

Hoch und höher

CONTAINERSTAPLER Mit größeren Stapelhöhen, höheren Lasten und geringerem Verbrauch punkten die neuen Reach Stacker und Großstapler. Ein Blick auf das aktuelle Angebot.

Mit Spreader für 20- und 40-Fuß-Container: CVS Ferrari F479.

Ein deutlich reduzierten Kraftstoffverbrauch verspricht der Staplerhersteller Hyster, in Deutschland vertreten durch die Firma Zeppelin, mit seiner neuen Reach-Stacker-Baureihe für den Containerumschlag. „Dank intelligenter Konstruktion ist der neue Reach Stacker in der Lage, den Kraftstoffverbrauch in bestimmten Anwendungen um bis zu 23 Prozent zu vermindern“, erklärt Antoon Cooijmans, Produktmanager für Hyster-Schwerlaststapler.

Geringere Emissionen

Niedrigere Emissionen, so Cooijmans weiter, werden bei allen größeren Typen des Hyster-Schwerlaststapler-Segments erzielt, die mit dem neuen Cummins-Dieselmotor QSL9 mit Nennleistungen bis zu 276 kW (375 PS) ausgerüstet sind. Darüber hinaus hat Hyster leistungsoptimierende Entwicklungen eingeführt, wie

etwa bedarfsgesteuerte Kühlung, Load-Sensing-Hydraulik, Drehzahl-Management und Leerlaufdrehzahl-Anpassung. Außerdem kann der Fahrer zwischen leistungsorientiertem Betriebsmodus HiP und verbrauchsorientiertem Betriebsmodus Eco-Elo wählen, der die Höchstdrehzahl des Dieselmotors absenkt und dadurch den Kraftstoffverbrauch optimiert. „Wir haben ausgerechnet, dass mit diesen neuen Maschinen bei einem typischen Einsatzfall ungefähr 9000 Liter Kraftstoff im Jahr eingespart werden können“, sagt Antoon Cooijmans.

Der Hyster Reach Stacker ist in vielen Konfigurationen als CH- und IH-Version lieferbar. Die Maschinen stapeln Container bis zu sechsfach übereinander und drei Reihen tief. Sie werden standardmäßig mit verschiebbarer Fahrerkabine ausgerüstet, die für optimale Sichtverhältnisse sorgt. Anhand des ebenfalls zur Serie gehörenden Lastmomentdisplays, das auch Reichweite und Reichhöhe anzeigt, kann der Fahrer den Überlastbereich und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken meiden.

Vor Kurzem hat der Staplerspezialist Cargotec die ersten Kalmar-Reach-Stacker des Typs DRF 100 54 S8 für Leercontainer an Kunden in Nürnberg übergeben. Die Maschinen sind mit einem Triplex-Boom ausgestattet, die Container bis zu achtfach hoch übereinander stapeln können.

Speziell für High-Cube-Container

Neu entwickelt wurden auch der Vollcontainer-Reach-Stacker Kalmar DRF 420-450 L, eine Leistungsvariante mit geringerer Umschlaggeschwindigkeit, sowie der DRF 45070 S6 X, der laut Cargotec sechs High-Cube-Container der Größe 9' 6" (2896 mm) statt der Standardbehälter 8' 6" (2591 mm) übereinander stapeln kann. Für leere Container bietet der Hersteller nun die neue Generation G des DCG 70-35 E4 an, ausgestattet mit der auf der Messe Cemat vorgestellten Fahrerkabine „Ergo“. Um die Abgasnorm Euro 3b zu erreichen, setzt Cargotec bei allen Modellen auf die Ad-Blue-Technik mit Katalysator (SCR). Standesgemäß in rot kommen die Stapler des italienischen Herstellers CVS Ferrari.



Für Leercontainer: Die neue Baureihe H100 bis H180 von Linde.



In Modellen mit nach oben verfahrbarer Kabine hat der Fahrer eine deutlich bessere Übersicht.





**Konzipiert als Spritsparer:
die neue Reach-Stacker-
Baureihe von Hyster.**

ANBIETER (AUSWAHL)

- **CVS Ferrari** | Roveleto di Cadeo/Italien
www.cvsferrari.com
- **Cargotec Germany (Kalmar)** | Hamburg
www.cargotec.de
- **Fantuzzi Noell Deutschland (Terex)**
Hamburg | www.terexcranes.com
- **Konecranes** | Dreieich | www.konecranes.de
- **Linde Material Handling** | Aschaffenburg
www.linde-mh.de
- **Luna Equipos Industriales** | Huesca/E
www.lunaei.es
- **Svetruck Deutschland** | Hamburg
www.svetruck.com
- **Zeppelin Gabelstapler (Hyster)** | Garching
www.zeppelin-hyster.de

FOTO: HYSTER

Das Topmodell F479 hebt in der ersten Reihe bis zu sechs Container mit 38 Tonnen Gewicht hoch, wobei er bis Höhe 4 sogar 45 Tonnen schafft. Die zweite Reihe kann der Stacker bis Höhe 5 bedienen (maximal 34 Tonnen), in Reihe 3 schafft er immerhin noch 21 Tonnen Gewicht und bis zu vier Container übereinander. Der Spreader kann sowohl 20- wie 40-Fuß-Behälter greifen.

Im vergangenen Jahr hatte die US-amerikanische Firma Terex, in Deutschland vertreten durch Fantuzzi Noell in Hamburg, den neuen Reach Stacker TFC46M-dry vorgestellt. Auch dieses Gerät kann in der ersten Reihe sechs und in der zweiten fünf Container hoch stapeln. Das maximale Hubgewicht beträgt 45 Tonnen in Reihe 1, 33 Tonnen in Reihe 2 sowie 17 Tonnen in Reihe 3. Der Reach Stacker ist ausgestattet mit Lastsensor und variablen Verstellpumpen zur besseren Nutzung der Maschinenleistung. Er ist lieferbar mit Euro3a-/Tier3- sowie mit Euro3b-/Tier4i-Motoren, die die SCR-Technik (AdBlue) nutzen.

Auch der schwedische Staplerhersteller Konecranes rüstet seine Geräte seit diesem Jahr mit Euro3b-Motoren aus, die der LKW-Bauer Scania zuliefert. „Unsere Reach Stacker heben alle 45 Tonnen in der ersten Reihe, fünf Container hoch“, erläutert Produktspezialist Mikael Andersson. Die elektronische Steuerung überwacht Motor, Getriebe, Hydraulik sowie den Spreader und misst den Spritverbrauch. Ein neues Feinfiltersystem für die Hydraulikanlage erhöht das Ölwechselintervall laut Andersson von 4000 auf 12.000 Betriebsstunden. „Neu im deutschen Markt ist auch, dass wir unsere Maschinen mit ZF-Getrieben anbieten“, ergänzt der Konecranes-Experte.

Mit Beginn des laufenden Jahres hat Linde Material Handling die bisherige Großstaplerbaureihe H100 bis H180 im Trag-

Seit 1. Januar müssen neue Großstapler die Abgasnorm Euro3b/Tier4i erfüllen.

lastbereich von 10 bis 18 Tonnen abgelöst. Die neuen Modelle erfüllen die Abgasvorschriften der Stufe 3b/Tier4i. Zur Wahl stehen zehn verschiedene Modelltypen mit Lastschwerpunkten von 600 und 1200 Millimetern, die unter anderem für das Handling leerer Container geeignet sind.

Mehr Komfort für den Fahrer

Die Fahrzeuge bieten dem Fahrer mit Doppelpedalsteuerung, Bedienhebeln zur Ansteuerung der Hubfunktionen (Linde Load Control) und einem speziell geformten Lenkrad viel Komfort. Hinzu kommen verbesserte Service-Zugänge, eine zusätzliche Modellvariante (H100 mit 10 Tonnen Tragkraft und 1200 Millimeter Lastschwerpunkt), ein Display, das Ladegewicht, Kraftstoffverbrauch, Tankstand und Betriebszustand anzeigt, eine rollengeführte Aufhängung der Gabelzinken und universelle Gabelträger sowie die optionale Beleuchtung der Trittstufen. Serienmäßig verbessert wurden die Fahrzeuge außerdem durch längere Gabelzinken (gilt für Modelle mit 600 Millimeter Lastschwerpunkt), zusätzliche Heckspiegel, einen Spritzschutz für die Hinterräder, Schiebefenster, eine ausziehbare Lenksäule und eine 12V-Steckdose im Bereich der Fahrerkabine. Die Kapazität des Treibstofftanks wurde um 60 Prozent erhöht.

Der modulare Aufbau von Chassis und Rahmen soll einen einfacheren Zugang zu den Servicekomponenten ermöglichen. Häufiger zu wartende Teile sind über eine große Bedienklappe zugänglich. Die Fahrerkabine wurde um 100 Millimeter erhöht, um dem Fahrer eine bessere Rundumsicht zu geben und bodennahe Wartungsarbeiten zu erleichtern.

Rudolf Gebhardt



FOTO: CARGOTEC