



*Arvid Bergli mit seinem
HIAB auf den Lofoten, Norwegen*

BUILT TO PERFORM

Wir halten unser Versprechen. Damit Sie Ihres halten können.

Unsere Leidenschaft für Leistung ist die DNA eines jeden Produkts von HIAB. Seit 70 Jahren bauen wir unsere Kräne vom Ausleger bis zu den Bolzen robust und betriebsbereit. Für ihre Besitzer und Kranführer heißt das Sicherheit, angenehmes Arbeiten und die Gewähr, dass die Arbeit erledigt wird – Tag für Tag.

2015 setzen wir diese Tradition mit einer ganzen Produktfamilie neuer HIAB-Krane fort, einschließlich einer leistungsstarken Serie großer Krane.

Entdecken Sie alle unsere neuen Krane auf hiab.de



Ein wirklich großes Gerät: der neue Cormach 575000 AXO E9 J804

Groß oder klein?

Betrachtet man die Aktivitäten der Ladekranhersteller, kann nicht von einem einheitlichen Bild gesprochen werden. Was alles in Bewegung ist, fasst Rüdiger Kopf zusammen.

Der X-HiPro 858 von Hiab ist der kleinere der beiden neuen Ladekrane der X-Serie



Seine neue Generation Baustoffkrane von Palfinger als Konzeptstudie auf der IAA präsentiert



Einfache Handhabung oder komplexe Geräte? Groß oder klein? Ein einheitlicher Trend ist bei den Ladekränen nicht auszumachen. Gut, schon von jeher wurde der Gesamtmarkt von unter 1 mt bis hinauf weit über 100 mt nur von den ganz Großen im Geschäft abgedeckt. Die Mehrzahl der Anbieter konzentriert sich auf einen Bereich – entweder große Montagekrane oder kleinere Baustoffkrane. Doch der Reihe nach. So steht für Hiab das aktuelle Jahr ganz im Zeichen gleich mehrerer Neuerungen. Den Auftakt bildeten die neuen Flaggschiffe der noch jungen X-Serie. Zunächst erfolgte die Markteinführung des Großkrans X-HiPro 1058 mit 90 mt Hubkapazität, 34,5 Metern horizontaler Reichweite und einer vertikalen Reichweite von 38 Metern. Kurz darauf feierte der nur unwesentlich kleinere Bruder X-HiPro 858 mit 80 mt Hubkapazität, 34,5 Metern horizontaler Reichweite und einer vertikalen Reichweite von 38 Metern seine Premiere. Im Herbst dieses Jahres nimmt Hiab mit gleich einem Dutzend Modellen der neuen T-Serie eine Verdichtung seiner Produktpalette im leichten Kransegment vor. Das fein abgestufte Spektrum der Hiab-Ladekrane beginnt künftig bei den Leichtgewichtern der T-Serie, beginnend bei 0,9 mt Hubkapazität

und 1,9 Metern horizontaler Reichweite. Ebenfalls für Herbst 2015 angekündigt sind die neuen Modelle der Z-Serie. Zahlreiche Neuheiten hat Hiab auf der Nutzfahrzeugmesse RAI in Amsterdam gezeigt. Für sein Werk im polnischen Stargard hat Hiab indes das Vorbehandlungs- und Lackierverfahren „N-Durance“ etabliert. Hierbei erhalten die Kranbauteile in einem Tauchbad zuerst eine ultradünne nanokeramische Korrosionsschutzschicht. Im Anschluss folgen bei der Elektrotauchlackierung eine Lack-/Polymer-Beschichtung sowie eine langlebige Pulverlackierung.

Jetzt auch als Hybrid

Auf einer Baustelle das Thema Feinstaub anzusprechen, klingt schon fast absurd. Auf der klassischen Baustelle ist es dies auch. Doch die Einsätze mehren sich, wo auch Ladekrane plötzlich vor der Frage stehen, wie dieses Problem gelöst werden soll. Die Antwort liefert ein Palfinger-Kran in den Farben des Rutesheimer Unternehmens Lanz. Als Fahrgestell ist ein Arocs 5051 10x6/6 NLA ausgewählt worden. Darauf wurde der Palfinger-Ladekran PK 200002L-SH aufgebaut. Die Mercedes-Benz

Lkw-Baureihe für den Bau- und Spezialeinsatz Arocs 5051 hat ein Gesamtgewicht von fast 50 Tonnen, mit 48 Tonnen Gesamtgewicht mit einer Dauer-Einzel-Sondergenehmigung für Baden-Württemberg. Es wurde eine luftgefederte 9-Tonnen-Nachlaufachse an die Basis des Arocs Grounder 8x6/4 mit stahlgefederten Hinterachsen und permanent angetriebener erster Vorderachse zugefügt. Dank der lenkbaren fünften Achse beträgt der Wendekreis nur 22,60 Meter. Passend zum Einsatzzweck wurde die Abgasrückführung für Kranaufbauten angebaut. Der Kran ist auch mit einer Seilwinde mit 18 Tonnen Zugkraft ausgerüstet. Entscheidend an dem Kran ist aber vor allem die Tatsache, dass man mit ihm in Einsatzbereiche vorstoßen kann, die für einen Autokran nicht zugänglich sind. „Das trifft vor allem dann zu, wenn Platzmangel die notwendige Abstützbreite des Autokrans nicht zulässt, weil sein Gegengewicht im Weg ist“, erklärt Ralf Lanz, Geschäftsführer des Vermietunternehmens. Und dieser Koloss kann im Kranbetrieb von Diesel auf Elektro umgestellt werden. Arbeiten in Garagen, Tunneln, Hallen, Einkaufszentren und allen sonstigen emissionsgeschützten Bereichen, zum Beispiel auch bei Stuttgart 21, wird auf einmal möglich. >>



Arbeitet auch bei extremen Steigungen: der HMF 3220-k mit „Electronic Vehicle Stability“



Hyva hat gleich mit den HRZ und HZT zwei neue Baureihen aufgelegt

» Palfinger hat aber auch für den „Normalbereich“ nachgerüstet und seine neue Generation Baustoffkrane von Palfinger als Konzeptstudie auf der IAA präsentiert. „Das Beste noch besser machen“ war somit das Motto für die neuen Geräte. Bei gleichem Eigengewicht konnte die Hubkraft um 15 Prozent erhöht werden. In Summe ergibt das bei einem klassischen Baustoffauto einen Mehrwert an Nutzlast von 300 bis 500 Kilogramm. Im April wurden die ersten Krane an Kunden ausgeliefert. Durch das neue Schubarmprofil in Birnenform konnte laut Palfinger eine Menge Eigengewicht eingespart werden. Und auch die Kranfahrer freuen sich laut Palfinger, und zwar über die neue Leiter, mit der inzwischen der Kranhochsitz bequemer erreicht werden kann.

Seit 50 Jahren widmet sich Fassi Ladekränen, und seit fast 20 Jahren ist das norditalienische Unternehmen mit einer eigenen Tochter in Deutschland direkt vertreten. Im Wettstreit unter den Großen ist der Hersteller sicherlich mit unter den ersten Drei einzuordnen. Das zeigt auch die umfangreiche Auswahl an Lade- und Montagekränen von 1 mt bis 150 mt. Dabei geht der Hersteller auch auf Kundenwünsche ein, wie zum Beispiel einem Typ F1300RA.2.28 mit Jib L616, einem Lastmoment von 92 mt und einer maximalen horizontalen Reichweite von 37 Metern, der an Klema Kranverleih ausgeliefert wurde. Über den beiden Hinterachsen auf einem 4-Achser-Volvo vom Typ FM D13 8x4R aufgebaut, bietet der F1300 dank der sechsfachen Abstützung hundert Prozent Hubleistung

in einem Schwenkbereich von 360 Grad. Ist am Einsatzort das volle Ausfahren der Heckabstützung nicht möglich, so werde mittels Ballastierung auf der Ladefläche trotzdem die volle Hubkraft erreicht, erläutert der Hersteller. Klema-Geschäftsführer Sven Bauer hatte genaue Vorstellungen, wie sein Kranfahrzeug beschaffen sein sollte: Es sollte eine vierfache Abstützung bekommen und zusätzlich am Heck auf Rahmenbreite eine ausfahrbare Heckabstützung. Der Firmenchef, der auch Autokrane bis 500 Tonnen im Programm hat, meint: „Gerade bei Arbeiten auf engstem Raum, in Hallen oder im Umfeld von Hindernissen bieten Knickarmkrane enorme Vorteile gegenüber Autokränen in der gleichen Leistungsklasse“.

Vom Titan bis zur Navy

Beim dänischen Ladekranhersteller HMF reicht die Auswahl von 0,5 bis 85 mt. Das Unternehmen entwickelt seit über 70 Jahre Ladekrane und exportiert inzwischen in über 50 Länder, so auch mit dem eigenen Tochterunternehmen HMF Ladekrane mit Sitz in Bietigheim-Bissingen. Die Kranlogistik Stuttgart setzt für ihre Transport- und Montageleistungen seit Jahren auf Ladekrane. Jetzt hat das Unternehmen seinen Fuhrpark um drei Ladekrane von HMF erweitert und bewältigt damit auch anspruchsvolle Aufgaben auf engen Baustellen mit starkem Gefälle. Die Vorteile des neuen Krans erfuhr Boris Golowanow schon in der ersten Einsatzwoche. Kaum hatte der Berufskraftfahrer seinen neuen Actros mit Pritschenaufbau und

Ladekran vom Typ HMF 3220-k übernommen, ging es damit auf die erste Baustelle. „Rechts und links vom LKW war es so eng, dass ich die seitlichen Stützbeine nicht ausfahren konnte“, erinnert sich Golowanow, der seit über fünf Jahren zum Team der Kranlogistik Stuttgart gehört. „Trotz dieser Gegebenheiten ließ sich der HMF Kran sehr präzise bedienen, und ich konnte die geladenen Paletten problemlos vom Fahrzeug abheben“, so der Fahrer, der zuvor nur mit Ladekränen anderer Hersteller gearbeitet hatte. Deren Standsicherheitssystem funktioniert in Abhängigkeit der tatsächlichen Stützweite, die je nach System auf unterschiedliche Weise gemessen wird. Nicht ausgefahrene Seitenstützen führen dabei automatisch zu einem Systemstopp. Anders bei HMF: Der dänische Hersteller verfügt über das patentierte Standsicherheitssystem EVS, das mit Hilfe zweier hochsensibler Sensoren permanent den aktuellen Neigungswinkel des LKW misst. Die Stützweite spielt dabei keine Rolle. EVS steht für „Electronic Vehicle Stability“ und wurde bereits in den 90er Jahren von HMF entwickelt. „Zu Beginn der Arbeit muss ich den Kran per Knopfdruck kalibrieren, so dass er sich auf die tatsächliche Neigung des Lkw einstellen kann“, berichtet Golowanow. Dieser Vorgang funktioniert auch bei extremen Steigungen problemlos, wie sie nicht nur im Umkreis von Stuttgart häufig anzutreffen sind. Selbst wenn ein Gefälle von zwölf Prozent anliegt, misst das EVS unbeeindruckt alle relevanten Winkel und errechnet daraus die aktuellen Leistungsreserven. Diese sind umso größer, je mehr Last sich auf der Ladefläche des LKW be-



Ein Palfinger PK 200002L-SH in den Farben von Lanz. Das Besondere: Der Kran kann auch elektrisch betrieben werden

Dieser Ladekran von Effer verrichtet seine Dienste auf einem Schiff der Royal Navy



findet. Schließlich sorgt jede zusätzliche Palette beim Anheben, Schwenken und Senken der Last für mehr Stabilität und weniger Neigung.

Bei den Großen zu Hause fühlt sich Cormach. Jetzt hat das italienische Unternehmen einen nach eigenem Bekunden „Titan“ vorgestellt. Der 575000 AXO E9 J804, aufgebaut auf einem 6-Achs-Fahrgestell, verdient den Namen auch: In der Standardausführung mit neun hydraulischen Ausschüben erreicht der Kran damit eine seitliche Ausladung von 33,5 Meter. Das Jib-Modell kommt hydraulisch auf 57,84 Meter, mit zwei manuellen Ausschüben gar auf 66,88 Meter. Die maximale Tragkraft liegt bei 56 Tonnen – bei sieben Meter Ausladung. Selbst bei über 57 Metern können noch 8,3 Tonnen am Haken hängen. Dank der Kombination aus X- und A-Abstützung wird die Standsicherheit über 360 Grad auf lediglich vier Stützen gewährleistet.

Seit 1969 werden im niedersächsischen Garrel Krane der Marke MKG gefertigt. Individuelle Problemlösungen für jede Aufgabenstellung hat sich das Unternehmen auf die Fahne geschrieben, womit sich MKG nach eigenem Bekunden auch von den Großserienproduzenten unterscheidet. Die gesamte Produktion und das Know-how konzentrieren sich ausschließlich auf die Fertigung von hydraulischen Lade- und Montagekränen.

Ein halbes Jahrhundert beschäftigt sich Effer mit dem Thema Ladekrane. Das Italienische Unternehmen produziert nach eigenem Bekunden jeden Kran komplett innerhalb einer der vier italienischen Produktionsstätten – drei in Bologna und eine in Taranto – von der Planung bis zur Produktion, von der Bearbeitung der Stahlteile über die Lackierung bis hin zur Montage und den End-Tests. Das Effer-Programm geht von 2 bis 300 mt und umfasst mehr als 40 Modelle. Darunter sind auch viele Spezialprojekte wie die Modelle 2655, 2755 und 3000. Zuletzt hat Effer Spe-

zialkrane für die britische Navy geliefert. Das Modell 275M 5s kommt auf eine Reichweite von 14,47 Metern und eine Tragkraft von 1,37 Tonnen. Aufgebaut wurden die Krane auf den Schiffen HMS Mersey und HMS Severin, die im Atlantik kontrollieren, ob die Fischfangvorgaben eingehalten werden.

Gleich eine ganze Reihe neue Ladekrane hat Hyva in diesem Jahr aufgelegt, die sich speziell für Anwendungen im Recycling sowie beim Holztransport eignen; die Reihe HZR (R für Recycling) steht für Ersteres, die Reihe HZT (T für Timber) für Letzteres. Die HZR-Ladekrane wiederum sind in zwei Baureihen untergliedert, und in zwar mit L- oder mit Z-Ausleger. Insgesamt 20 Modelle gibt es hier. Ebenso werden die Forstkrane aus der 14 Modelle umfassenden HZT-Serie in L- und Z-Konfiguration angeboten. Obendrein existieren zwei Versionen: CE- und NON-CE-Modelle, also einmal mit Features, die der EN12999 entsprechen, und zum anderen ohne Lastmomentbegrenzer oder Ähnlichem. Als Eckpunkte der neuen Krane nennt Hyva unter anderem Zuverlässigkeit, Robustheit und Langlebigkeit. Eine Vielzahl von Konfigurationen ist erhältlich für die Abstützung, für die Kransteuerung und natürlich auch in Sachen Zubehör.

Ein Fassi F1300RA.2.28 mit Jib L616

