

# Unternehmensstart mit Hindernissen

Der Heilbronner Raum gehört zu den wirtschaftlich am besten aufgestellten Regionen in Deutschland. Wer hier die Nase vorn haben will, muss sich schon etwas einfallen lassen. Genau dieses Ziel verfolgt Marcel Jurda mit seinem Unternehmen Jurda Hebetchnik und seinem Dream-Team: einem Volvo FH 540 mit Fassi-F1650-Ladekran

Text, Fotos | Peter Leuten





Abladen in der Lyma-Halle. Am Ende drängen sich hier dicht an dicht geparkt 13 neue Fassi-Krane



### Ärgerliche Verzögerung

Ohne solche also zunächst nicht mobil, steckte die Kombi auch noch Tage nach dem ursprünglich angeordneten Übergabetermin beim Fahrzeugbauer fest. Für den mit dem Aufbau des Krans beauftragten Spezialbetrieb, die Firma Lyma Autokran aus Buchen, allerdings erwies sich dieser Umstand letztlich als glückliche Fügung. Auf den Mittwoch nach Pfingsten waren nämlich gleich drei Lieferungen weiterer Fassi-Krane nach Buchen terminiert. Und die mussten irgendwie abgeladen werden.

Am frühen Morgen steht zunächst die Lieferung zweier Fassi F820 an. In einem rückwärts in die Halle rangierten Sattelzug verstaut, kann der seitlich positionierte Jurda-Kran das Ladegut wegen der niedrigen Halle jedoch nicht einfach nach oben aus dem geöffneten Dach des Aufliegers herausheben. Vielmehr ist Kranführer Wazyl Karpenko gezwungen, die Lieferung, kaum zehn Zentimeter angehoben, nach hinten aus dem Auflie-

**E**igentlich lautete der Auftrag, die beeindruckende Kombi aus Volvo FH 540 und Fassi F1650 bei ihrem ersten Einsatz zu begleiten. Beides, sowohl Ladekran als auch sein fahrbarer Untersatz, sind nicht gerade zierliche Erscheinungen und bilden als Team eine absolut schlagkräftige Einheit – schnell vor Ort, ausgesprochen leistungsfähig und vor allem äußerst variabel einsetzbar. Genau auf dem Punkt also, denn das so entstandene Fahrzeug soll Marcel Jurda und sein vor kurzem gegründetes Unternehmen Jurda Hebetchnik in die Lage versetzen, vor allem solche Einsätze zu übernehmen, mit denen eben nicht jeder fertig wird. Insofern wäre der erste dieser Kombi zuge dachte



Auftrag, das Umsetzen eines Transformators, keine wirkliche Herausforderung gewesen, deren Dokumentation sich hätte spannend gestalten können. Doch es kam ganz anders. Der Aufbau des Fahrzeugs, dessen direkt hinter dem Fahrerhaus montierter Kran Jurdas Forderung zufolge nämlich auch nach vorne gerichtet die maximale Hubkraft erreichen soll, erforderte einen zusätzlichen Hilfsrahmen zur Aufnahme einer fünften Abstützung. Und weil der gewichtsmäßig eben auch zu Buche schlägt, war für das Fahrzeug eine Auflastung auf 35 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts unabdingbar. Die allerdings gilt es gesondert zu beantragen, und damit stand dem ersten Einsatz eine nicht ad hoc mögliche Zulassung im Weg.



ger hinauszuschwenken und dabei kontinuierlich die Ausschübe des Krans auszufahren. Nichts hilft bei einem derart anspruchsvollen Manöver mehr, als eine Fernbedienung, die es gestattet, an Bord des Aufliegers den Weg der Ladung nach hinten genau zu verfolgen. Nachdem das erste „Leichtgewicht“, das Jib des ersten 820er, abgeladen ist, steckt sich Karpenko, der während des gesamten Vormittags selbst bei schwierigsten Manövern keine Miene verzieht, erst einmal eine Zigarette an, die während der folgenden zehn Minuten ohne Unterlass bewegungslos in seinem Mundwinkel verharren wird. Irgendwie verständlich, steht der Mann doch kurz davor, zwei Krane im Wert mehrerer Mittelklasse-Pkw aus dem Auflieger zu bugsieren. Mit der HBC-Radiomatic gelingt es jedoch problemlos, den F1650 entsprechend zu dirigieren. Schließlich gesellen sich die beiden 820er zu den neun anderen bereits hier abgestellten Fassi-Ladekranen. Das zwanzigköpfige Lyma-Team hat damit bereits einiges zu tun: Zwischen drei und vier Krane im Monat kann das Team um Geschäftsführer Tschischewskij auf entsprechende Lkw montieren. Da wird sich die Montage der hier wartenden Krane wohl noch ein wenig hinziehen.

### **Fight der Schwergewichte**

Kaum hat jedoch der erste Fahrer sein Ladegeschirr verstaut und seinen Zug aus der Halle gezogen, steht das Highlight des Vormittags zur Abladung an: Ein weiterer

F1650, komplett in Kunststoffolie eingepackt, rollt auf einem Tieflader langsam in die Halle. Selbst wenn unter der leicht milchigen Verpackung die Konturen des Krans verschwimmen, lassen die enormen Dimensionen des riesigen Teils, im Portfolio des Kranherstellers ganz oben auf Platz drei im Ranking der größten Krane, niemanden im Zweifel, dass jetzt höchste Konzentration angesagt ist. Immerhin soll hier ein Schwergewicht, mit Seilwinde und Jib-Ausrüstung nahezu 15 Tonnen schwer, abgeladen werden. Der Jurda 1650er wird ergo sein eigenes Pendant von dem Tieflader heben. Und das in durchaus beachtlichem Abstand! Hier muss alles

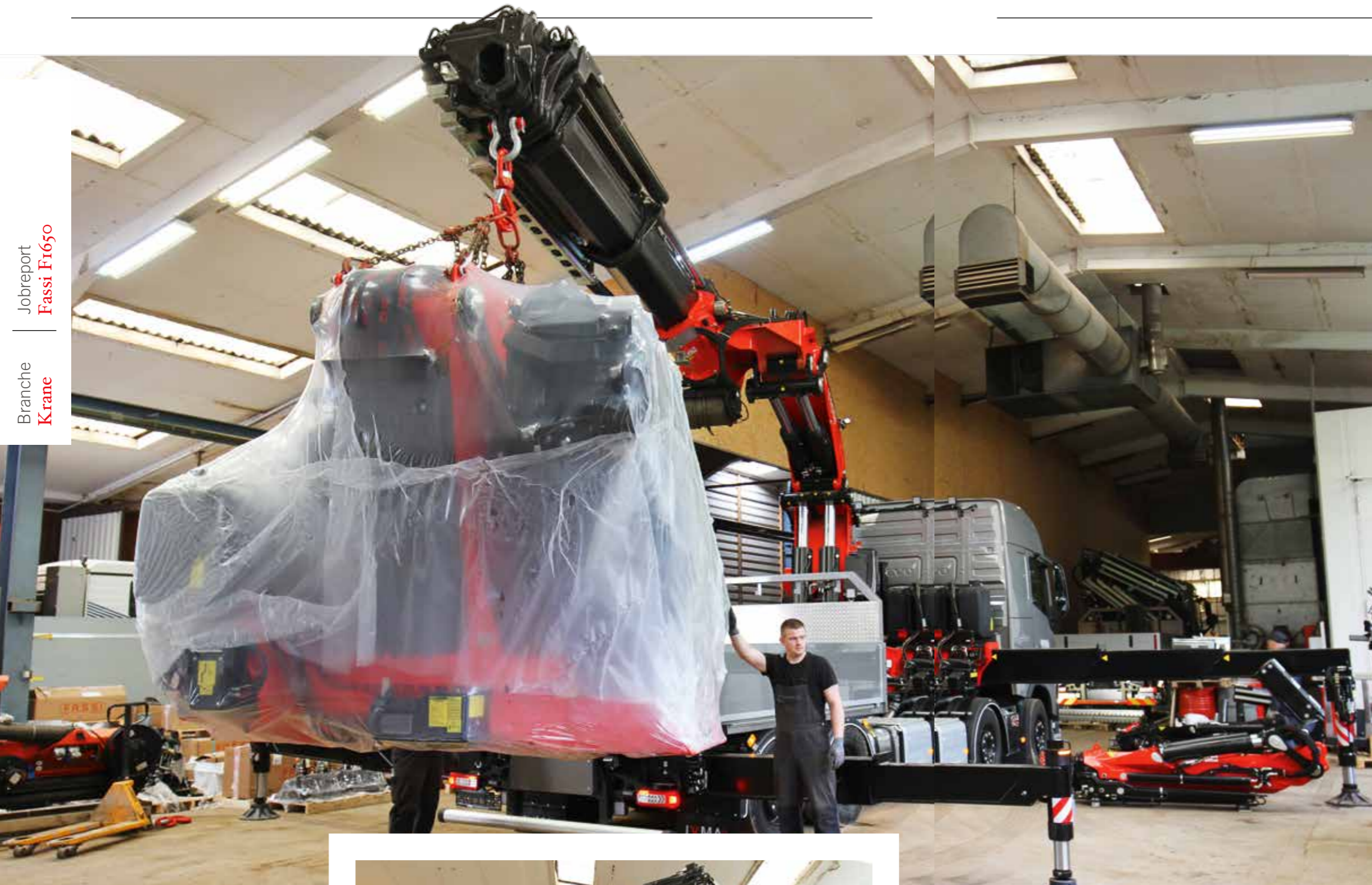


Der Tieflader mit dem F1650 stößt in die Halle zurück. Präzises Manövrieren ist hier Pflicht

stimmen! Werkstatteleiter Paul Kary lässt seine Mitarbeiter lieber erst einmal den großen Haken an den Jurda-Kran anbauen, bevor es losgeht.

Dann ist es so weit. Ein unüberhörbares Knarzen füllt die Halle, die Ladefläche des Tiefladers hebt sich langsam empor. Mit spürbarem Respekt befiehlt Karpenko den Riesenkran. Gleich muss sich das Kranfundament von dem Tieflader lösen. Doch kurz bevor es so weit ist, fährt allen

Beteiligten ein durchdringender, pulsierender Warnton in die Glieder. Overload! Der 1650er ist trotz zugeschalteter „Extra Power“ am Ende seiner Möglichkeiten. Um sich auch wirklich sicher zu sein, schiebt der Mann an der Fernbedienung den entsprechenden Steuerhebel noch einmal sachte nach vorn: Aus dem pulsierenden wird nun ein anhaltender Warnton, die Ladung indes hat sich von ihrer Standfläche noch nicht gelöst. Schnell ist allen Beteiligten klar: Der Tieflader muss



Nachdem sich das Schwergewicht wenige Zentimeter von der Ladefläche des Tiefladers gelöst hat, zieht dieser einige Meter vor, damit die Ladung abgestellt werden kann. Kaum dass ein „Plätzchen“ für die Ladung freigeräumt ist, muss der F1650 nochmals alles geben, um sie möglichst weit an den Hallenrand zu bugsieren. Bei 8 Metern Ausladung ist allerdings das Ende der Fahnenstange erreicht



näher an den Kran heran. Die Ladung wird wieder vom Kran getrennt und die Kranabstützung hinten rechts ein Stück weit eingefahren, um dem Tieflader Platz zu machen. Anschließend dirigiert man den Sattelzug neu in die Halle. Um kaum mehr als einen halben Meter konnte diese Aktion den Abstand verringern. Ein zweiter Anlauf beginnt. Auch diesmal endet die Hubbewegung des Krans mit dem gleichen Warnton. Nur dass sich die Ladung jetzt einige wenige Zentimeter von ihrer Standfläche gehoben hat. Zu wenig, um sie so per Kran zur Seite zu schwenken. Daher beschließt Werkstattleiter Kary, den Tieflader unter der Ladung hinweg so weit aus der Halle hinausziehen zu

lassen, bis diese frei ist, und an Ort und Stelle abgesetzt werden kann. Doch so blockiert das Trumm jede Bewegung. Ergo muss der schwere Fassi-Kran noch einmal ran! Mit der gleichen Begleiterscheinung schafft es der 1650er erneut, sein Pendant minimal vom Boden zu heben. Langsam manövriert Karpenko das Schwergewicht



Zur abschließenden Präsentation wird das Jib angebaut

im Anschluss in eine zuvor freigeräumte Nische. Auch die Profis staunen: Selbst bei maximaler Belastung lässt sich der Kran noch äußerst feinfühlig steuern! Doch knapp einen Meter, bevor die Ladung ideal geparkt wäre, wechselt der pulsierende Warnton wieder in den Dauermodus.

„Offensichtlich müssen wir die Motordrehzahl doch nach oben korrigieren“, erklärt Lyma-Chefkonstrukteur Eugen Rissling, der sich die Szenerie scheinbar schon eine ganze Weile aus der Entfernung angesehen hat und plötzlich neben den mit dem Abladen beschäftigten Männern steht. „Volvo bietet zwar bereits den stärksten Nebenantrieb, dennoch haben wir bei diesem Kran extra eine kleinere Hydraulikpumpe vorgesehen, die weniger Drehmoment verlangt. Doch eine Drehzahl von 1.200 Umdrehungen ist hier eindeutig nicht ausreichend...“ Kaum hat er diese Überlegung ausgesprochen, wendet er sich behenden Schrittes in Richtung Fahrzeugheck, sucht sich die genaue Mittelachse und schreitet sodann den Abstand von hier bis zur Position



Rahmenverlängerung und fünfte Abstützung – so erreicht der F1650 auch vorne die Maximalleistung

der Ladung ab. „Gut acht Meter“, schätzt er, „bis hierhin müsste die Konstruktion 110 Prozent Kapazität bieten.“ Passt also, doch mit einer höheren Drehzahl könnte man noch ein wenig mehr herausholen! Mit nachdenklicher Miene verlässt Rissling das Feld.

### Showdown in der Mittagshitze

Schließlich wartet draußen noch ein weiterer Sattelzug, der zwei Fassi F455 geladen hat und ebenso abgeladen werden muss! Damit dieser Jobreport allerdings nicht



vollständig zum Kammerstück gerät, hat Rissling längst mit dem TÜV in Buchen telefoniert, um eine Erlaubnis einzuholen, auf dessen Gelände den Kran in voller Ausladung zu präsentieren. Nachdem die entstandene Unordnung in der Halle einer halbwegs akzeptablen Ordnung gewichen ist, macht sich Werkstattchef Kary daran, den F1650 für diese letzte Aktion vorzubereiten, und positioniert das zu dem Jurda-Truck gehörende Jib auf Höhe des Krandrehkranzes genau im rechten Winkel zur Fahrzeugachse. Anschließend schwenkt er den Kranausleger nach unten und fährt



die wabenförmige Jib-Aufnahme durch Ausfahren der Kranausschübe genau über das nach oben gerichtete Anschlussstück des Anbauteils. Ein einziger Verriegelungsbolzen reicht, um das Jib fest mit dem Kran zu verbinden. Derart ausgestattet ist der Volvo FH 540 mit dem Fassi F1650 bereit für einen kurzen Ausflug. Bis zum Showdown ist es nur eine kurze Fahrt. Hier auf nicht öffentlichem Gelände kann sich der noch nicht zugelassene Kran nach Ausfahren sämtlicher Abstützungen für die Presse erstmals auf sein Gardemaß strecken. Beachtliche 35,40 Meter reckt sich die Kranspitze in den Himmel. Schlussendlich schwenkt Kranfahrer Karpenko den Ausleger des F1650 genau nach vorne. Das wäre bei einem gewöhnlichen Lkw mit

Ladekran dieser Dimensionen bereits ohne angehängte Last ein durchaus riskantes Manöver. Nicht so bei diesem Fahrzeug! Denn vorne stemmt sich vor dem Kühler, normalerweise unter einer massiven Abdeckung versteckt, eine fünfte Abstützung in den Asphalt. Eine Konstruktion, die es nur bei Lyma gibt. Sie erfordert freilich eine Verlängerung des Rahmens nach vorne über die Fahrzeugfront hinaus. Hier ist die Ursache für die zusätzlichen Kilos zu suchen, die der Jurda-Truck auf die Waage bringt. Auch wenn Marcel Jurda auf seinen F1650 also noch einige Tage warten musste, so viel ist sicher: Dieses Dream-Team wird noch einigen Kunden Respekt abtögen.