

Trend zum Großkran

Die Maschinenrichtlinie 2006/42/EU und der Ladekran-Standard EN 12999:2009 haben die Entwicklung von Ladekränen in den letzten Jahren am meisten geprägt. Wie sieht die Modellpalette der Hersteller jetzt aus, was hat sich geändert? Alexander Ochs hat sich umgehört.

Der 29. Dezember 2009 war eigentlich ein Tag wie jeder andere „zwischen den Jahren“: nichts Besonderes los. Auch in der Kranbranche. Wenn da nicht diese eine Sache wäre... An diesem Tag ist die neue Maschinenrichtlinie 2006/42/EU in Kraft getreten. Wer also seit diesem Datum einen Lade- oder Montagekran neu auf den Markt bringt, muss sich auf die neue Richtlinie beziehen. Das hat die Hersteller vor große Herausforderungen gestellt, die auf unterschiedliche Weise gelöst wurden.

Neu ist Effer nicht – Effer ist vielmehr eine der Traditionsmarken bei hydraulischen



Hiabs XS622 mit seinen 58 mt angelt sich ein Schiff



Effers 1750 kommt in der ersten Hälfte 2012 als 1855

schen Knickarmkränen und betätigt sich seit langem in der Projektierung und Konstruktion von Kranen, die in Sachen Hubkraft und Reichweite ganz vorne mitspielen, wie auch unsere jährliche „Bestenliste“ Wer hat den Längsten? zeigt. Dass Effer solche Großkrane bauen kann, liegt vor allem an der Verwendung von hochfesten Stählen; wobei Effer erheblich dazu beigetragen hat, dass diese

heute, wie zum Beispiel Weldox 1100 und 1300, überhaupt existieren.

Demnächst will das Unternehmen bei einigen Modellen in Punkto Hubkraft nochmals deutlich draufsatteln. „Dies ist das positive Resultat aus der Erfahrung mit den ersten mit der neuen Progress-Technologie ausgestatteten Kranen, welches ein Upgrading bei anderen Modellen in kürzester Entwicklungszeit



MKG-Kran im Einsatz



«möglich macht», erklärt Giampaolo Chiffi, seit kurzem Produkt- & Marketingmanager bei Effer. ‚Progress‘ ist ein Krankontroll- und -sicherheitssystem, das Effer in mehrjähriger Arbeit zusammen mit Sauer Danfoss entwickelt – und zuletzt verfeinert hat. Auf Basis eines stufenlosen proportionalen Abstützsystems kann damit laut Hersteller zu jeder gegebenen Situation die bestmögliche Kranarbeitsleistung durchgeführt werden. Progress entspricht der höchsten Sicherheitsklasse im Rahmen der EN 12999, auch was die Ausstattung mit Arbeitskörben betrifft. Ab 2012 rüstet Effer alle Krane über 20 mt mit dem System auf.

Klassiker mit neuem Namen

Bei den Modellen über 100 mt wird es schon ab 2012 Effers „Klassiker“ unter den Großkranen, den 1750er, unter der neuen Bezeichnung 1855 geben – und zwar ab sofort in den Versionen N und L jeweils mit Fly-Jib. Dabei wird es, so verspricht das Unternehmen, keine bösen Überraschungen geben, was das Gewicht betrifft. Schließlich ist das Gewicht – Stichwort: 32 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht – in dieser Krankategorie auch weiterhin ein fundamentaler Entscheidungsfaktor.

Ein anderer Ladekran aus der großen Effer-Baureihe, der 1355er, wird im ersten Halbjahr 2012 verstärkt. Zusammen mit den Modellen 2455, 2655 und 2755 komplettiert er Effers Großkranreihe.

„Was den deutschen Markt betrifft, hat sich in den letzten Jahren ein positiver Trend eingestellt, vor allem im Süden und Südwesten. Ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau haben wir hier in kurzer Zeit Terrain gut machen können und bei einigen Projekten im oberen mt-Bereich den passenden Kran geliefert“, berichtet Reinhard Prantner, Export Area

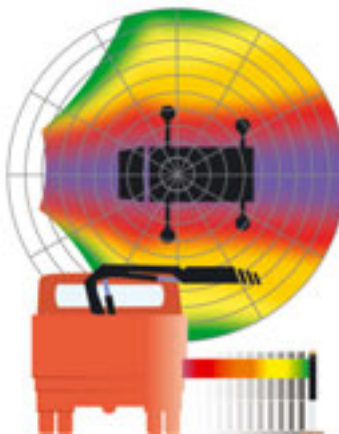


Der PK 92002 –SH ist Palfingers Größter

Manager bei Effer. „Ganz oben, in der 100 mt – Klasse, sind heute vier Neukrane im Einsatz. Und Anfang 2012 wird eines der ersten 1855 Modelle zum Aufbau an einen deutschen Endkunden ausgeliefert.“

Zu den technologischen Erfindungen der letzten Jahre zählt zweifelsohne Effers ‚Crosstab‘-Konzept, womit eine neue Ära in der Abstützung von Knickarmkranen begann. Mittlerweile werden bei Effer die Modelle 885, 955, 1355 und 2455 / 2655 mit dieser weltweit patentierten Abstützvariante produziert. Sieht man sich die Verkaufstatistik des italienischen Herstellers an, so erkennt man, dass nur noch jeder zehnte Kran mit Standardstützen ausgeliefert wird. Andere Kranproduzenten kontern mit ähnlichen Konzepten.

Bei Hiab und dem Mutterkonzern Cargotec rühmt man sich, der ers-



Hiab veranschaulicht den Arbeitsbereich – je nach Stützposition

te Ladekranhersteller zu sein, „der Sicherheitsfunktionen im Einklang mit der neuen Maschinenrichtlinie (2006/42/EU) und dem Ladekran-Standard EN 12999:2009 entwickelt.“ Etwas Ähnliches, quasi einen Vorläufer davon, hatte schon der Skihersteller Eric Sundin im Sinn, als er 1944 Hiab gründete: Er unternahm große Anstrengungen, um Unfälle zu vermeiden und die Krane möglichst effizient zu gestalten. Darauf beruft sich auch Harri Ahola, Senior Vice President Truck Cranes & Demountables bei Cargotec: „Unsere Kunden liegen uns am Herzen, und wir möchten, dass sie stets auf die modernsten Technologielösungen zugreifen können. Wir haben bewiesen, dass wir die Maschinenrichtlinie ernst nehmen, und alle Vorkehrungen getroffen, um unseren Kunden bei der Umsetzung dieser Richtlinie helfen zu können.“

Zahlreiche neue Sicherheitsfunktionen

Zu den neuen Funktionen des finnischen Herstellers gehört der so genannte Variable Stabilitäts-Lektor, kurz VSL. Er wurde für Lade- und Recyclingkrane konzipiert, die mit fahrbaren Hubarbeitsbühnen oder Personalaufnahmemitteln (Körben) ausgestattet sind. VSL ist ein elektronisches System, das automatisch erfasst, wie weit die Stützbeine des Krans ausgefahren sind und ob sie sicher auf dem jeweiligen Untergrund stehen. Dies soll eine opti-

male Balance zwischen der Krankapazität und der Stabilität während des Einsatzes gewährleisten. Darüber hinaus erlaubt das System dem Kranbediener, die Krankapazität bestmöglich auszunutzen, ohne dabei Einbußen in puncto Sicherheit in Kauf nehmen zu müssen. Weitere Sicherheit-Features sind ganz konkret Stützbein-Warnleuchten, eine Sichtbestätigungstaste für ferngesteuerte Stützbeine, Stützbein-Statusanzeigen im Display sowie schwenkbare Stützbeinteller. Damit es nicht „Ooops“ macht, sondern besonders sicher zugeht, hat Hiab das OPS eingeführt: ein Operator Protection System, also einen erweiterten Bedienerschutz. Durch ihn lässt sich ein „virtueller Schutzraum“ errichten, indem man verbotene Bereiche definiert. Sobald der Kranarm in einen gesperrten Bereich einzuschwenken versucht, verhindert dies die Elektronik.



Fassis F 1950 bietet bis zu 137,5 mt Hubmoment

Weiter südwestlich, bei HMF in Dänemark, tut sich auch einiges. Die Dänen haben eine Baureihe von Grund auf neu entwickelter Krane im niedrigen Bereich am Start. Acht Modelle im Bereich von 9 bis 12 mt bieten bis zu fünf hydraulische Ausschübe und eine große Ausstattungsvielfalt. „Man hat damit die längsten Reichweiten, und die Einbaumaße gehören trotzdem zu den kleinsten“, schwärmt Michael Lystager, Regional Export Manager bei HMF. „Kombiniert mit der besten Lackierung auf dem Markt, der umweltfreundlichen Pulverbeschichtung EQC, erhält man ein außerordentlich langlebiges Produkt.“ Eine andere Abkürzung – S. 45 ▶▶