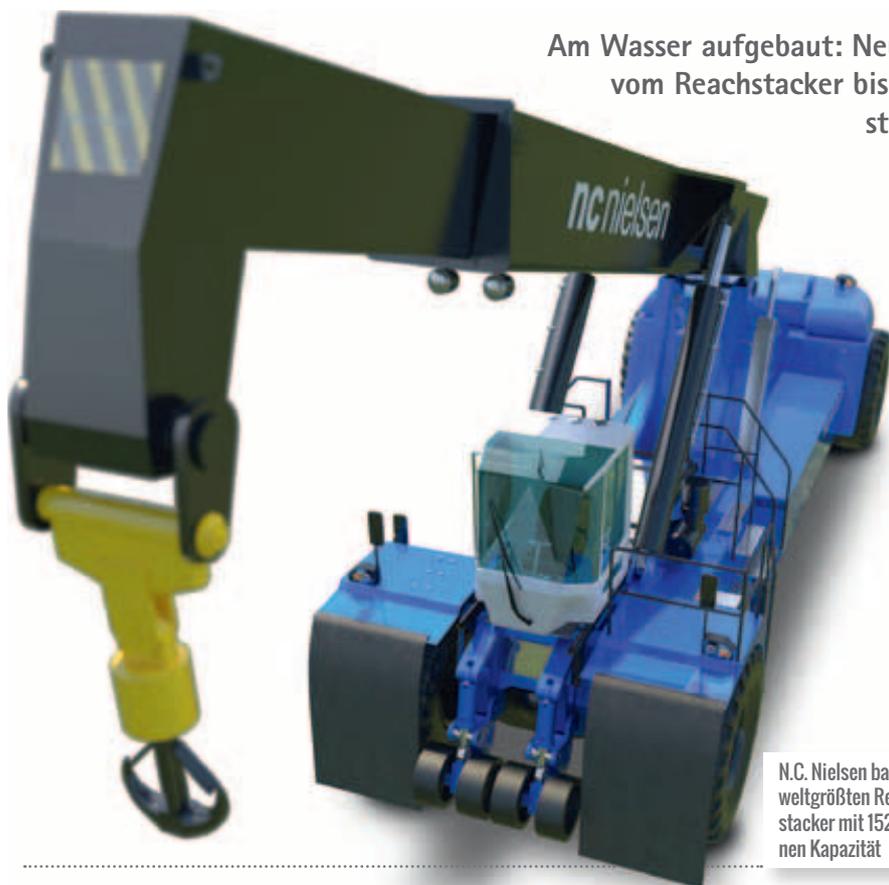


KRANE an der KAIKANTE

Am Wasser aufgebaut: Neues „Port Equipment“ vom Reachstacker bis zum Hafemobilkran stellt Kran & Bühne vor.



N.C. Nielsen baut den weltgrößten Reachstacker mit 152 Tonnen Kapazität

Fangen wir mit dem Größten an: Er kommt von der vergleichsweise kleinen dänischen Firma N.C. Nielsen. Es handelt sich um nichts Geringeres als den weltgrößten und stärksten Reachstacker mit 152 Tonnen Tragkraft. An dem tüfteln die Dänen gerade. Die extreme Hubkapazität wird verstärkt nachgefragt – primär aufgrund größerer Teile. Bislang führt **N.C. Nielsen** Reachstacker mit bis zu 100 Tonnen im Programm. Das neue Schwergewicht wird mit einem **Konecranes** 4545 als Ausgangspunkt aufgebaut. Es wiegt selbst 110 Tonnen, ist 4,90 Meter breit und mit abgesenktem Ausleger 15 Metern lang. Die gesamte Geometrie der Maschine wurde unter anderem durch einen verstärkten Ausleger für Hubvorgänge von bis zu 15,40 Meter Höhe, ein erhöhtes Gegengewicht, größere Hubzylinder, zwei Meter hohe Reifen und ein zurückgezogenes Fahrgestell verändert, das es einfach macht, dicht an die Güter heranzufahren. „Wir haben die meisten Teile an unserem neuen Reachstacker im Verhältnis zu früher vergrößert. Es erfordert viele Berechnungen, Probekonstruktionen und Testversuche, bis dies möglich wird. Nach einem sehr interessanten Entwicklungsprozess ist es unseren Ingenieuren jedoch geglückt, die ‚Formel‘ für unseren neuen Reachstacker zu finden“, berichtet Per Nielsen, Technischer Direktor von N.C. Nielsen. „We lift Denmark“, lautet das stolze Motto der Firma. Nicht ganz ohne Grund, ist N.C. Nielsen mit einem Umsatz von 67 Milli-

onen Euro und knapp 200 Beschäftigten doch der größte Anbieter von Staplern und Terminal-Zugmaschinen im ganzen Land.

Nur im Vergleich dazu backt **Hyster** kleinere Brötchen. Der US-Hersteller entwickelt derzeit einen 48-Tonnen-Elektrostapler mit Lithium-Ionen-Batterie. „Am Ende der Entwicklungsphase möchten wir den Stapler jedoch mit drei verschiedenen Antriebsoptionen anbieten“, sagt Jan Willem van den Brand von Hyster. „Unter anderem auch mit einer Kombination aus kleiner oder mittlerer Batterie und einer Nuvera-Brennstoffzelle. Es besteht von unseren Kunden eine wachsende Nachfrage nach emissionsfreien Staplern, um die Umwelt zu schonen, die aber gleichzeitig auch die hohe Leistungsfähigkeit eines Schwerlaststaplers erreichen.“ Problem dabei: Ohne Auflademöglichkeit während der Schicht reicht die Kapazität eines Li-Ion-Akkus derzeit für die anspruchsvollsten Anwendungen nicht aus. Hier kommen die Brennstoffzellen ins Spiel: Eine Schnellbetankung mit Wasserstoff wäre eine Lösung. Unabhängig von der Stromquelle bietet der neue elektrische Großstapler eine hocheffiziente Energierückgewinnung dank intelligenter Systemarchitektur, die es ermöglicht, dass die verschiedenen Systeme des Staplers unabhängig voneinander mit optimaler Leistung laufen können. Diese innovativen Technologien hat Hyster zum Patent angemeldet. Hysters Produktpalette umfasst 17 verschiede-

Sennebogens neuer 9300E punktet mit Liftkabine



nen Containerstapler/-handler vom Leer-Container-Stapler über den Voll-Container-Stapler bis hin zum 46-Tonnen-Reachstacker RS46.

Seit Frühjahr 2017 arbeitet das erste Serienmodell hierzulande von **Konecranes'** Hybrid-Reachstacker SMV 4531 TB5 HLT. Der Reachstacker mit Diesel-/Elektroantrieb mit einer Hubkapazität von 45 Tonnen arbeitet am DIT in Duisburg im Containerhandling. Der laut Hersteller „erste hybride Reachstacker der Welt“ ist bereits seit vier Jahren im schwedischen Helsingborg im Einsatz und hat über 8.000 Betriebsstunden absolviert.

Im Hafen mobil

Mit seinem neuen Hafemobilkran hat **Sennebogen** ganz klein angefangen: Auf der *transport logistic* haben die Bayern den 9300E im Maßstab 1:15 vorgestellt. Mittlerweile steht die Maschine, die 90 Tonnen Traglast bei knapp 20 Meter Ausladung bietet, in Originalgröße im Straubinger Werk. Er geht noch dieses Jahr an den türkischen Kunden **IDC Liman Isletmeleri** im Hafen Izmir. Mit 40 Meter Arbeitsradius bedient der Kran, der mit verstellbarer Kabine aufwarten kann, Schiffsgrößen bis zur Panamax-Klasse für den Schüttgutumschlag sowie Standard- und Feederschiffe im Containerumschlag.

Viel Erfahrung im Bau von Hafemobilkränen aller Art hat auch **Gottwald**, nach dem Verkauf von Terex' MHPS-Sparte nun bei **Konecranes** angesiedelt. Das Portfolio reicht vom kleinen 50-Tonner Quaymate für kleinere Flusshäfen über die Modelle 2, 3, 4 etc. hinauf bis zum Modell 8 mit 200 Tonnen Tragkraft und einer maximalen Ausladung von 61 Metern. Nun ist es dem Hersteller gelungen, erstmals



ein Modell 8 als Hafenportalkran in Spanien an den Mann zu bringen. Diesen hat der Terminalbetreiber *European Bulk Handling Installation* (EBHI) in Empfang genommen für sein Massengut-Terminal in Gijón im Norden des Landes. Der neue Kran vom Typ G HSK 8420 B in Vier-Seil-Greifer-Konfiguration bietet bis zu 50 Meter Ausladung und kann bis zu hundert Tonnen heben. Er wird primär zum Umschlag von Eisen und Kohle eingesetzt. Grund zur Freude für Konecranes-Marketingchef Giuseppe Di Lisa: „Unser Geschäft in Spanien entwickelt sich sehr gut dieser Tage. Wir sind stolz, dass mit EBHI sich ein weiterer wichtiger Terminalbetreiber für unsere Hafenportalkrantentechnologie entschieden hat. Um die fünfzig Exemplare davon befinden sich weltweit im Einsatz in großen Terminals, die Rohmaterialien an Kraftwerke und Industrieanlagen liefern.“

Ähnliches könnte sicherlich auch **Liebherr** von den Lippen gehen. Im März 2015 angekündigt und im Oktober 2015 erstmals ausgeliefert, mausert sich der riesige LHM 800 zum Verkaufsschlager – für einen Hafenmobilkran dieser Dimensionen. Das erste halbe Dutzend ist voll, wie Philip Helberg von Liebherr-MCCtec Rostock berichtet: „Wir haben bislang sechs LHM 800 verkauft und vier davon ausgeliefert. Die beiden fehlenden Geräte waren gerade auf dem Prüfstand und sind eben ausgeliefert worden.“ Insgesamt handelt es sich um drei Contain-



Der zweite Hybrid-Reachstacker von Konecranes arbeitet bei Contargo in Duisburg (Bild: Miguel Janeiro)



Der neue Modell-8-Hafenportalkran von Konecranes Gottwald für EBHI

Der neue LHM 800 rollt auf das RoRo-Schiff „Rolldock Sky“ bei Liebherr in Rostock



nerversionen, allesamt für Südamerika (zwei für Montecon in Uruguay, einen für TPS in Valparaíso, Chile) zwei Schüttgutmodelle mit 54-Meter-Ausleger und bis zu 144 Tonnen Tragkraft für Saqr Port sowie eine Schwerlastvariante für St. Petersburg. Er ist mit einem extra verstärkten,

64 Meter langen Ausleger mit einem Gesamtgewicht von 63 Tonnen ausgestattet. Zwei Winden und vier Seile sorgen für eine maximale Tragkraft von 308 Tonnen. Der Gigant wiegt 820 Tonnen und verfügt über 36 Achsen mit 144 Reifen. Auch ganz schön ordentlich. **K & B**