



Text | Fotos  
Peter Leuten

# Von Profis für Profis

Bei Fassi Ladekrane können Unternehmen jetzt die aktuelle Neuheit F545 aufgebaut auf einem Vorführfahrzeug leihweise in die eigenen Arbeitsabläufe integrieren und dabei unter individuellen Realbedingungen testen

**F**ür rund ein halbes Jahr unterbreitet die Firma Fassi Ladekrane angehenden Kunden ab sofort ein ziemlich einmaliges Angebot: Die Möglichkeit nämlich, einen mit dem brandaktuellen F545 ausgestatteten, komplett aufgebauten Mercedes-Benz Actros 2648 als Vorführfahrzeug eine Zeit lang im täglichen Einsatz auszuprobieren. Das erste Unternehmen, das dieses schlagkräftige Doppel gleich nach seiner Zulassung testweise übernahm,

war die in Mendig in der Eifel ansässige Firma Börder. Börder ist ein weit über die Grenzen der Region hinaus bekannter Spezialist für Abwassertechnik und Regenwasserbewirtschaftung. Regelmäßig wiederkehrender Bestandteil bei der Abwicklung eines Großteils der Aufträge von Börder ist der Einbau schwerer Betonfertigteilebehälter für Abscheideranlagen, Kläranlagen, Pumpanlagen sowie Regenwassernutzungs- und Behandlungsanlagen und ihr Transport zur Baustelle.



Über drei Meter hoch: Die Aggregate müssen in Einbaulage von der Ladefläche gehoben werden

Diese Aufgabe versieht bei Börder ein mittlerweile 13 Jahre alter Dreiachser mit Ladekran - ein Fahrzeug, dessen Austausch inzwischen dringend geboten ist. So kam es Geschäftsführer Michael Börder sehr gelegen, als ihn sein regionaler Fahrzeugbauer auf diese ziemlich einzigartige Gelegenheit hinwies, dem hochmodernen Kran einmal gründlich auf den Zahn zu fühlen. Der Zeitpunkt war optimal gewählt: Denn schon einen Tag nach Übernahme des Fahrzeugs stand bei Börder bei der Abwicklung eines Auftrags eine umfangreiche Lieferung von Anlagenteilen an. Grund genug, dem Veteran im Fuhrpark eine Verschnaufpause zu gönnen und stattdessen das Fassi-Vorführfahrzeug zur aktuell wichtigsten Baustelle des Unternehmens zu beordern. Hier in Köln hat Börder im Rahmen der Weiterentwicklung eines öffentlichen Areals den Auftrag zu einer umfassenden Modernisierung der zugehörigen Entwässerungsanlagen übernommen. Wesentlicher Bestandteil des Konzepts ist die Anlage und technische Ausstattung dreier, bis zu 10 Meter tiefer Ortbetonschächte. In jedem dieser Schächte muss eine jeweils variierende maschinentechnische Ausrüstung installiert werden.

Ein Großteil der einzubauenden Anlagenteile soll heute angeliefert und sogleich in diese Schächte abgelassen werden. Eine ganze Reihe von Abwasser-Tauchmotorpumpen, die anfallendes Abwasser bei Bedarf in mehrere Absetzbecken befördern sollen, sowie pro Pumpe jeweils eine rund dreieinhalb Meter hohe, aus Fußkrümmer, Rohrleitung, Rückschlagklappe und Absperrschieber bestehende, vormontierte Steigleitung, die auf dem Boden dieser Schächte senkrecht stehend montiert und installiert werden muss. Und genau das ist bei diesem Kraneinsatz zugleich auch eine der besonderen Herausforderungen: Denn trotz ihrer enormen Länge müssen die liegend angelieferten Aggregate stehend von dem Nutzfahrzeug gehoben werden. Doch wegen der enormen Tiefe der Schächte kommt noch erschwerend hinzu, dass zur Erzielung einer möglichst großen Länge statt der üblichen doppelten Führung der Tragegurte vom Haken durch die Transportflaschen und zurück nur eine einfache Führung möglich ist. Durch den damit unglücklicherweise enorm gesteigerten Pendelweg der angehängten Last wird der Kran



Nach dem Absetzen gilt es, die maximale Länge der Tragegurte zu nutzen, um hinunter in den Schacht zu reichen

unnötig destabilisiert und sorgfältigstes Manövrieren ist erforderlich. Durch die Aktivierung des XP-Systems und der dadurch reduzierten Operationsgeschwindigkeit des F545 schiebt Siegmund Hude, der umsichtige Kranführer, einer allzu hastigen Bewegung mit dem Kran gleich einen Riegel vor. „Ich habe hier Aggregate zum Stückpreis von deutlich über 15.000 Euro am Haken“, so sein Einwand, „da gehe ich lieber auf Nummer sicher.“ Nicht ganz unberechtigt, zumal es gilt, die relativ weit ausladenden Teile durch eine vergleichsweise schmale Öffnung hindurchzubugieren. Und kaum sind die Teile durch die Öffnung in den Schacht hinabgetaucht, muss er sich auch noch voll und ganz auf die Kommandos von Truppleiter Ingo May verlassen, der tief unten im Schacht die exakte Positionierung der Teile überwacht.



Haben die Männer mit der exakten Abwicklung ihres Auftrags auch alle Hände voll zu tun, kommt der F545 mit seinem maximalen Lastmoment von 53 Metern bei dem angehängten Gewicht von etwa 750 Kilogramm heute kaum ins Schwitzen. Doch so genau kann Hude das ad hoc gar nicht einschätzen. Für ihn ist es daher eine große Arbeitserleichterung, dass er die aktuelle Auslastung des F545 mit der völlig neuen V7-Fernsteuerung optimal im Blick hat. Ihr Farbdisplay ermöglicht nämlich neben einer numerischen auch eine farblich basierte grafische Rückmeldung über die aktuellen Reserven seines Geräts.

Die Situation ist für ihn nicht ganz alltäglich: Gestern erst hatte er bei Fassi eine Einweisung in die Bedienung des F545 und schon heute trägt er die alleinige Verantwortung für einige ausgesprochen anspruchsvolle



Da sich der Steg in der Mitte nicht ausbauen lässt, müssen die Aggregate mitsamt des weit ausladenden Absperrschiebers durch die schmale Öffnung bugsiiert werden

Manöver mit einem im Vergleich zum bisherigen Kran hochkomplexen Gerät. Glasklar treten da die Vorzüge des intuitiv erfassbaren Bedienungskonzepts der Fernsteuerung zu Tage.

Doch auch für den bei Börder sehr viel häufigeren Fall, dass unter ähnlich ungünstigen Bedingungen schwere Betonteile abgeladen werden müssen, wäre der F545 bestens geeignet. Denn mit dem revolutionären, erstmals bei einem Fassi-Kran zum Einsatz kommenden FSC/SII-System verfügt er über ein einzigartiges dynamisches Stabilitätssystem. Es kalkuliert unter Verwendung ausgefeilter Rechenalgorithmen aus der jeweiligen Abstützbasisweite, die über Digital-Längenmessersensele im Inneren der Abstützausleger bestimmt werden, und der über einen völlig neuartigen Sensor gemessenen Neigung des Kranfundaments das kritische Kippmoment.

So versetzt die inzwischen gesetzlich vorgeschriebene Abstützbasisweitenkontrolle das System in die Lage, sehr viel näher an den objektiven physikalischen Grenzen der aktuellen Situation zu operieren und erlaubt so auch unter ungünstigen Einsatzbedingungen die Nutzung der vollständigen Leistung des Ladekrans. Bei Ausnutzung sich positiv niederschlagender Fakto-

ren, wie etwa eines durch die Fahrzeugladung erhöhten Gewichts oder einer entgegen der Hauptarbeitsrichtung gerichteten Neigung, kann der Kranführer dem F545 bereits bei nur um 25 Prozent oder um neunzig Zentimeter ausgefahrenen Stützen die maximale Leistung abverlangen.

Genau in dieser Zwickmühle steckte heute auch Hude, als er vormittags zwei der Abwasser-Tauchmotorpumpen abladen musste: Um mit seinem Lastzug eine Einfahrt nicht vollständig zu blockieren, musste er



Mit der V7-Fernsteuerung hat Kranführer Siegmar Hude die aktuelle Auslastung des F545 stets im Blick

dicht am Seitenstreifen Stellung beziehen und konnte daher wegen eines unmittelbar dahinter liegenden Zauns die Stützen des F545 nur teilweise ausfahren. Dennoch musste er die Pumpen bei nahezu voller Ausladung des F545 in einen weit hinter dem Zaun gelegenen Schacht absetzen.

„Alles in allem ist es schon beeindruckend, was der 545er kann“, zieht Michael Börder eine erste Zwischen-

bilanz, „doch genau das erwarte ich heute auch von einem modernen Ladekran. Für uns wird es am Ende darauf ankommen, in welchem finanziellen Rahmen wir uns bewegen und welche Nutzlast nach Anbau des Krans effektiv zur Verfügung steht.“