

# Profil zeigen

**Besondere Anforderungen werden an Mobilkranreifen gestellt. Der klassische EM-Reifen reicht für die hohen Anforderungen an die flexiblen Lastgeräte nicht aus. Worauf geachtet werden sollte und welche Problemlösungen die Reifenhersteller anbieten hat sich Kran & Bühne informiert.**

Um die sechs Tonnen hat ein normaler Kranreifen zu tragen. Darüber hinaus muss ein Reifen sowohl gute Laufeigenschaften auf asphaltierter Straße bei Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h aufweisen, als auch eine gute Traktion im Gelände haben. Und dies Sommer wie Winter. Die klassischen Größen bewegen sich im Bereich von 14 über 16 bis zu 20,5 Zoll. Diesen hohen Anforderungen werden derzeit eine Handvoll von Anbietern gerecht.

Drei Typen bietet Michelin für AT-Krane an. Der XVC und der XGC zeigen sehr gute Eigenschaften im Fahrbetrieb. Der Typ XGC ist besser für anspruchsvolleres Gelände ausgelegt. Das Profil des XGC zeigt nach Herstellerangaben eine höhere Laufleistung und damit einen niedrigeren Verbrauch. Ein präziser Geradeauslauf und verminderte Geräusentwicklung hat der Hersteller hier ebenso einfließen lassen, wie eine neue Kontur der Flankenauflagefläche. Der Radialreifen ist zudem mit einem Verschleißindikator, Nachschneideindikator und Profiltiefenmesspunkt ausgestattet, was eine einfachere Kontrolle des Reifenzustands ermöglicht. Der XGC ist nachschneidbar, reparierbar und runderneuerungsfähig. Mit dem XHC steht ein Reifentyp zur Verfügung, der etwas stärker auf das Gelände angepasst ist, dafür im Fahrbetrieb gegenüber dem XGC etwas schwächer ist.

Für die kalte Jahreszeit bietet Michelin speziell den XsnowPlus an, der bei niedrigeren Temperaturen eine bessere Bodenhaftung aufweist.

Aus seinem Programm ist Bridgestone der VHS der Allrounder. Größen zwi-



Neues Profil hat Michelin seinem Modell XGC gegeben



Einen nicht richtungsgebundenen Reifen für Mobilkrane führt Goodyear mit dem GP-2B im Programm

schen 14 und 20,5 Zoll stehen zur Verfügung. Verbesserungen wurden laut Hersteller im Bereich der Laufleistung und Geräuschoptimierung erreicht. Der Radialreifen ist mit einer 3-Lagen-Stahlgürtelkonstruktion und einer optimierten Profildesigngestaltung ausgestattet. Dadurch werde eine bessere Temperaturverteilung erzielt und der Reifen einer geringeren thermischen Belastung ausgesetzt. Die geschlossene Reifenschulter senkt die Vibrationen und den Geräuschpegel beim Fahren.

Einen Reifentyp für niedrige Außentemperaturen ist mit dem VSW im Programm. Dazu gibt es mit den VKT und VGT Varianten für den rauerer Untergrund.

Radialkranreifen in den Größen zwischen 14 und 20,5 Zoll bietet Goodyear an. Der GP-2B bietet nach

## Tipps der Hersteller

Ein höherer Verschleiß am Reifen und höherer Spritverbrauch können durch entsprechenden Umgang vermieden werden. Der wichtigste Faktor, der sich bei einem Reifen schnell ändern kann, ist der Luftdruck. Dieser muss entsprechend der Last angepasst werden. Eine Überballastung führt zu einem höheren Verschleiß und höherem Spritverbrauch. Ebenso verändern sich gerne die Spur und die Sturzweite, insbesondere zwischen angetriebener

und nicht angetriebener Achse. Eine regelmäßige Kontrolle vermindert den Verbrauch.

Der Abrieb ist, wie beim PKW auch, zwischen angetriebener und nicht angetriebener Achse unterschiedlich. Durch das Wechseln der Reifen zwischen den Achsen kann eine gleichmäßigere Abnutzung erreicht werden. Gleichfalls mit in die regelmäßigen Kontrollen integriert sein sollte die Vermessung der Achsparallelität.



### Gleichmäßiger Kontakt

Einen schonenderen Umgang mit den Reifen sieht Grove durch sein Megatrak-System gegeben. Durch die Kombination der Einzelradaufhängung mit direkt angetriebenen Rad kann eine flexible Achse zwischen den Rädern installiert werden. Durch diese Achse haben die Reifen bei einer Schrägstellung mit ihrem vollen Profil Kontakt zum Boden. Die Beanspruchung auf den Reifen und somit auch der Verschleiß ist geringer.

eigenen Angaben neben einer ausgezeichneten Laufruhe und langen Lebensdauer auch eine gute Durchzugskraft für Geländeanwendungen. Derzeit testet das Unternehmen einen neuen Reifentypen, der voraussichtlich im Laufe des Jahres vorgestellt wird.

Neben den hier genannten Herstellern gibt es eine große Auswahl an Anbietern die EM- und LKW-Reifen in ihrem Programm führen.

**K&B**



Sechs Tonnen Last trägt jeder Reifen