

IAA 2018:

# Der Zukunft einen Schritt näher

Welcome to IAA 2018

NEW MOBILITY WORLD

Eingang

Entrance

Eingang

Aussteller Exhibitor



Über 250.000 Besucher kamen in diesem Jahr zur IAA-Nutzfahrzeuge nach Hannover. 435 Weltpremieren – 31 % mehr als noch 2016 – wurden während der acht Messtage von den 2.174 Ausstellern präsentiert. Dominiert wurde das Messegeschehen von den Megatrends, die bereits 2016 ins Rollen gekommen waren: Urbane Logistik, Elektromobilität und Digitalisierung.

Text und Bilder: Manuela und Jens Buschmeyer

Doch was 2016 noch völlig undenkbar gewesen wäre, konnten die Besucher in diesem Jahr in Halle 17 erleben: den Messestand eines Lkw-Herstellers komplett ohne Dieselmotoren. Iveco setzte

konzernes CNH Industrial N.V., weiterhin aktiv. So war auf der IAA das Konzept einer Wasserstoff-Brennstoffzelle zu sehen, die für den Einsatz in Schwerfahrzeugen gedacht ist.

Verhältnismäßig weit vorangeschritten ist im Schwertransportbereich die digitalisierte Transportplanung.

damit in Hannover ein deutliches Zeichen und präsentierte seine Elektro-, CNG- und LNG-Lösungen, die bereits heute die komplette Einsatzpalette – einschließlich Bau- und Fernverkehr – abdecken.

Auch beim Thema Brennstoffzellen ist das Unternehmen, beziehungsweise FPT Industrial, die Triebstrang-Marke des Mutter-

Auch die anderen Lkw-Hersteller präsentierten ihre verschiedenen Alternativ-Lösungen zum Diesel. So beispielsweise die vollelektrische Baureihe Z.E. bei Renault Trucks, der vollelektrische eTGM bei MAN oder der Scania L 320 als Plug-in-Hybrid-Verteiler-Lkw. Und bei Daimler gesellt sich zum vollelektrisch angetriebenen eActros – auf der



Beinahe ein Sinnbild für diese IAA Nutzfahrzeuge: Der Lkw lässt mit großen Schritten und in atemberaubenden Tempo Vergangenheit und Gegenwart hinter sich. STM-Bild



Iveco ist ganz weit vorne, wenn es um Gasmotoren geht – und nicht nur da. In diesem Jahr setzte der Lkw-Hersteller ein Ausrufezeichen, indem es auf der weltweit wichtigsten Nutzfahrzeugmesse komplett auf Dieselfahrzeuge verzichtete.

STM-Bild

IAA 2016 erstmals vorgestellt und mittlerweile im Realbetrieb in der Kundenerprobung – nun auch der neue Actros NGT mit Gasantrieb.

Star am Daimler-Stand war aber zweifelsohne der neue Actros – auf den ersten Blick am fehlenden, weil durch die „MirrorCam“ ersetzten Außen-

spiegel erkennbar – in dem das Unternehmen gleich mehrere Zukunftstrends vereint. Dabei ermöglicht die wichtigste Neuerung, der Active Drive Assist,

teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen. Neu ist auch der Active Brake Assist der 5. Generation: er bezieht seine Informationen aus einem kombinierten Radar- und Kamerasystem. Und auch dem Trend zur Vernetzung wird der neue Actros gerecht. Der Lkw ist permanent mit der Cloud verbunden, Apps unterstützen den Fahrer bei seiner Arbeit.

Doch nicht nur ein Besuch bei den Lkw-Herstellern zeugte auf der IAA Nutzfahrzeuge davon, in welchem rasantem Tempo die Transportwelt sich verändert und wie schnell Gegenwart wird, was eben noch Zukunftsmusik schien. Insbesondere auch seitens der Zulieferer wird derzeit viel Neues vorgestellt – teils schon einsatzfähig, teils noch in der Erforschung und Erprobung begriffen.

Verhältnismäßig weit vorangeschritten ist im Schwertransportbereich die digitalisierte Transportplanung. TTBN und Heavy Goods.net bieten in diesem Bereich bereits heute sehr weit



Am Flaggschiff von Volvo kam die STM-Redaktion auch in diesem Jahr nicht vorbei ...

STM-Bild



Für die Schwertransportfans war natürlich der Arocs-SLT ein Muss. Im Fokus bei Daimler stand aber insbesondere der neue Actros, mit dem das Unternehmen einen weiteren Schritt in Richtung automatisiertes Fahren geht – äußerliches Merkmal: Kameras und Monitore haben die Außenspiegel ersetzt. STM-Bilder



reichende Lösungen, die die Schwertransportplanung tatsächlich erleichtern. So nutzte HeavyGoods die diesjährige IAA, um die HeavySim-App vorzustellen.

HeavySim ist eine Browser-basierte Anwendung, mit der Befahrbarkeitsanalysen erstellt werden können – auch auf mobilen Endgeräten. Den Simulationen liegen Google Maps-Luftbilder oder präzise CAD-Pläne zugrunde. Die Fahrzeugdaten stammen

direkt vom Hersteller oder können frei vom Nutzer selbst eingegeben werden. Doll, Goldhafer, Meusburger und Scheuerle stellen ihren Kunden laut Plattformbetreiber bereits heute verifizierte Datensätze zur Verfügung.

Die automatisch generierten Engstellenbeschreibungen sind eine ideale Ergänzung für Erlaubnis-Anträge nach § 29. Simulations-Videos visualisieren anschaulich die berechneten Fahr-

manöver. Die Darstellung ist variabel anpassbar, überstrichene und/oder überfahrene Flächen können mit einem Klick angezeigt und vermessen werden.

Die TruckTrix-Technologie von Fraunhofer findet automatisch geeignete Fahrmanöver und berücksichtigt dabei alle relevanten Fahrzeugeigenschaften wie Lenkverhalten und maximale Knickwinkel, Bodenfreiheit und Ladungshöhe. Die 3D-Manöver-

suche überstreicht gegebenenfalls automatisch Hindernisse wie Bordsteine, Garagen oder Zäune oder unterfährt Ampeln und Brücken.

Der Fahrzeugbauer Goldhofer aus Memmingen hat HeavyGoods schon sehr früh unterstützt und der Codesquare GmbH & Co. KG schon im Jahr 2016 am Stand einen Platz eingeräumt, um HeavyGoods.net präsentieren zu können. In diesem Jahr war Codesquare mit einem eigenen Stand in Hannover vertreten, während bei Goldhofer neben dem „Allrounder“, einem seit Sommer dieses Jahres verfügbaren Baustellenfahrzeug, die Vorstellung des „Arcus“PK – oder in der regulären Bezeichnung des Herstellers: STZ-PK – im Fokus stand.

Beim „Arcus“PK stand die Reduzierung der Reduzierung des Eigengewichts und ein Blockmaß von 785 mm im Pflichtenheft der Entwickler, womit jetzt auch der Fahrzeugbauer aus Memmingen ein Pendelachsfahrzeug mit einer Ladehöhe unter 800 mm bietet – und zwar auch mit 245er Bereifung. Der Hub des Fahrzeugs beträgt +/- 300 mm – also insgesamt 600 mm – und es ist im Nutzlastbereich bis 130 t für viel-



Was MAN ab Werk nicht liefert, liefert Maurer...

STM-Bild

fältige Einsatzzwecke geeignet. Das Herzstück aber ist die Lenkung des „Arcus“PK, die wohl als die eigentliche Neuheit gelten darf.

Goldhofer ist es nämlich gelungen, einen Satteltiefelader zu entwickeln, bei dem sowohl nachlauf- wie auch zwangsgelenkte Pendelachsen kombiniert zum Einsatz kommen. Die zum Patent angemeldeten ins Lenkkonzept integrierten nachlaufgelenkten Achsen im hinteren wie im vorderen Fahrwerk führen nach Goldhofer-Angaben zu hervorragenden Kurvenlaufeigenschaften, reduzieren dadurch Lenkfehler und verhindern vorzeitigen Reifenverschleiß.

Vor allem aber entfällt das manuelle Umstellen der Lenkung in den verschiedenen Auszugsstufen, sodass der Satteltiefelader un-

Fahrwerk ohne weitere Hilfsmittel herausnehmen zu können.

PL2, so nennt Broshuis seine Pendelachse mit einer Ladehöhe

*Darüber hinaus aber zeigte das Unternehmen auch zwei interessante Lösungen im Bereich der Absturz- und der Ladungssicherung.*

mittelbar fahrbereit ist. Auch das Rückwärtsfahren und Rangieren unter Verwendung der automatischen Zwangslenkung eröffnet völlig neue Kontrollmöglichkeiten für den Bediener. Ein weiteres Highlight des „Arcus“PK besteht in der Möglichkeit, das vordere

von 810 mm und einem Hub von insgesamt 550 mm. Mit der Entwicklung dieser Achse bietet der niederländische Fahrzeugbauer – neben Faymonville und jetzt auch Goldhofer – ebenfalls die komplette Achsvielfalt. Konventionelle Achsen, Halbachsen, hydraul-

lich oder luftgefedert, und die Pendelachsen – der Kunde hat die Qual der Wahl. Folgerichtig hat Broshuis schon vor einigen Monaten sein Beratungsangebot – auch online – massiv forciert.

Auf der IAA hat der Hersteller sämtliche Achssysteme im Gepäck, sodass die Besucher die Möglichkeit hatten, sich intensiv über die Vor- und Nachteile jedes einzelnen Konzepts zu informieren. Darüber hinaus aber zeigte das Unternehmen auch zwei interessante Lösungen im Bereich der Absturz- und der Ladungssicherung. Einerseits war ein montierbares und demontierbares System ausgestellt, mit dem Abstürze von der Ladefläche beim Be- oder



Auch Volvo setzt unter anderem auf den Gas-Antrieb.



Renault engagiert sich auch im Trucksport, aber setzte auf der IAA den Fokus auf die Präsentation der zweiten e-Truck-Generation.

STM-Bild

STM-Bild



Fein herausgeputzt ...

STM-Bild

Entladen weitestgehend vermieden werden können. Auf der anderen Seite wurde ein Fahrzeug mit massiven, fest aufgebrachten Antirutschmatten gezeigt, die den Ladungssicherungsaufwand minimieren können.

Das Gleiche gilt für die Code-XL-zertifizierte Stirnwand der TeleMAX-Plateau-Auflieger von Faymonville. Die Stirnwand hält nach Herstellerangaben einer Belastung von 20.000 daN stand, sodass sie sich nach vorne hin auch zur formschlüssigen Sicherung schwerer Lasten eignet. Der 3-achsige Tele-Auflieger bietet eine Ladehöhe von 1.100 mm und ein Grundmaß von 13.600 mm, das auf bis zu 29.800 mm aus-

teleskopiert werden kann. Beim Einsatz in Kombination mit einer 6x2-Sattelzugmaschine, die über ein Aufsattelmaß von 950 mm verfügt, kann die volle Sattellast von 18 t genutzt werden – das ist natürlich gut für die Nutzlast.

Als „Nutzlast-König“ im Nutzlastbereich bis 120 t bezeichnet der Hersteller die 2+6-CombiMAX-Kombination, die als größtes Faymonville-Exponat nach Hannover gereist war. Die vielfältigen Kombinationsmöglichkeiten haben dem CombiMAX ja seinen Namen gegeben und sollten hinlänglich bekannt sein. Auf der IAA war das Fahrzeug mit PA-X-Achsen ausgestattet, jenem Faymonville-Pendelachskonzept



## HS Box-Family

Pritschenboxen und Stausysteme – Lösungen für Ihre Anforderungen

Heckunterfahrerschutz, Palettenstaukasten, Hubwagenkasten, Ladebox, Staukasten und viele mehr.



Einer der größten Brocken der diesjährigen IAA steuerte MOL bei.

STM-Bild



Einen ganzen Strauß besonderer Fahrzeuge hatte wieder einmal ES-GE in Hannover dabei.

STM-Bild

also, das bei einem Hub von 600 mm eine Ladehöhe von 790 mm ermöglicht.

Erstmals fand sich in diesem Jahr auch ein Cometto-Selbstfahrer am Faymonville-Stand, kein Wunder nach der Übernahme des italienischen Fahrzeugbauers. Dahingegen war MAXTrailer, die äußerst erfolgreiche Faymonville-Marke, ebenfalls erstmalig mit einem eigenen Stand in Hannover vertreten. Wie die STM-Redaktion erfuhr, wird die MAXTrai-

*... während andere Fahrzeugbauer sich daran machten, ihre Pendelachsfahrzeuge ebenfalls zu überarbeiten, um vergleichbare Ladehöhen darstellen zu können.*

ler-Produktionskapazität aktuell weiter massiv ausgebaut.

Mit MAXTrailer wird die Standardisierung im Sonderfahrzeugbau so weit vorangetrieben, wie sonst wohl nirgends außer-

halb des Standard-Fahrzeugbaus. Und es gibt Branchenkenner, die davon überzeugt sind, dass dies auch notwendig sei, um den Kunden auch in preissensiblen Segmenten entsprechende Fahr-

zeuge bieten zu können. Wie aber verträgt sich dies mit der Vielfalt der Achskonzepte, die im letzten Jahrzehnt den Markt doch ziemlich verändert hat.

Doll machte mit dem panther seiner Zeit den Anfang. Dass das Konzept in Deutschland – und in anderen, aber bei Weitem nicht in allen EU-Ländern – die 12 t-Zulassung erhielt, hat den unbestreitbaren Markterfolg der Halbachse sicherlich gefördert. Darüber hinaus aber konnten



Wer wirklich sehr ausgefallene Ansprüche an sein Fahrzeug hat, für den führt an Meusburger eigentlich kein Weg vorbei. Das Unternehmen ist bekannt dafür, Maßanfertigungen zu realisieren.

STM-Bild



Da staunte die STM-Redaktion nicht schlecht: Humbaar präsentierte diesen 5-achsigen Semi auf der diesjährigen IAA.

STM-Bild



Unter 800 mm Blockmaß, eine Kombination aus nachlauf- und zwangsgelenkten Achsen sowie ein pfiffiges Konzept, die Dolly-Achsen einfach zu entfernen – das sind die Highlights dieser Goldhofer-Premiere. STM-Bild

die Halbachs-konzepte insbesondere mit der niedrigen fahrbaren Höhe punkten. Darum wirklichten auch die meisten anderen Sonderfahrzeugbauer so nach und nach ebenfalls eigene Halb-achssysteme.

Der niederländische Fahrzeugbauer Nootboom aber woll-

te diesen Weg nicht mitgehen und entwickelte das Pendelachskonzept weiter. Am Ende stand die Vorstellung der Manooover-Technologie – eine Pendelachse, die den Hub einer Pendelachse bietet und zugleich eine Ladehöhe, die ebenfalls unter 800 mm blieb, womit der Manooover sich auf

Augenhöhe mit den Halbachssystemen befand. Beinahe folgerichtig verzichtet Nootboom auch Halbachsen, während andere Fahrzeugbauer sich daran machten, ihre Pendelachsfahrzeuge ebenfalls zu überarbeiten, um vergleichbare Ladehöhen darstellen zu können.

Auch auf der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge hatte Nootboom wieder ein Manooover-Fahrzeug mit nach Hannover gebracht. Im Fokus aber stand neben der Fahrzeugexponaten die Vorstellung von NOVAB 3.0. Das Unternehmen präsentierte während der IAA eine völlig neue, webbasierte

## SPEZIALIST FÜR SCHWERGUTPROJEKTE

SCHWERTRANSPORTE • KRANGESTELLUNG • LAGERUNG • MONTAGE

- ✓ 300 SPMT's und Schwergutachslinien
- ✓ Kessel-/Trafobrücken bis 600 t Nutzlast
- ✓ Drehschemeleinrichtungen bis 800 t
- ✓ Schräg-/Tieflader bis 300 t Nutzlast
- ✓ Beplante Fahrzeuge bis 4,6 m Breite und 70 t Nutzlast
- ✓ HeavyLift Terminal Duisburg, trimodal bis 500 t
- ✓ Terminal Alberthafen Dresden, trimodal bis 370 t
- ✓ Hallenlager- und Freilagerfläche bis 30.000 qm

**KAHL**  
EINFACH. MEHR. BEWEGEN.

KAHL SCHWERLAST GmbH ■ Berlin • Dresden • Duisburg • Erfurt • Hamburg • Leuna • Magdeburg • Moers • St. Ingbert ■ schwerlast@kahl-schwerlast.de ■ www.kahl-schwerlast.de



Diese Absturz sicherungslösung war am Broshuis-Stand eine der Attraktionen.

STM-Bild

te Version des bewährten Achslastberechnungsprogramms. Mit dieser neuen NoVAB-Cloud-Version können Nutzer noch einfacher berechnen, wie sich das definierte Ladungsgewicht auf die jeweiligen Achs- und Sattel lasten der Fahrzeugkombination verteilt. Und das von jedem geeigneten online-fähigen Endgerät, vollkommen standortunabhängig – vorausgesetzt natürlich, die Netzabdeckung lässt einen Online-Zugriff zu.

Ebenfalls in Richtung Digitalisierung ist Doll unterwegs und stellte auf der IAA schon einmal Doll connect vor. Auffällig am Doll-Stand aber war zum einen das neue Stand-Design, das irgendwie sinnbildlich war für

das neue Design des 5-achsigen Semi-Sattelauflegers mit panther-Fahrwerk, der sich durch eine Tiefbettlänge von 12.660 mm auszeichnet und mittels Dopp teleskop noch zusätzlich um 12.800 mm verlängert werden kann.

Das Fahrzeug ist mit der Dolltronic ausgestattet, dem elektronischen Bedien- und Steuerungssystem auf Funkbasis. Das Herzstück ist das dezentrale, rechnergestützte CAN-BUS-System, über das sich alle Trailer-Funktionen über verschiedene Bedienfelder am Auflieger (Keypads) bedienen lassen.

Vor allem aber fiel die neu gestaltete Optik des Fahrzeugs auf, die insbesondere bei Elementen

des Außenrahmens und dem Heck ersichtlich ist. Das neue Erscheinungsbild ist das Ergebnis einer Design-Studie, die zur Aufgabe hatte, dem Trailer einen klaren, gut strukturierten und attraktiven Gesamteindruck zu geben, ohne die Funktionalitäten des Fahrzeugs einzugrenzen.

Auch bei der Lackierung beschreitet der Fahrzeugbauer neue Wege: Erstmals wurde bei den beiden Schwertransport-Fahrzeugen das seit Jahrzehnten bewährte Lackierverfahren KTL – kathodisches Tauchverfahren – mit Pulverbeschichtung eingesetzt.

Ganz bewusst hat sich Doll nach eigenem Bekunden für die Einführung dieses Verfahrens

entschieden. Das automatisierte Tauchbad bei der Grundierung ermöglicht eine sehr gleichmäßige Schichtdicke und der elektrolytische Korrosionsschutz dringt auch in die kleinsten Hohlräume von komplexen Bauteilen ein und ermöglicht so auch die Beschichtung der Innenseite von Kastenrahmen. Die KTL-Grundierung erhält durch eine Pulverbeschichtung seine Oberflächenversiegelung.

Durch diesen Lackaufbau wird laut Hersteller eine äußerst stoß-, kratz- und witterungsbeständiger Oberflächenschutz im gesamten Fahrzeug erzielt und, was für die Langlebigkeit besonders wichtig ist, bei Beschädigungen gibt es keine Rost-



Neuer Stand, neues panther-Design: Doll setzte in diesem Jahr auch optisch Akzente.

STM-Bild



Müller-Mitteltal setzte den Fokus bei der IAA auf seine Anhänger.

STM-Bild



Ein Manöver-Fahrzeug und auch die Präsentation des Achslastberechnungsprogramms NOVAB 3.0 erwartete die Besucher am Nooteboom-Stand.

STM-Bild

unterwanderung. Diese Art der Oberflächenbeschichtung erfüllt auch die Korrosionsschutzanforderung der Automobil-, Nutzfahrzeug- und Landmaschinenindustrie für schweren Korrosionsschutz.

Neben den Fahrzeugen erhielten die Besucher am Doll-Messestand aber auch erste Informationen zur App Doll connect. Fahrer und Betreiber erhalten mit Doll connect eine neuartige Transparenz über technische Fahrzeugdaten und wirtschaftlich interessante Betriebsdaten sowie ein Mehr an Bedienkomfort zum Beispiel über die Bedienassistenten und die technologische Wartungsunterstützung.

Insgesamt aber macht es den Eindruck, dass die Fahrzeugbauer, die das Schwertransportsegment bedienen, sich beim Thema

praktisch alles – auch am Schwertransportfahrzeug. Aber wer soll am Ende all diese Daten verwalten und vor allem auswerten.

*Doch gab es auf der IAA Nutzfahrzeuge auch zahlreiche Beispiele, dass die Fahrzeugbauer die Zeichen der Zeit erkannt haben und auch ihren Beitrag zu den dominierenden Megatrends leisten werden.*

Digitalisierung und Vernetzung noch ein wenig in Zurückhaltung üben. Die große Frage nämlich ist, was von all den Daten, die gesammelt werden könnten, überhaupt vom Kunden gewünscht werden. Erfasst werden kann

Doch gab es auf der IAA Nutzfahrzeuge auch zahlreiche Beispiele, dass die Fahrzeugbauer die Zeichen der Zeit erkannt haben und auch ihren Beitrag zu den dominierenden Megatrends leisten werden.

Ganz weit vorne dabei ist hier die TII-Gruppe, die mit dem Wiesel von Kamag mit Blick auf eine Zukunft vollautomatisiert fahrender Fahrzeuge ein ganz heißes Eisen im Feuer hat. Der Wiesel oder Truckwiesel ist ein Wechselbrückenhubfahrzeug für den innerbetrieblichen Transport, und es herrscht unter den Fachleuten weitestgehend Einigkeit, dass vollautomatisiertes Fahren erst einmal in klar definierten Umgebungen umgesetzt wird – wie eben Betriebshöfen.

Einige Monate vor der IAA hatte TII bei einer Veranstaltung auf dem Schenker-Logistikzentrum in Nürnberg einen vollautomatisiert arbeitenden Wiesel vorgestellt, der dort in den Erpro-

## THIELE® Sicherheit hat diesen Namen.

### Zurpunkte für Ladungssicherung auf Auflagern.

- 100% rissgeprüft
- Erfüllt Anforderungen der EN 12640 und EN 12195-3
- Schweißanleitung im Lieferumfang enthalten
- Kennzeichnung der Zurrkraft in daN

#### TWN 1473

- In 8.000 daN und 13.500 daN verfügbar
- 180° schwenkbar
- Kompakte Bauweise
- BG Zulassung



NEU!

#### TWN 1880

- Von 3.000 daN bis 13.500 daN verfügbar
- 180° schwenkbar
- Geringe Einbauhöhe dank kompakter Bauweise
- Feste Positionierung und geräuscharm durch Feder
- BG Zulassung



### Zurpunkt ZK Modul

NEU!



### Sicher verzurrt!

- Güteklasse 8
- In 5.000 daN und 10.000 daN verfügbar
- 100% Zurrkraft (LC) in alle Richtungen
- Einfache u. sichere Montage an Seitenrahmen
- Stabiler Zurrpunkt (lange Lebensdauer)
- Schwenkbereich von 150° bis 30°
- Erfüllt Anforderungen der EN 12 640
- Versenkbar (Unfallvermeidung)
- Schweißanl. im Lieferumfang enthalten
- 100% rissgeprüft
- TÜV-Zulassung



THIELE GmbH & Co. KG  
Werkstr. 3 · 58640 Iserlohn · Germany · ☎ +49 2371 947-0  
☎ +49 2371 947-241 · www.thiele.de · hebetechnik@THIELE.de



CombiMAX & Co. waren am Faymonville-Stand ausgestellt – darunter auch erstmalig ein Selbstfahrer von Cometto.

STM-Bild

bungsbetrieb geht. Auf der IAA folgte nun eine emissionsfreie, nicht-automatisierte Variante mit elektrischem Antrieb. Auf der IAA-Innovationsbühne New Mobility World präsentierte sich der Wiesel live mit neuem, ergonomisch optimiertem Fahrerhaus.

Das Geschäft mit dem Schwertransport verliert TII aber keineswegs aus dem Blick, wie die Vorstellung des TPA im August belegt, mit dem die Selbstfahrer praktisch eine Formel 1-Klasse erhalten haben. In Hannover hingegen legte das Unternehmen im

Außenbereich den Fokus auf teilmodulare Kompaktfahrzeuge für den Straßentransport unter 100 t. Der EuroCompact ist ein leichter und kurzer Tieflader, der durch seine Kombinationsmöglichkeiten für eine Vielzahl von Transportaufgaben geeignet ist. Unter anderem lassen sich damit Baumaschinen, Transformatoren oder Anlagenteile transportieren.

Eine beeindruckende Entwicklung, über die das Schwestermagazin KRANMAGAZIN schon mehrfach berichtet hat, haben in den zurückliegenden

Jahren auch die Lkw-Ladekerane erfahren.

Bereits 1998 hat der dänische Ladekranhersteller HMF mit EVS (Electronic Vehicle Stability) eine elektronische Überwachung der Standsicherheit eingeführt. Seither war der Einzug moderner Elektronik in die immer leistungsfähiger werdenden Krane nicht mehr aufzuhalten.

Aber wer gibt jetzt eigentlich den Takt vor? Jetzt, wo der Lkw, der Kran, ja sogar einzelne Komponenten Unmengen an Daten generieren können und ja auch

müssen, wenn die Reise tatsächlich Richtung automatisiertes Fahren geht?

Irgendwie scheint es schon einen gewissen Konsens in der Branche zu geben, der da heißt: „Ja, wir benötigen eine einheitliche Plattform“, aber irgendwie kocht jeder doch auch sein eigenes Süppchen. Schließlich will niemand, wenn es drauf ankommt, ohne Lösung dastehen.

Zwei, die sich jetzt schon einmal zusammengetan haben, beziehungsweise ihre CAN-BUSSE miteinander kommunizieren las-



Kässbohrer expandiert – und zwar auch im Sonderfahrzeugbau, das war die Aussage am Stand des Unternehmens. Außerdem konnte sich Kassbohrer über einen Trailer-Innovationspreis freuen.

STM-Bild



Erstmals war MAXTrailer auf der IAA mit einem eigenen Stand vertreten.

STM-Bild



Nachdem Scheuerle im August mit dem TPA eine Innovation für den XXL-Schwertransport präsentiert hat, standen in Hannover die Lösungen für den innerbetrieblichen Transport sowie den Straßentransport der TII-Gruppe im Fokus. Im Bild ein EuroCompact. STM-Bild

sen, sind Fassi Gru und Volvo Trucks Italia. In Hannover präsentierten sie als Weltpremiere das FX-Link-System. Die CAN-BUS-Verbindung macht die Verbindung verschiedener Steuergeräte an Lkw und Kran überflüssig. Dank FX-Link werden Informationen in beide Richtungen vom Kran zum Lkw und umgekehrt ausgetauscht.

Das Aus- und Einschalten des Lkw, das Einstellen der Motordrehzahl, das Begrenzen der

*Erstmals präsentierte sich auch Palfinger mit einem Raupenkran. Der PCC 115.002 feierte in Hannover seine Weltpremiere.*

Luftfederung, das Einschalten der Scheinwerfer und anderer Warnleuchten, das Aktivieren der Hupe und das Aktivieren der Feststellbremse sind alles Bedienelemente, die an der Fernbedienung des Krans einstellbar sind.

Die nach Unternehmensangaben extrem übersichtliche Schnittstelle auf dem Armaturendisplay warnt den Fahrer beim Schließen des Kranauslegers und vor möglicherweise höhenbeschränkenden Hindernissen.

Das FX-Link-System kann an allen Volvo FH-, FM- und FMX-Fahrzeugen mit CAN-BUS-Technologie installiert werden.

Neben der GRU S-Serie für den Bausektor zeigte Fassi unter anderem auch den neuen Jekko JF365. Der Kran komplettiert die Palette der Mini-Raupengelenkkrane, die von Jekko 2017 auf dem Markt eingeführt wurde. Damals erschienen nacheinander zuerst der JF545, dann der JF30 und der JF40.

# TTBN

NEU

Routen-PDF  
Offroad-Ziele  
Brückenlasten  
Freitext

## Routen, Schleppkurven und Protokolle

Interaktive Karten für alle VEMAGS-Anträge, auch ohne Protokoll  
Wenn das Ziel keine Postanschrift hat ...

Limit-Community enthält die öffentlichen Daten der Bundesländer  
Protokollergänzungen für Behörden zu Route, Sachkunde etc.

www.TTBN.de

TTBN ist eine Marke der ObjectFab GmbH. Tannenstr. 2, 01099 Dresden



Immer wieder ein Hingucker: die grünen Reifen der Fliegl-Exponate.

STM-Bild

Erstmals präsentierte sich auch Palfinger mit einem Raupenkran. Der PCC 115.002 feierte in Hannover seine Weltpremiere. Die drei Hauptmodule Raupe, Kran und Gegengewicht können für den Transport und das Passieren von Engstellen getrennt werden. Das Kranmodul kann auch ohne Raupe auf Stützen arbeiten oder auf einem Lkw montiert werden.

Ob auf unwegsamem Terrain, in der City, auf Großbaustellen oder in engen Industrie- und Indoor-Umgebungen: der Kran ist für vielfältige Einsätze geeignet und in den Varianten PCC 57.002, PCC 71.002 und PCC 115.002 verfügbar.

Darüber hinaus zeigte Palfinger zwei weitere Neuheiten der TEC-Reihe: Der PK 37.002 TEC 7 mit Endlosschwenkwerk ist das

neue Flaggschiff dieser Baureihe und soll die Nachfolge des erfolgreichen PK 34002 SH antreten. Zudem wurde der PK 35.002 TEC 5, der mit einem Zahnstangenschwenkwerk ausgestattet ist, vorgestellt. Im Großkransegment

Vorgestellt wurde auch das neue Digitalisierungsprogramm NEXCELLENCE in dem das Unternehmen seine digitalen Kompetenzen, Produkte und Services bündelt. Für seine Holzladekrane stellte das Unternehmen zudem

*Bereits 2016 hatte Hiab zunächst auf der bauma, dann auf der IAA Nutzfahrzeuge mit der Vorstellung von HiVision viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen.*



Aufleger für den Transport von Betonfertigteilen gehören zum Langendorf-Portfolio.

STM-Bild

erweitert Palfinger sein umfangreiches Produktportfolio um den PK 135.002 TEC 7. Der Kran ist auf schwere Lasten und hohe Reichweiten spezialisiert, bietet laut Hersteller dabei aber Nutzlastreserven am Lkw.

Über VR-Simulatoren hatten die Besucher am Palfinger-Stand die Möglichkeit, Neuheiten, wie den PCC Raupenkran oder den neuen Großkran PK 135.002 TEC 7 selbst zu fahren und zu testen.

eine neue digitale Kranspitzensteuerung vor.

Hiab und Effer werden demnächst zwar gemeinsame Wege gehen – im Juli gab Hiab bekannt, Effer für 50 Millionen Euro übernehmen zu wollen –, auf der IAA in Hannover waren beide aber noch mit eigenen Ständen vertreten.

Bereits 2016 hatte Hiab zunächst auf der bauma, dann auf der IAA Nutzfahrzeuge mit der Vorstellung von HiVision viel



Selten waren auf einer IAA Nutzfahrzeuge so viele Begleitfahrzeuge zu sehen. Mit gutem Grund: Die Privatisierung der Polizeibegleitung vervielfacht den Absatz von Transportern der „Sprinter-Klasse“.

STM-Bild

Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Dank des Systems werden Holzladekrane mittels einer 3D-Virtual-Reality-Steuerung bedient. Mittlerweile ist das System in zehn Ländern im Einsatz und wird laut Hiab seitens der Kunden auch für andere Krane gewünscht.

Neben der Konnektivitätslösung HiConnect für Hiab-Ladekrane und Multiliftwechselgeräten, stellte das Unternehmen unter anderem auch vor seine neuen Baustoffkrane mit Lastmomenten zwischen 13 und 20 mt vor.

Mit einer Messeneuheit war auch MKG aus Garrel nach Hannover gereist. Der MKG-Ladekran HLK 402HP a2 bietet eine Reichweite von 7,80 m und eine Hubleistung von 3.470 kg bei zweifach hydraulischem Ausschub. Seine maximale Reichweite mit acht voll ausgefahrenen hydraulischen Ausschüben liegt bei 20,75 m für eine Traglast von 1.040 kg. Verschiedenste Zusatzoptionen, wie das ACS3-Plus-

System, Erfassung der Fahrzeuglängs- und -querachse und des Beladezustands optimieren den Nutzen des Fahrzeugs.

Ebenfalls zu sehen war der HMK 991HP Ta2-a3, aufgebaut auf einem MB Arocs 4143 8x4/4. Der Kran hat zwei hydraulische Ausschübe und ein dreifach hydraulisch ausfahrbares Zweitgelenk. Unter Last teleskopierbar, erreicht er eine maximale Hakenhöhe von circa 41 m. Er verfügt über ein Endlosschwenkwerk und ermöglicht verschiedenste Knickkanten. Der Hubwinkel des Knickgelenks ist hydraulisch von 0-180° verstellbar. Zudem bietet dieser Kran eine schnellere Rüstzeit als Telekrane mit Klappspitze, heißt es bei MKG.

Die ebenfalls präsentierten Exponate HLK 801HP a7-a6 als Schwerlastkran auf einem Scania-Fahrgestell und HLK 531HP a5 auf einem Mercedes Actros lassen sich auch für anspruchsvolle Aufgabenstellungen abseits des „üblichen“ Kraneinsatzes ausrüsten.

So ist diese Baureihe mit Zusatzausrüstungen, wie zum Beispiel Baumsäge, einem Rührwerk für Biogasanlagen oder sogar mit beidem in Kombination lieferbar, was dem Kran ganz neue Einsatzfelder erschließt.

Von HMF gab es auf der IAA Nutzfahrzeuge neben den beiden Großkranen HMF 7020 und HMF 9520 Neuigkeiten im mittleren Segment zu sehen. Vorgestellt wurden acht neue Krane vom HMF 1610 bis zum HMF 2820. Wie bei den neuen Großkranen, wurde auch bei der mittleren Baureihe das RCL-Sicherheitssystem um die neuen Funktionen PCC (Progressive Crane Control) und PFC (Progressive Flow Control) erweitert. Optional ist ein extra großer Ölkühler erhältlich, mit dem der Kran über längere Zeit mit hoher Geschwindigkeit arbeiten kann, ohne dass das Öl überhitzt.

Die elektronische PCC-Funktion (Progressive Crane Control) dämpft mechanische beziehungsweise hydraulische Schwingun-

gen bei plötzlichen Auslenkungen der Steuerhebel, damit die Kranbewegungen gleichmäßig bleiben. Die PFC-Funktion (Progressive Flow Control) reguliert das Fördervolumen der Pumpe, wenn der Betrieb mehr Fördervolumen verlangt, als die Pumpe leisten kann. Damit wird garantiert, dass auch in extremen Situationen keine Kranfunktionen eingestellt werden. PFC bewirkt laut HMF durch ein intelligentes Ölmanagement ein noch feinfühleres und kontrolliertes Arbeiten mit dem Kran. Die elektronische PCC-Funktion (Progressive Crane Control) dämpft mechanische beziehungsweise hydraulische Schwingungen bei plötzlichen Auslenkungen der Steuerhebel, damit die Kranbewegungen gleichmäßig bleiben.

STM