

Die Revolution läuft

LKW-Ladekrane Anno 2016: Welche Modelle kommen? Was können sie?
Alexander Ochs hat sich am Markt umgesehen und umgehört.

Das LKW-Ladekrane, egal ob im Forst, im Recycling, im Bau oder Baustoffhandel, als starke Arbeitstiere zum Transport sowie zum Be- und Entladen eingesetzt werden, das wird sicherlich weiterhin so bleiben. Dass dabei der Kranführer auf- und abhüpft von der Pritsche auf den Boden oder mit der Funkfernsteuerung auf der Baustelle um sein Fahrzeug herumgeht, um einen optimalen Blick auf die Szene zu haben, dass er überhaupt jemals die Fahrzeugkabine verlässt – das soll in Zukunft der Vergangenheit angehören? Klingt paradox oder unglaublich? Aber die Hersteller arbeiten schon daran. Wie in so vielen Bereichen des Alltags und des Berufslebens hält die Digitalisierung Einzug. Und das bis in die hintersten, finstersten Forstrecken Finnlands oder in die weit abgelegenen Wertstoffhöfe Weimars.

Die Rede ist von **Hiab** und seinen Visionen. Es klingt schon fast ein bisschen nach James Bond, was die Schweden da planen: nichts Geringeres als die Revolution der Kransteuerung. Und die geht so. Der Kranführer stülpt sich eine klobige Hightechbrille über, die von der Stirn bis zur Oberlippe reicht. Vier Kameras oben auf dem Kran – auf Augenhöhe des Bedieners beziehungsweise auf Höhe des Hochsitzes – erfassen die Umgebung und senden diese Bilder an die Virtual-Reality-Brille. Damit erhält der Kranbediener dem Hersteller zufolge ein absolut realistisches 240-Grad-Blickfeld. Wenn der Bediener seinen Kopf zur Seite dreht, wechselt das Brillenbild von den nach vorne gerichteten Kameras zu den zwei seitlichen Kameras, erklärt Hiab das System namens „HiVision“.

Visionen ab September

Verantwortlich für diesen Quantensprung in der Kransteuerung ist der Pole Rafal Sornek. Er ist so etwas wie der Technologie- und Innovations-treiber bei Hiab. Er sieht das, was manche für Visionen eines Utopisten halten könnten, ganz nüchtern. Denn mit seinem System muss der Kranführer gar nicht mehr aus dem Fahrerhaus raus, sondern kann gemütlich

innen Platz nehmen – egal ob im strömenden Regen, ob im Permafrost des Nordkap oder in unter der sommerlichen Gluthitze des deutschen Südwestens. Sornek geht sogar noch einen bedeutenden Schritt weiter: Eigentlich muss der Kranführer gar nicht mehr beim Kran sein. Sondern zuhause. Oder im Büro. Gesteuert wird aus der Ferne. Aus weiter Ferne. „In Zukunft muss der Bediener noch nicht einmal im LKW sitzen, sondern er kann aus der Ferne arbeiten, das spart Zeit und Kosten. Ich bin absolut davon überzeugt, dass wir in naher Zukunft fahrerlose LKW auf den Straßen haben werden. Es würde dann keinen Sinn ergeben, einen Kranbediener untätig darin mitfahren und darauf warten zu lassen, an den Arbeitsort zu gelangen. Zudem könnte eine Person auch durchaus mehrere LKW-Ladekrane aus der Ferne betreiben.“ Damit geht er wiederum noch einen – großen – Schritt weiter. Ein Mann bedient mehrere Krane gleichzeitig? Ja, ganz recht. Und obendrein ändern sich die Arbeitsabläufe für den Bediener komplett. Einer, der das Ganze in der Praxis ausprobiert hat, meinte hinterher: „Das System übertrifft die Erwartungen. Natürlich ist es im Vergleich zu herkömmlichen Arbeitsabläufen vollkommen anders.“ Rund 3.000 Besucher haben „HiVision“ auf der bauma getestet. Hiab zufolge waren nicht nur die Neueinsteiger davon begeistert, sondern auch die erfahrenen Kranbediener, die sofort Vorteile dieses Systems erkannten: Man muss nicht mehrmals am Tag ins LKW-Fahrerhaus hinein- und wieder herausklettern.

Die ersten mit HiVision ausgerüsteten Krane werden die drei Loglift-Modelle F 118 S, F 140 Z und Loglift F 150Z sowie



Fassis Prunkstück F2150RAL
beim Einsatz in Helsinki



der Jonsered J 1180 S sein, berichtet Marketingleiter Joachim Neuber. Alle Kurzholz-Ladekrane sollen in der ersten Stufe mit HiVision ausgestattet werden. Bestellt werden kann schon; ausgeliefert wird ab Anfang 2017. Bis es soweit ist, können die anderen Hersteller vielleicht ein Stück weit nachziehen oder ähnlich starkes technologisches Geschütz auffahren. Denn auch woanders hat die Zukunft schon begonnen.

Unabhängig von der technologischen Weiterentwicklung bringt Hiab auch weiterhin beachtlich viele neue Modelle heraus. Das Großkranprogramm besteht nun aus den fünf Modellen Hiab X-HiPro 558, 638, 658, 858 und 1058. Der auf der bauma gezeigte 558 trumpft mit einem Lastmoment von 50 mt auf und wiegt zwischen 5.350 und 5.458 Kilogramm, benötigt aber lediglich 1,283 Meter Aufbaumaß. Und nach unten wird die Baureihe durch den neuen X-HiPro 232 abgerundet. Der Kran wird erstmalig präsentiert auf der IAA 2016 in Hannover vom 22.-29. September (siehe S. 42).

Die Zukunft ist da

Palfinger, in vielerlei Hinsicht führend bei Ladekranen, auch technologisch, hat für Lanz aus Rutesheim ein Riesensymbol auf einen Standard-LKW aufgebaut. Der 50-Meter-Koloss PK200002 SH, aufgebaut auf einem Arocs 5-Achser, ist mit zwei Elektromotoren ausgestattet, welche bei Bedarf den Dieselantrieb ersetzen. Die Folge ist eine spürbare Senkung von Verbrauch, Lärm- und CO₂-Emissionen. Arbeiten in emissionsgeschützten Gebieten wie an Stuttgart 21 oder bei Tunnel- und Hallenbauten sind mit dem E-Kran mühelos machbar. Und: Während für andere Krane in dieser Größenordnung immer Wochen im Voraus eine Schwertransport- oder Sondergenehmigung eingeholt werden muss, ist der Ladekran von Lanz dank einer Dauergenehmigung für Baden-Württemberg auch kurzfristig einsetzbar.

weiter S. 21 >>

Palfingers zweitstärkster Kraftprotz,
der PK 165.002 TEC 7



Hiabs X-Pro 558 bringt ein
Lastmoment von 50 mt

Die VR-Brille formt ein 240-Grad-Bild,
das sich aus vier Kameras speist



Zug- und kräftig

Wenn der Platz nicht ausreicht für einen LKW oder Autokran, leisten Alu-/Anhängerkrane treue Dienste. Kran & Bühne stellt die neusten Modelle vor.



Ob Dachwerk oder Fachwerk, der Paus PTK 27 spielt hier seine Vorteile aus

Anhängerkrane fristen eher ein Nischendasein, können aber in vielen Einsatzszenarien durchaus punkten und wertvolle Dienste leisten. Nehmen wir die typischen Bau-Beispiele wie den Hallen- und Fassadenbau, den Fensterbau und das Dachdecken: Da ist die minimale Aufstellfläche häufig ein Plus. Besonders kompakt gibt sich da der **Paus**-Anhängerkran PTK 27, der zusammen mit dem größeren Bruder PTK 31 in München zu sehen war. Dank einer klappbaren Zugvorrichtung benötigt man keine Deichsel mehr, und das Chassis kommt mit nur einer Achse aus. Die Stützen lassen sich einzeln ausklappen und austeleskopieren. Neben einer Tonne bzw. 1,6 Tonnen Nutzlast bietet das Duo eine Ausfahrlänge von maximal 27 bzw. 31 Metern – und das bei einer maximalen Aufstellbreite von unter fünf Metern. Selbst bei schmaler Abstützung kann der PTK 31 die maximale Last von 1,6 Tonnen um 360 Grad bewegen. Ziehen lassen sich beide ebenso einfach, da ihr Gewicht bei 2,9 und 3,5 Tonnen liegt. Beim PTK 31 lässt sich die Zugdeichsel einschieben. Außerdem lässt er sich zur 25-Meter-Arbeitsbühne mit 250 Kilogramm Korblast umbauen. Vielleicht auch ein Grund, warum sich einige Vermieter für die Paus-Krane entscheiden haben, darunter Berning, Schwenk sowie Wendel – und Roggenland mit gleich sechs Stück.



Böckers AHK 36/2400 im Einsatz

Die Firma **Böcker** hat zuletzt den AHK 36/2400 mit Hybridmastprofil sowie den AHK 30/1500 KS vorgestellt. Ersterer topt die Palette der Westfalen mit 36 Metern Ausfahrlänge und Nutzlasten bis maximal 2.400 Kilogramm. Bei einer Belastung von 250 Kilogramm kommt der Anhängerkran immer noch auf eine Reichweite von 23 Metern, bei einer Tonne sind es zehn Meter. Sage und schreibe 256 verschiedene Stützeinstellungen hat der Kran in petto. Optional ist für den AHK 36/2400 auch ein Arbeitskorb erhältlich. Der AHK 30/1500 KS bietet 1.500 Kilogramm Nutzlast sowie eine Ausfahrlänge von 30 Metern. Mit 250 Kilogramm Last erzielt er eine seitliche Reichweite von 21 Metern. Der Zweifach-Teleskopmast wird durch einen Hydraulikzylinder auf 85 Grad aufgerichtet. Das Alumastpaket wird durch einen Teleskopzylinder und Flyerketten teleskopartig auseinandergeschoben. Der Wippausleger, der nochmals zweifach auf eine Länge von maximal 9,10 Meter ausziehbar ist, kann hydraulisch auf 160 Grad aufgerichtet werden. Durch die Klapp-Schwenkstützentechnik benötigen auch diese beiden mit einer Schwenkdeichsel ausgestatteten Kranmodelle nur sehr wenig Aufstellfläche.



Für den K1000 RSX ist neu eine größere Arbeitsbühne für bis zu drei Personen zu haben

Bei **Klaas** reicht die Palette der Anhängerkrane vom „K17-24 TSR Light“ mit ausgefahren maximal 26 Metern und einer Nutzlast von 650 Kilogramm über diverse Varianten und Modelle, zum Beispiel mit hydraulischer Klappspitze, bis hin zum Topmodell K23-33 TSR-City: Der Allround-Anhängerkran punktet mit einer über zwölf Meter langen Klappspitze, Einachsbetrieb und einer Ausfahrlänge von 34 Metern. So lässt sich Material auch an die Rückseite hoher Gebäude schaffen. Die Deichsel lässt sich von 9,2 auf 7 Meter einschieben. Neu überarbeitet hat Klaas auch sein Flaggschiff im Autokranbereich: Der K1000 RSX mit knapp 50 Metern Hakenhöhe und an die 52 Meter Ausfahrlänge setzt hier neue Maßstäbe im Segment des mobilen Alu-Kran, auch dank einer Vielzahl technischer Neuerungen. So lässt sich das erste Element der starken Klappspitze stufenlos nun per Funkfernsteuerung teleskopieren. Dabei hat Klaas seine patentierte und leichte Teleskopiertechnik auf die Seilwinde der Klappspitze übertragen. Weniger Gewicht im Mast bedeutet zugleich eine größere Reichweite: So lassen sich bei einer Last von 1.000 Kilogramm 30 Meter entfernte Arbeitsbereiche ansteuern, bei einer Last von zwei Tonnen liegt die Reichweite bei 20 Metern und mit drei Tonnen am Haken bei 12 Metern.



Palfingers neue Solid-Baureihe



Hoffmanns neuer Hüffermann-Elektroladekran PK 5300-SH wurde speziell für Innenräume konzipiert



Dickes Ding: Cormachs 575000 AXO E



Der 2055 ist Effers Größter

» Der Vermietfirma zufolge handelte es sich um den weltweit einzigen Ladekran mit Elektromotor. Doch seit 2014 tüfelt **Hüffermann** ja an seinem Elektroladekran auf Grundlage eines Palfinger PK 53002-SH, kombiniert mit hauseigenem Fahrwerk. Mittlerweile steht bereits die zweite Generation. Ausschließlich elektrisch angetrieben wird der 53-mt-Kran im Fahr- wie im Kranbetrieb, sei es über den Akku oder übers Stromkabel. Bei vier Meter Ausladung hebt der E-Ladekran 10,5 Tonnen und auf 16 Metern noch 2,5 Tonnen. Die maximale Reichweite liegt bei 25 Metern. Vor kurzem hat sich Arbeitsbühnen Hoffmann aus Waghäusel für ein solches Modell entschieden. Der Kran, laut Vermietfirma der erste Elektroladekran in Süddeutschland, hat eine Arbeitshöhe von 33,7 Metern bei 4.400 Kilogramm und eine seitliche Reichweite von 30 Metern mit 440 Kilogramm am Haken.

Emissionen sind ein – für die Hersteller leidiges – Thema, dessen man sich annehmen muss. Durch die Daumenschrauben des Gesetzgebers legen die Trägerfahrzeuge ständig an Gewicht (und Komplexität) zu. Da sind die Kranbauer gefordert: Sie müssen ihre Lade- und Montagekrane abspecken und zugleich genauso leistungsstark machen oder am besten noch eine Schippe drauflegen. **Fassi** hat sich bei der Neuentwicklung seines neuen Knickarmkrans F2150RAL für den Einsatz von ultrahochfesten Stählen entschieden und den Kran so technologisch „aufgerüstet“. Die Italiener vertrauen auf den Stahl vom Typ Strenx 900 und Strenx 1100 für den Einbau im Hubarm und in den Auslegern. Auch Fassi spricht von einer „Revolution in der Schwerlastkass“, da sich der neue F2150RAL wegen seines geringen Eigengewichts auf 4-Achs-LKW aufbauen lässt. Minimaler Stahlbau, maximale Leistung: Der Kran in der Traglastklasse von 160 mt und 1570 kNm bietet eine maximale Reichweite von 41,30 Meter mit Jib-Verlängerung. „Mit seiner Stahlgüte Strenx hat SSAB ein außergewöhnliches Leistungsniveau erreicht“, urteilt Chef Giovanni Fassi. Magnus Carlsson von SSAB retourniert: „Die Verbindung von Strenx und dem Knowhow von Fassi hat ein neues Maß an Leistung erlaubt – bei reduzierten Betriebskosten für den Kran.“ Fassi geht es auch darum, Autokrane Einsätze abzuzeigen. Offensichtlich mit Erfolg, wie Juha Koponen, Geschäftsführer des Kranbetreibers Kurko-Koponen aus Finnland berichtet: „Wir arbeiten seit vielen Jahren mit großen Autokrane. Vor kurzem haben wir einige von ihnen durch leistungsstarke LKW-Knickarmkrane ersetzt. Mit dem Fassi F2150RAL, ausgestattet mit Jib und Seilwinde, können wir jetzt viele Einsätze fahren, bei dem sonst ein 200-Tonnen-Mobilkran erforderlich war. Die relativ schlanken Ausleger in Kombination mit einer Winde ermöglichen es uns, komplexe Operationen durchzuführen, die ansonsten nicht machbar sind.“

Auch **Palfinger** lässt die Muskeln spielen: Die Österreicher setzen auf enorme Hubkraft und große Reichweite, ermöglicht durch eine neue Vollsensoren am Ausschub. Mit dem neuen zweitgrößten Topmodell PK 165.002 TEC 7 bringen sie den laut eigener Einschätzung „größten und leichtesten Schwerlastkran für 32-Tonnen-LKW“ auf den Markt. Auch hier die Quadratur des Kreises: Dem Minus von erstaunlichen 800 Kilogramm beim Gewicht steht ein Plus von bis zu 20 Prozent bei der Hubkraft gegenüber, verglichen mit dem Vorgängermodell PK 150002. Das neue Modell kommt auf ein Hubmoment von 125 Metertonnen. Die maximale Traglast mit Fly-Jib liegt bei 8,2 statt bisher bei 6,5 Tonnen. Mit dem PJ 240 E erreicht der PK 165.002 TEC 7 eine maximale Hubhöhe von 35 Metern, mit dem zusätzlichen Knicksystem PJ 300L F sogar 40 Meter.

„Der PK 165.002 TEC 7 setzt konsequent auf Leichtbau und verwendet in der Konstruktion das neue P-Profil“, erläutert Gerald Pschernig von Palfinger. Auch hier sind Visionen umgesetzt worden: Der Kran lernt sehen. Der voll ausgestattete Großkran liegt dem Hersteller zufolge nicht nur auf dem Papier unter dem Gesamtgewicht von 32 Tonnen, sondern hält dieses Limit auch in der Praxis in Vollausstattung ein. Damit lässt sich das Kranfahrzeug ohne Sondergenehmigungen oder Einschränkungen einsetzen. Weiter nach oben schrauben lassen sich die Leistungsgrenzen durch die optionale Längenmessung im Ausschubsystem. Dadurch weiß der Kran exakt, wo sich der Ausschub und die Last gerade befinden. »

Auf der bauma hat Hyva seine zwölfköpfige neue Kranfamilie enthüllt



Drei Modelle zeigte Comet erstmals in München



HMFs neuer 810-RC



Das Portfolio von Toimil aus Spanien

» Die Steuerungselektronik arbeitet mit diesen Daten und passt den Arbeitsbereich an die jeweilige Situation an. Die Standsicherheitsüberwachung HPSC kann damit die maximale Hubleistung ausschöpfen. Und obendrein bringt das DPS-C eine proportionale Hubkraftherhöhung am Fly-Jib. Neu konzipiert wurden Schwenkwerk und Schubsystem.

Am anderen Ende der Skala hat Palfinger seine Solid-Baureihe überarbeitet und sechs neue Modelle von 5 bis 12 mt vorgestellt. Die neuen Krane PK 8.501 SLD 1, PK 8.501 SLD 3, PK 9.501 SLD 5, PK 11.001 SLD 1, PK 11.001 SLD 3 und PK 12.501 SLD 5 ersetzen die bestehenden Modelle PK 8501, PK 9001 EH und PK 11001 und PK 12001 EH. Sie sind mit einem Kniehebel zwischen Haupt- und Knickarm ausgestattet und gedacht für „unkomplizierte Ladetätigkeiten“ vor allem bei kommunalen Anwendungen. Das Eigengewicht bleibt unverändert, dafür konnten die Ingenieure die Hubkraft steigern. Das konventionelle Schubarmsystem umfasst bis zu vier hydraulische Ausschübe. Drei Ausstattungsvarianten sind geboten: Während sich die Modelle, die auf SLD 1 enden, nur an Nicht-CE-Märkten richten, verfügen die SLD-3-Geräte in der Basisversion über eine Überlastsicherung und Hochsitzsteuerung. Die Top-Version SLD 5 ist ausgestattet mit Paltronic, E-HPLS, Funkfernsteuerung und Load-Sensing Steuerventil. Allesamt erzielen sie eine hydraulische Reichweite von bis an die zwölf Meter.

Für große Ladekrane immer gut ist **Cormach**. Der neue 575000 AX0 E prunkt mit neunfachem Ausschub und 25 Tonnen Gegengewicht. Auf gut vier Metern hebt er so 80 Tonnen, auf 14 Metern 23 Tonnen. Mit Jib kann der Großkran 1,6 Tonnen auf 58 Meter bringen. Dafür muss der auch in vielerlei Hinsicht große Kran auf einem 2,55 Meter breiten und 8,3 Meter langen Chassis aufgebaut und eine Aufstellfläche von 11,4 mal 11,8 Metern eingeplant werden. **Effer** kam mit dem neuen 955 V-Stab und der neuen Steuerungselektronik Progress 2.0 zur bauma. Das V-Stab-Stützsystem vergrößert dem Hersteller zufolge den Arbeitsbereich bei voller Traglast um 35 Prozent. Außerdem gibt es bei Effer nun Doppel-V- und

XV-Abstützung für die Modelle 955, 1355 und 1405 zur Optimierung der Hubkraft auch bei beengter Situation vor Ort. Interessant insbesondere für heckmontierte Krane. Die Effer-Krane 655, 685, 855 und 955 mit Doppel-V-Abstützung lassen sich auch auf 3-Achs-Chassis aufbauen, für mehr Kompaktheit.

Auf der bauma hat **Fassi** eine Reihe von Neuheiten vorgestellt, darunter die Modelle F40B, F255A und F1650RA. Ende 2015 kamen bereits die leichten, kleinen Krane F65B.1 und F70B.1 mit einem Lastmoment von 6 bzw. 7 mt. Die Krane neun Prozent ihres Gewichts abgespeckt, und der F65B.1 bietet ein Plus von ebenfalls neun Prozent bei der Reichweite gegenüber dem Vorgängermodell. Extrem kompakt und bemerkenswert im Verhältnis Hubkraft zu Gewicht gibt sich der neue F40B, laut Hersteller ideal für den Aufbau auf 3,5-Tonnern. Vier Ausführungen sind zu haben. Der F40B.0.24 bietet ein Lastmoment von 3,67 mt, 9,4 Meter Reichweite und wiegt 675 Kilogramm. Im mittleren Segment, der XE-Serie, folgte der F255A dem F545RA auf dem Fuße. Mit 22 mt liefert der F255A eine Reichweite von 17,1 Meter, welche durch Erweiterungen auf 25 Meter maximiert werden kann. Die Basisversion verfügt über bis zu sechs Hydraulikausschübe, es gibt aber auch vier Varianten mit kurzem zweiten Jib. Standardmäßig hat der F255A die FX500-Steuerung, die RCH/RCS-Fernbedienung und die FSC-S- oder H-Stabilitätskontrolle an Bord. Drittgrößter Schwerlastkran der Italiener ist nun der neue 121 mt meisternde „F1650RA.2.28 xhe-dynamic“. Er füllt die Lücke zwischen dem F1550 und dem F1950 und kommt auf knapp 20 Meter Reichweite. Dabei hebt der 13 Tonne schwere Kran noch 5.245 Kilogramm. Mit Jib hebt der F1650 eine Last von 2,25 Tonnen auf 26,8 Meter raus.

Stärker im Konzert der Ladekrane mitmischen will **Hyva** aus den Niederlanden. Der Name ist in deutschen Ländern nicht so bekannt, das soll sich aber ändern. Denn Hyva, das auch die Kranmarken **Amco Veba** und **Fratelli Ferrari** herstellt, hat auf der bauma eine zwölfköpfige Kranfamilie enthüllt mit Lastmomenten zwischen 13 und 18 mt. Die neuen Krane stel-

len für Hyva insofern eine radikale Erneuerung dar, als sie von Grund auf neu konstruiert und geplant wurden. Die neue Kranreihe umfasst die beiden Teleskopkrane HT130 und HT162, die auf die Fahrzeugbergung und alle Anwendungen abzielen, bei denen ein kompakter und einfach zu bedienender Kran benötigt wird. Relativ einfach aufgebaut sind die Gelenkauslegerkrane HB130 mit 13 mt und HB160 mit 16 mt, die für alltägliche Be- und Entladevorgänge konzipiert sind. Des Weiteren gibt es ein halbes Dutzend an Knickarmkranen mit doppeltem Kniehebel: Die Modelle HC131, HC143, HC153, HC161, HC171 und HC183, die bereits komplexere Hebeanwendungen meistern. Und für den Aufbau auf LKW mit kurzem Radstand sind ebenso neu zu haben die Kurzausleger-Knickarmkrane mit doppeltem Kniehebel HC131K und HC161K, ebenfalls mit einem Lastmoment von 13 und 16 mt. Die Bedienerstation mit Kransteuerung und Stabilisatorfunktionen bietet eine Vielzahl von Stützfußfunktionen und -konfigurationen. Neu sind auch das „Dynamic Load Diagram“, das die Kranhülleleistung auf der Basis der aktuellen LKW-Stabilität vorab überprüft, und die Funktion „Magic Touch“, mit der sich der Kran automatisch aus der Transport- in die Arbeitsstellung – und andersherum – bringen lässt. Hyva zufolge ist der 425 Grad große Schwenkwinkel der beste in der mittleren Kranklasse. Die zwölf Modelle werden auch unter dem Ferrari-Label zu haben sein, und zwar als Baureihen 7000 und 9000.

Eine neue Kranserie mit 5,4 bis 8 mt bringt auch **HMF** aus Dänemark. Auch hier liegt der Akzent auf niedrigem Eigengewicht im Verhältnis zur Hubkraft, was zu einer hohen Nutzlast auf der Fahrzeugpritsche führt. Die Reihe umfasst acht Modelle mit manueller und mit Funksteuerung. Alle neuen Krane verfügen über den sogenannten „Power-Plus-Kniehebel“ mit 15 Grad Überknick. Der innere Ausleger kann zudem in eine 90-Grad-Stellung gefahren werden, was zu einer maximalen Hubkapazität im gesamten Arbeitsbereich führt, und zwar in der Höhe, bei langer Reichweite und bei Hüben im Nahbereich dicht an der Säule, so der Hersteller. Trotz einer Reichweite von gut elf Metern sind die Krane sehr kompakt gebaut: Das kleinste Einbaumaß beträgt nur 66 Zentimeter einschließlich zweier Zusatzventile zur Kranarmspitze mit Breiten von 2,1 beziehungsweise 2,2 Metern. Die neuen Krane lassen sich somit gut auf kleineren Fahrzeugen montieren. Ebenfalls neu entwickelt wurde das Stützbeinkonzept. Es bietet die Möglichkeit für eine stufenweise Platzierung und Bewegung des Stützbeins: Es gibt ein festes vertikales Stützbein, ein schwenkbares Stützbein in Abständen von 45 Grad oder ein schwenkbares Stützbein mit Gasfeder, die das Gewicht ausbalanciert.

Neue Akteure enternten das Ladekransegment auf der bauma: der Arbeitsbühnenhersteller **Comet** aus Italien und **Soosan** aus Südkorea. Während Comet nicht viel Aufhebens um seine drei Modelle machen wollte, präsentierte Soosan den Prototyp SCF 1216 mit 12 mt Lastmoment. Aus

Spanien stammt die Firma **Hermanos Toimil Garcia**, die auf der bauma ihre Kranreihe zwischen zwei und 85 mt gezeigt hat. Ladekrane mit Lastmomenten zwischen neun und 450 mt hat auch **World Power Erkin** aus der Türkei auf der bauma gezeigt. Das Topmodell ER 450.000 L-8, aufgebaut auf einem 4-Achs-Chassis, hebt bis zu 150 Tonnen, ist aber aufgrund seiner Achslastkonfiguration oberhalb von 14 Tonnen für die meisten Länder Europas nicht geeignet.

Noch einmal zurück in die Zukunft. Hiabs Präsident Roland Sundén erklärt: „Innovation hat eine Schlüsselstellung bei uns. Unser Ziel ist, dass sich bis 2018 alle unsere neuen Ausrüstungen miteinander verbinden lassen und in der Lage sind, mit anderen Systemen und Geräten zu kommunizieren. Wir haben bereits über 15 Jahre Erfahrung, um Anwendungsdaten von Ladekranen in wertvolle Informationen für die Entwicklung von Produkten und Eigenschaften umzusetzen.“ Und Rafael Sornek sagte auf der bauma, für 2020 erwarte er voll autonome Taxis; für 2025 dann LKWs. <<

Der Fassi F255 bietet eine Reichweite von 17,1 Meter



Fratelli Ferrari enthielte seinen 7131C



PAUS
...the people who care



Paus Anhängerkrane

- Ausfahrlänge bis zu 31 m
- Nutzlast max. 1,6 t



Paus Anhängerbühnen

- Arbeitshöhe bis zu 21 m
- Korblast max. 200 kg

Besuchen Sie uns auf der
glasstec!
Halle 9, Stand 9A38



Paus Bauaufzüge

- Förderhöhe bis zu 42 m
- Nutzlast max. 400 kg

Hermann Paus
Maschinenfabrik GmbH
Siemensstr. 1-9
48488 Emsbüren
www.paus.de