

IAA 2018:

# Der Zukunft einen Schritt näher

Welcome to IAA 2018

NEW MOBILITY WORLD

Eingang

Entrance

Eingang

Aussteller Exhibitor

250.000 Besucher zählte der Veranstalter bei der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge in Hannover.

**Über 250.000 Besucher kamen in diesem Jahr zur IAA-Nutzfahrzeuge nach Hannover. 435 Weltpremieren – 31 % mehr als noch 2016 – wurden während der acht Messetage von den 2.174 Ausstellern präsentiert. Dominiert wurde das Messegeschehen von den Megatrends, die bereits 2016 ins Rollen gekommen waren: Urbane Logistik, Elektromobilität und Digitalisierung.**

Doch was 2016 noch völlig undenkbar gewesen wäre, konnten die Besucher in diesem Jahr in Halle 17 erleben: den Messestand eines Lkw-Herstellers komplett ohne Dieselmotoren. Iveco setzte damit in Hannover ein deutliches Zeichen und präsentierte seine Elektro-, CNG- und LNG-Lösungen, die bereits heute die komplette Einsatzpalette – einschließlich Bau- und Fernverkehr – abdecken.

Auch beim Thema Brennstoffzellen ist das Unternehmen, beziehungsweise FPT Industrial, die Triebstrang-Marke des Mutterkonzernes CNH Industrial N.V., weiterhin aktiv. So war auf der IAA das Konzept einer Wasserstoff-Brennstoffzelle zu sehen, die für den Einsatz in Schwerfahrzeugen gedacht ist.

Auch die anderen Lkw-Hersteller präsentierten ihre verschiedenen Alternativ-Lösungen zum Diesel. So beispielsweise die vollelektrische Baureihe Z.E. bei

Renault Trucks, der vollelektrische eTGM bei MAN oder der Scania L 320 als Plug-in-Hybrid-Verteiler-Lkw. Und bei Daimler gesellte sich zum vollelektrisch angetriebenen eActros – auf der IAA 2016 erstmals vorgestellt und mittler-

*Erstmals präsentierte sich auch Palfinger mit einem Raupenkran. Der PCC 115.002 feierte in Hannover seine Weltpremiere.*

weile im Realbetrieb in der Kundenerprobung – nun auch der neue Actros NGT mit Gasantrieb.

Star am Daimler-Stand war aber zweifelsohne der neue Actros – auf den ersten Blick am fehlenden, weil durch die „MirrorCam“ ersetzten Außenspiegel erkennbar – in dem das Unternehmen gleich mehrere Zukunftstrends vereint. Dabei ermöglicht die wichtigste Neuerung, der Active Drive Assist, teilautomatisiertes

Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen. Neu ist auch der Active Brake Assist der 5. Generation: er bezieht seine Informationen aus einem kombinierten Radar- und Kamerasystem. Und auch dem Trend zur Vernetzung wird der

neue Actros gerecht. Der Lkw ist permanent mit der Cloud verbunden, Apps unterstützen den Fahrer bei seiner Arbeit.

Doch nicht nur ein Besuch bei den Lkw-Herstellern zeugte auf der IAA Nutzfahrzeuge davon, in welch rasantem Tempo die Transportwelt sich verändert und wie schnell Gegenwart wird, was eben noch Zukunftsmusik schien.

Insbesondere auch seitens der Zulieferer wird derzeit viel Neues

vorgestellt – teils schon einsatzfähig, teils noch in der Erforschung und Erprobung begriffen.

Eine beeindruckende Entwicklung, über die im KRANMAGAZIN schon mehrfach berichtet wurde, haben in den zurückliegenden Jahren auch die Lkw-Ladekrane erfahren.

Bereits 1998 hat der dänische Ladekranhersteller HMF mit EVS (Electronic Vehicle Stability) eine elektronische Überwachung der Standsicherheit eingeführt. Seither war der Einzug moderner Elektronik in die immer leistungsfähiger werdenden Krane nicht mehr aufzuhalten.

Aber wer gibt jetzt eigentlich den Takt vor? Jetzt, wo der Lkw, der Kran, ja sogar einzelne Komponenten Unmengen an Daten generieren können und ja auch müssen, wenn die Reise tatsächlich Richtung automatisiertes Fahren geht?



Fassi zeigte mit dem Jekko JF365 einen neuen Mini-Raupengelenkkran. KM-Bild

Irgendwie scheint es schon einen gewissen Konsens in der Branche zu geben, der da heißt: „Ja, wir benötigen eine einheitliche Plattform“, aber irgendwie kocht jeder doch auch sein eigenes Süppchen. Schließlich will nie-

mand, wenn es drauf ankommt, ohne Lösung dastehen.

Zwei, die sich jetzt schon einmal zusammengetan haben, beziehungsweise ihre CAN-BUSSE miteinander kommunizieren lassen, sind Fassi Gru und Volo

Trucks Italia. In Hannover präsentierten sie als Weltpremiere das FX-Link-System. Die CAN-BUS-Verbindung macht die Verbindung verschiedener Steuergeräte an Lkw und Kran überflüssig. Dank FX-Link werden Informationen in beide Richtungen vom Kran zum Lkw und umgekehrt ausgetauscht.

Das Aus- und Einschalten des Lkw, das Einstellen der Motordrehzahl, das Begrenzen der Luftfederung, das Einschalten der Scheinwerfer und anderer Warnleuchten, das Aktivieren der Hupe und das Aktivieren der Feststellbremse sind alles Bedienelemente, die an der Fernbedienung des Krans einstellbar sind. Die nach Unternehmensangaben extrem übersichtliche Schnittstelle auf dem Armaturendisplay warnt den Fahrer beim Schließen des Kranauslegers und vor möglicherweise höhenbeschränkenden Hindernissen. Das FX-Link-System kann an allen Volvo FH-, FM- und FMX-Fahrzeugen mit CAN-BUS-Technologie installiert werden.

Neben der GRU S-Serie für den Bausektor zeigte Fassi unter anderem auch den neuen Jekko JF365. Der Kran komplettiert die Palette der Mini-Raupengelenkkrane, die von Jekko 2017 auf dem Markt eingeführt wurde. Damals erschienen nacheinander zuerst der JF545, dann der JF30 und der JF40.

Erstmals präsentierte sich auch Palfinger mit einem Raupenkran. Der PCC 115.002 feierte in Han-

nover seine Weltpremiere. Die drei Hauptmodule Raupe, Kran und Gegengewicht können für den Transport und das Passieren von Engstellen getrennt werden. Das Kranmodul kann auch ohne Raupe auf Stützen arbeiten oder auf einem Lkw montiert werden.

Ob auf unwegsamem Terrain, in der City, auf Großbaustellen oder in engen Industrie- und Indoor-Umgebungen: der Kran ist für vielfältige Einsätze geeignet und in den Varianten PCC 57.002, PCC 71.002 und PCC 115.002 verfügbar.

Darüber hinaus zeigte Palfinger zwei weitere Neuheiten der TEC-Reihe: Der PK 37.002 TEC 7 mit Endlosschwenkwerk ist das neue Flaggschiff dieser Baureihe und soll die Nachfolge des erfolgreichen PK 34002 SH antreten. Zudem wurde der PK 35.002 TEC 5, der mit einem Zahnstangenschwenkwerk ausgestattet ist, vorgestellt. Im Großkransegment erweitert Palfinger sein umfangreiches Produktportfolio um den PK 135.002 TEC 7. Der Kran ist auf schwere Lasten und hohe Reichweiten spezialisiert, bietet laut Hersteller dabei aber Nutzlastreserven am Lkw.

Über VR-Simulatoren hatten die Besucher am Palfinger-Stand die Möglichkeit, Neuheiten, wie den den PCC Raupenkran oder den neuen Großkran PK 135.002 TEC 7 selbst zu fahren und zu testen.

Vorgestellt wurde auch das neue Digitalisierungsprogramm



Hiab übernimmt Effer Cranes. Auf der diesjährigen IAA waren beide Unternehmen allerdings noch auf eigenen Ständen vertreten.



KM-Bilder



Neben den Großkränen HMF 7020 und HMF 9520 zeigt der dänische Ladekranhersteller HMF auch seine neue mittlere Kranklasse. KM-Bild

NEXCELLENCE in dem das Unternehmen seine digitalen Kompetenzen, Produkte und Services bündelt. Für seine Holzladekrane stellte das Unternehmen zudem eine neue digitale Kranspitzensteuerung vor.

Hiab und Effer werden demnächst zwar gemeinsame Wege gehen – im Juli gab Hiab bekannt, Effer für 50 Millionen Euro übernehmen zu wollen –, auf der IAA in Hannover waren beide aber noch mit eigenen Ständen vertreten.

Bereits 2016 hatte Hiab zunächst auf der bauma, dann auf der IAA Nutzfahrzeuge mit der Vorstellung von HiVision viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Dank des Systems werden Holzla-

den Neben der Konnektivitätslösung HiConnect für Hiab-Ladekrane und Multiliftwechselgeräten, stellte das Unternehmen unter anderem auch seine neuen Baustoffkrane mit Lastmomenten zwischen 13 und 20 mt vor.

Mit einer Messeneinheit war auch MKG aus Garrel nach Hannover gereist. Der MKG-Ladekran HLK 402HP a2 bietet eine Reichweite von 7,80 m und eine Hubleistung von 3.470 kg bei zweifach hydraulischem Ausschub. Seine maximale Reichweite mit acht voll ausgefahrenen hydraulischen Ausschüben liegt bei 20,75 m für eine Traglast von 1.040 kg. Verschiedenste Zusatzoptionen, wie das ACS3-Plus-System, Erfassung der Fahrzeuglängs- und -querachse

---

*Bereits 2016 hatte Hiab zunächst auf der bauma, dann auf der IAA Nutzfahrzeuge mit der Vorstellung von HiVision viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen.*

---

dekrane mittels einer 3D-Virtual-Reality-Steuerung bedient.

Mittlerweile ist das System in zehn Ländern im Einsatz und wird laut Hiab seitens der Kunden auch für andere Krane gewünscht.

und des Beladezustands optimieren den Nutzen des Fahrzeugs.

Ebenfalls zu sehen war der HMK 991HP Ta2-a3, aufgebaut auf einem MB Arocs 4143 8x4/4. Der Kran hat zwei hydraulische



MKG stellte nicht nur Neuheiten in Hannover vor, sondern demonstrierte auch, wie sich mit intelligenten Zusatzausstattungen neue Einsatzfelder für die MKG-Krane erschließen lassen. KM-Bild

Ausschübe und ein dreifach hydraulisch ausfahrbares Zweitgelenk. Unter Last teleskopierbar, erreicht er eine maximale Hakenhöhe von circa 41 m. Er verfügt über ein Endlosschwenkwerk und ermöglicht verschiedenste Knickkanten. Der Hubwinkel des Knickgelenks ist hydraulisch von 0-180° verstellbar. Zudem bietet dieser Kran eine schnellere Rüstzeit als Telekrane mit Klappspitze, heißt es bei MKG.

Die ebenfalls präsentierten Exponate HLK 801HP a7-a6 als Schwerlastkran auf einem Scania-Fahrgestell und HLK 531HP a5 auf einem Mercedes Actros lassen sich auch für anspruchsvolle Aufgabenstellungen abseits des „üblichen“ Kraneinsatzes ausrüsten.

So ist diese Baureihe mit Zusatzausrüstungen, wie zum Beispiel Baumsäge, einem Rührwerk für Biogasanlagen oder sogar mit beidem in Kombination lieferbar, was dem Kran ganz neue Einsatzfelder erschließt.

Von HMF gab es auf der IAA Nutzfahrzeuge neben den beiden Großkränen HMF 7020 und HMF 9520 Neuigkeiten im mittleren Segment zu sehen. Vorgestellt wurden acht neue Krane vom HMF 1610 bis zum HMF 2820. Wie bei den neuen Großkränen, wurde auch bei der mittleren Baureihe das RCL-Sicherheitssystem um die neuen Funktionen PCC (Progressive Crane Control) und



Ganz neu bei Palfinger: ein Raupenkrane, die es in drei Leistungsstufen gibt.

KM-Bild

PFC (Progressive Flow Control) erweitert. Optional ist ein extra großer Ölkühler erhältlich, mit dem der Kran über längere Zeit mit hoher Geschwindigkeit arbeiten kann, ohne dass das Öl überhitzt.

Die elektronische PCC-Funktion (Progressive Crane Control) dämpft mechanische beziehungsweise hydraulische Schwingungen

bei plötzlichen Auslenkungen der Steuerhebel, damit die Kranbewegungen gleichmäßig bleiben. Die PFC-Funktion (Progressive Flow Control) reguliert das Fördervolumen der Pumpe, wenn der Betrieb mehr Fördervolumen verlangt, als die Pumpe leisten kann. Damit wird garantiert, dass auch in extremen Situationen keine Kranfunktionen eingestellt werden. PFC

bewirkt laut HMF durch ein intelligentes Ölmanagement ein noch feinfühleres und kontrolliertes Arbeiten mit dem Kran.

KM

## LEICHTER. STÄRKER.

### DER PK 165.002 TEC 7:

Leichtbauweise trifft High-Tech Steuerungssysteme.

PALFINGER.DE

PALFINGER

