerung L102 bei der Ausführung „.25“ sind serienmäßig vorgesehen. Als Ergänzung zu den erhältlichen Konfigurationen sind auch 3 C-Ausführungen mit verkürztem Knickarm verfügbar, wodurch die Ausführungen „.23“, „.24“ und „.25“ eine größere Hubhöhe mit dem Haken erreichen und damit sperrige Lasten im Nahbereich der Säule heben können. Der neue Fassi Kran ist in den Ausführungen .22, .23, .24, .25 und .26 in der leistungsstärksten Konfiguration mit dem System XP erhältlich.

Das XP-System steht für Extra Power und ist nun auch für die leichte Fassi-Kranreihe ab F55AXP bis F160AXP verfügbar. Das XP-System aktiviert einen Leistungsüberschuss durch

Bild: Stefan Bergerhoff

Fassi zeigte in Hannover als Weltneuheit einen wechselbaren Kranaufbau, der für 2- und 3-Achs-Standard-Sattelzugmaschinen geeignet ist. Als „System Pauly“ sind wechselbare Aufbauten neu im Programm, die sich besonders für 20-Fuß-Containerfahrzeuge (BDF-Brücke) eignen. Das Trägerfahrzeug wird dabei in keiner Weise modifiziert.

KM-Bild

Der HMF 3820 feierte in Hannover seine Weltpremiere. Der Kran bietet eine maximale hydraulische Reichweite von 21,4 m.

Verringerung der Bewegungsgeschwindigkeit des Krans bei gleichzeitiger Verstärkung der Hubkraft. Somit lassen sich auch schwierige Situationen ohne Leistungs- und Sicherheitseinbußen des Krans meistern.

Möglich wird diese Leistungsverbesserung durch die Einführung eines neuen Hawe-Steuerblockes, der angefangen von der Baureihe Micro bis zum Modell F160AXP verfügbar ist.

Auf der IAA stellte HMF den 4720 mit dem neuen Fly-Jib FJ1000 vor. Darüber hinaus präsentierte der dänische Hersteller den neuen Fly-Jib FJ600. Im Bild: HMF 4720-K7 mit FJ600-K4.

Die Krane ermöglichen ein Überstrecken um 15° bei vollem Lastmoment.

Eine Weltpremiere stellte der dänische Hersteller **HMF** mit dem 37,5 mt-Kran HMF 3820-K vor. Zudem feierte der bereits am Markt etablierte HMF 4720-K mit dem neuen Fly-Jib 1000 Premiere. Die Krane mit ihren 2 bis 8 hydraulischen Ausschüben erreichen maximale Reichweiten von 8,2 bis 21,4 m. Die Reichweite mit bis zu 3 manuellen Verlängerungen beträgt 26,3 m. Die Krane ermöglichen ein Überstrecken um 15° bei vollem Lastmoment, was das Heben einer vollen Last in allen Armstellungen erlaubt. Zudem bietet HMF für die Krane verschiedene Abstützungen an, sodass sich eine optimale Standsicherheit mit niedrigem Gewicht realisieren lässt.

Zur Ausstattung zählt das RCL 5300 Sicherheitssystem, das vor Überlastung schützt und es dem Bediener ermöglicht, den Kran bestmöglich auszunutzen.

KRAN SALLER GmbH

Hauptverwaltung:
94469 Deggendorf
Tel. 09 91/3 71 80-0
Fax 09 91/3 29 15

84130 Dingolfing
Tel. 0 87 31/37 23 23
Fax 0 87 31/37 23 24

94036 Passau
Tel. 08 51/8 92 00
Fax 08 51/8 99 59

- Teleskop-Autokrane bis 500 Tonnen
- Gittermastkrane bis 850 Tonnen
- Mobilbaukrane
- Schwer- und Spezialtransporte
- Hubarbeitsbühnen
- Minikrane - Telestapler
- Engineering und Projektierung
- Kran- und Transportlogistik
- Havarieeinsätze und Bergungen
- Maschinenumzüge, Grobmontagen
- Schwer- und Sperrgutumschlag
- Lagerei

www.Kran-Saller.de www.Kranverleih.com eMail: Info@Kran-Saller.de

MKG bietet in Zusammenarbeit mit ES-GE ermals einen Montagekran HMK 991 T a2-a3 auf einem MAN-Fahrgestell auch als Mietfahrzeug an.
Bild: Mirko Schulte

Zudem überwacht das bereits vielfach bewährte EVS-Standsicherheitssystem von HMF die Fahrzeugneigung, egal ob die Abstützungen ausgezogen und die Stützbeine heruntergefahren sind. Das System ermöglicht, dass der Kranbediener durch die Ausnutzung der Last auf der Pritsche als Gegengewicht die Krankapazität erhöht. Das elektronische Geschwindigkeitsanpassungssystem HDL-d garantiert, dass der Kran automatisch seine Geschwindigkeit an die aktuelle Belastung oder Standsicherheit anpasst.

Der PK 42002 SH ist neben dem PK 53002 SH der Palfinger-Großkran, der inklusive „SH-Package" angeboten wird. Mit der neuen Elektronik erfüllt das Unternehmen die neue Maschinenrichtlinie und die Krannorm EN 12999:2009. *Bild: Mirko Schulte*

Auf der IAA stellte HMF darüber hinaus 42 verschiedene Kranmodelle mit Hubarbeitskorb (MEWP-Krane) vor. Die neue Produktpalette umfasst MEWP-Krane von 5 mt bis zu 85 mt und mit einer Reichweite von 11 bis 38 m.

Da die Sicherheitsanforderungen beim Personenhub im Hubarbeitskorb sehr hoch und die europäischen Vorschriften äußerst umfassend sind, vermarktet HMF eine Rundum-Lösung, bei der Krane mit Hubarbeitskörben geliefert werden, die komplett fertig für die Montage auf einem Fahrzeug sind – inklusive einer EG-Konformitätserklärung. Sie umfasst unter anderem eine EG-Typgenehmigung des kompletten MEWP-Krans, die von einer autorisierten Stelle nach der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG und der europäischen Norm EN 280 ausgearbeitet und ausgestellt ist. So ist der an den Fahrzeugaufbauer gelieferte Kran mit Hubarbeitskorb komplett dokumentiert und genehmigt.

Wie HMF weiter betont, ist das EVS-Standsicherheitssystem des Unternehmens für den Betrieb mit Hubarbeitskorb genehmigt. Deswegen ist es möglich, fast jeden Lkw mit einem MEWP-Kran auszurüsten, da das typgenehmigte EVS-Standsicherheitssystem keine Montage von zusätzlichen Sensoren am Kran fordert, sondern dadurch wirkt, dass Fahrzeuglast und -neigung gemessen werden, um sie innerhalb von fest definierten Standsicherheitsgrenzen zu halten. Dies bedeutet auch, dass das Fahrzeug, auf dem der MEWP-Kran zu montieren ist, grundsätzlich nur als Gegengewicht funktioniert.

HMF stellte jedoch nicht nur „gewöhnliche" Lkw-Ladekrane mit Hubarbeitskorb vor, sondern auch Lösungen für den Hubarbeitskorb in Kombination mit einem Fly-Jib. Hier bietet das Unternehmen eine Programmpalette mit Kranen von 17 bis 85 mt und mit Reichweiten von bis zu 38 m.

Anhand eines PK 100002 zeigte Palfinger Knickarmkrantechnologie der ganz großen Liga. Der 100 mt Knickarmkran beeindruckte durch seine enorme Flexibilität.
Bild: Mirko Schulte

Einen neuen Mietservice stellte **MKG** in Hannover vor: In Zusammenarbeit mit der ESGE Nutzfahrzeuge GmbH bietet MKG erstmals den Kunden einen MKG-Montagekran HMK 991 T a2-a3 auf einem MAN-Fahrgestell auch als Mietfahrzeug an.

Bundesweit § 70 ohne Streckengenehmigung unterwegs.

Der Kran bietet bei einer Hakenhöhe von 40 m eine Tragkraft von 4.000 kg. Sein Hauptarm ist 2-fach und sein Knickarm 3-fach teleskopierbar – auch unter Last. Die Knickkante liegt bei beachtlichen 24 m. Die enorme Tragfähigkeit von 3.000 kg bei 20 m Ausladung in einer Höhe von 24 m ist eine der Stärken dieser selbstfahrenden Arbeitsmaschine.

Bei Einsätzen mit einer hohen Störkante sind dies Lasten, die im Einzelfall nur mit einem 90 bis 100 t-Kran zu bewältigen sind.

Das Fahrzeug hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 33.000 kg bei separatem Ballasttransport und kann so mit § 70 bundesweit ohne Streckengenehmigung eingesetzt werden.

Darüber hinaus hat MKG seine Produktpalette im Ladekran-

Die Hyva Georg GmbH zeigte einen Ausschnitt aus dem Hyva-Ladekran-Programm. *Bild: Mirko Schulte*

bereich mit den Kranen HLK 38, HLK 50, HLK 71, HLK 86, HLK 106, HLK 115, HLK 120, HLK 131, HLK 138, HLK 151 und den HLK 171 erweitert. Alle Geräte sind serienmäßig mit Funkfernsteuerung ausgestattet.

Auch die Baustoffkranreihe wurde durch HP-Varianten erweitert. Lieferbar sind nun alle Modelle vom 11 mt- bis zum 36 mt-Kran sowohl als V- und VG-Geräte.

Die Hochkrane, zum Einsatz für Trockenbaustoffe und Dachmaterial, sind um einen Typ ergänzt worden. Der HMK 175 T a5-a1 ist im Grundarm 5-fach teleskopierbar und knickt bei 17 m. Der einfach teleskopierbare Knickarm mit innenliegendem Zylinder und speziellem Einsteckstück, bietet ein flaches Armpaket und somit eine sehr geringe Bauhöhe zum waagerechten Einbringen von Gipskartonplatten in niedrige Gebäudeöffnungen.

Auf der IAA zeigte MKG auch einen Heckkran vom Typ HLK

Historie Nutzfahrzeuge, wie diesen Henschel/Kässbohrer gab es in Halle 23 zu sehen. *Bild: Mirko Schulte*

Prototyp von Unic: der A090, der auf einem Tandemanhänger aufgebaut ist.
Bild: Stefan Bergerhoff

541 HP a6 auf einem 6x4-Fahrgestell, mit einer Pritsche zum Bau- und Bürocontainertransport. Der Kran hat ein Hubmoment von 52,7 mt, eine Ausladung von 16,21 m und eine Tragkraft von bis zu 10.750 kg.

Weltpremiere feierten am Stand von **Palfinger** die beiden Krane PK 42002 SH und PK 53002 SH. Der PK 42002 SH verfügt über ein Hubmoment von 41,1 mt. Ausgestattet mit bis zu 8 hydraulischen Ausschüben erreicht er eine hydraulische Reichweite von 21 m. Als perfekter Kran für 3-Achs-Chassis deckt der PK 42002-SH High Performance ein breites Einsatzspektrum ab und eignet sich gleichermaßen für Montagearbeiten, Containertransporte, Bergeeinsätze und andere Schwerlastaufgaben. Der PK 53002 SH bietet ein Hubmoment von 50,1 mt. Er ist ebemfalls mit bis zu 8 hydraulischen Ausschüben ausgestattet und erreicht so eine hydraulische Reichweite von 21 m.

Der PK 42002 SH und der PK 53002 SH sind die beiden ersten Großkranmodelle, die inklusive „SH-Package“ angeboten werden. „SH“ steht in diesem Zusammenhang für Super-HPLS (= Super High Power Lifting System). Hauptkomponenten des SH-Gesamtpaketes sind die neue Paltronic 150, das neue Bosch-Rexroth Steuerventil und die neue Scanreco Funkfernsteuerung. Mit der neuen Elektronik erfüllt das Unternehmen die neue Maschinenrichtlinie und die Krannorm EN 12999:2009.

Der Clou: der A090 ist auf einem Tandemanhänger montiert.

Eine der maßgeblichsten Anforderungen der neuen Norm ist die Einbindung der Abstützung in das Lastmomentbegrenzungssystem des Krans. Mit dem ISC-System bietet Palfinger dazu eine Lösung an, die in drei verschiedenen Varianten (ISC-S, ISC-L und ISC) erhältlich ist. Das „ISC“-Top-System, insbesondere für Großkrane und Kransysteme mit Zusatzabstützung, bietet Bedienkomfort inklusive Rückmeldedisplay und – sofern es der Kranaufbau verlangt – SHB. Hier wird die Hubkraft des Krans entsprechend der Fahrzeugstandsicherheit über der Fahrerkabine angepasst. Auf Wunsch berücksichtigt das System dabei fest definierte Ladezustände, welche die Standsicherheit verbessern wie zum Beispiel ein angekuppelter Sattelauflieger.

BAU UND MARITIM
HOCHLEISTUNGS-SPEZIALSEILE

Unsere Hochleistungsseile – entwickelt für die anspruchsvollsten Anwendungen – zeigen, welches Ausmaß an Ausdauer, Robustheit und Flexibilität mit herausragendem Entwicklungs-Know-how erreicht werden kann.

Unsere Seile heben, transportieren, halten und schützen auch unter härtesten Bedingungen. Deshalb vertrauen führende Unternehmen auf unsere Spezialseillösungen.

Teufelberger
TOGETHER IN MOTION

TEUFELBERGER Seil Ges.m.b.H.
Böhmerwaldstraße 20
4600 Wels, Austria
T +43 7242 615-0
F +43 7242 605-01
www.teufelberger.com

Der Volvo FH16, Volvos leistungsstärkster Lkw mit einem 16-Liter-Motor mit 700 PS, war als 8x4-Schwerlastfahrzeug mit einem Gesamtzuggewicht von 180 t zu sehen.
Bild: Stefan Bergerhoff

Zudem stehen das „ISC-L"-System als wirtschaftliche Lösung für den sicheren Ladekranbetrieb inklusive SHB und das „ISC-S" als normerfüllende Basisversion zur Auswahl.

Die integrierte Standsicherheitsüberwachung von Palfinger sorgt für optimale Standsicherheit auch bei Kraneinsätzen unter eingeschränkten Platzverhältnissen, wenn beispielsweise nur auf einer Seite voll abgestützt werden kann.

Das ISC-System bindet den gerade vorherrschenden Abstützzustand in das Sicherheitssystem ein. Es reguliert entsprechend der jeweiligen Abstützposition und Armposition die Hubkraft des Kranes, damit die Standsicherheit des Fahrzeuges im gesamten Arbeitsbereich gewährleistet ist. Mittels ISC werden alle Stützen des Krans in drei unterschiedlichen Auslegerpositionen (eingefahren, halb ausgefahren, voll ausgefahren) sowie die Abstützzylinder (abgestützt, unabgestützt) überwacht. Der Anwender kann den aktuellen Status jederzeit auf dem Display am Bedienstand beziehungsweise am Display der Funkfernsteuerung ablesen.

Freunde amerikanischer Trucks kamen in Halle 16 auf ihre Kosten. Chromblitzend dieser: Kenworth Truck.
Bild: Mirko Schulte

Zusätzlich zur integrierten Standsicherheitsüberwachung bindet Palfinger der Norm EN12999:2009 entsprechend die Transportstellung des Kranes in das Steuersystem ein. Das System erkennt, ob der Kran während der Fahrt entsprechend der eingestellten Transportposition abgelegt ist und ob die Verriegelung der Ausleger aktiviert ist. Sollte dies nicht der Fall sein, wird eine Warnung in der Fahrerkabine ausgegeben.

Funkgesteuerte Abstütz-Ausleger können wie vorgeschrieben nur mehr von der dem Standort des Bedieners entsprechenden Lkw-Seite aus betrieben werden, sodass die Bewegungen für den Bediener stets einsehbar sind. Um die Umgebung bei Fernsteuerbetrieb zu warnen, werden entsprechend der Vorschriften alle betreffenden Krane mit einer grünen Blitzleuchte ausgestattet, die im Funkbetrieb aktiviert ist.

Klein, aber fein: so darf man wohl den Prototypen bezeichnen, den **Unic** im Freigelände präsentierte. Nach Unic-Angaben handelt es sich bei dem vorgestellten A090 „um den kleinsten und flexibelsten Kran auf dem Markt". Der Clou: der A090 ist auf einem Tandemanhänger montiert. Zum Arbeiten kann das Zugfahrzeug somit entkoppelt werden. Beim Transport ist der Kran nur 1,6 m hoch, im Einsatz kann er sich vollständig um 360° drehen. Die maximale Tragfähigkeit liegt bei 995 kg, die maximale Hakenhöhe bei 5,6 m. Dank seiner Konfiguration eignet sich der Kran besonders für kleinere Aufträge, insbesondere bei Zimmermanns- und Gartenarbeiten sowie in der Stein- und Umzugsindustrie. Und sollte es dabei einmal eng zugehen, kein Problem, denn dank seiner Bauart findet sich der Kran auch unter beengeten Verhältnissen zurecht. *KM*