

LIFTING

TOMORROW

International Information Magazine of the **FASSI GROUP**

GREEN & TECHNO

Die neue Ära der Fassi-Krane

Die neue Kran-Generation

Bei Fassi stehen F1450R-XHP Techno, FX990 und SHT-System für ein neues Kapitel in Sachen Innovation

Aus der Fassi-Gruppe

Die wichtigsten Neuheiten von den Konzernunternehmen Marrel, Cranab und ATN: im Zeichen von Umweltschutz und Innovation

Geschichten aus aller Welt

Geschichten, Neuigkeiten, Anekdoten und Bilder von Vertragshändlern und Fassi-Kunden in Deutschland, den Niederlanden und Norwegen



Fassi-Krane arbeiten weltweit an allen möglichen Orten und in neuen, unterschiedlichsten Sektoren. Ihre Geschichten erzählen sich durch die Bilder, die uns Händler und Kunden von fünf Kontinenten geschickt haben und die in den letzten Monaten auf Instagram gepostet wurden. Hier haben wir die Posts unserer 5 Hashtags, die von Januar bis April 2021 die meisten Likes bekommen haben, ausgewählt und geteilt.



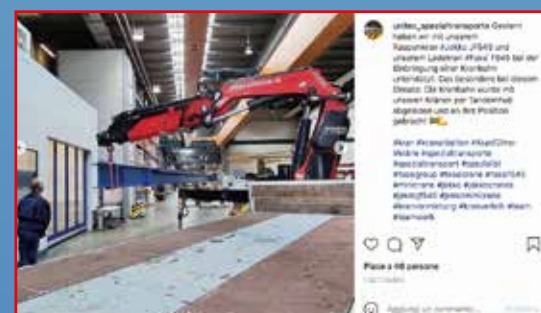
#fassicrane
Schlang Reichart
798 like



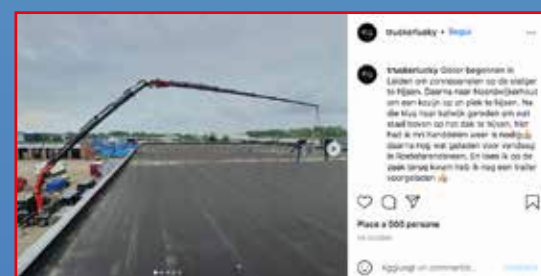
#fassicranes
Geurts Trucks
187 like



#fassifriday
Dsmith Specialist Transport
159 like



#fassingroup
Unitec Spezialtransporte GmbH
46 Like



#fassingru
Trucker lucky
505 like



Innovation zeigt sich in Fakten

Wenn man sich als Unternehmen der Innovation verschreibt und sie als wesentlichen Bestandteil seiner Identität ansieht, dann gibt man damit auf dem Markt ein ganz konkretes Versprechen ab: dass man immer weitergeht, sich nie zufrieden gibt, nach neuen Zielen sucht und sich neue Horizonte erschafft. Das klingt natürlich alles wunderbar, solange man nur darüber redet, es in schönen Worten zu Papier bringt und in pfiffige Slogans verpackt. Was aber am Ende wirklich zählt, das sind Fakten. Denn nur mit Fakten werden Versprechen eingelöst. Deshalb widmet sich diese Ausgabe unseres Magazins neuen Meilensteinen, die für den ständigen Weg der Weiterentwicklung unserer Unternehmensgruppe stehen. Einer davon ist „Techno“ und er steht für eine neue Krangeneration. Vorreitermodell ist der F1450R-HXP TECHNO. Ein regelrechter Innovationssprung, bei dem die Leistungssteigerung der Maschine der Summe seiner diversen Funktionen und revolutionären Technologien zu verdanken ist. Vom innovativen digitalen Steuerungssystem zur neuen Schnittstelle des Displays, vom Verhältnis Gewicht/Leistung zur Stabilitätskontrolle; von der Steigerung der vertikalen Reichweite zur dynamischen Hubkontrolle: dies und noch vieles mehr gibt es auf den folgenden Seiten für Sie zu entdecken. Doch das ist nicht alles. Im Jahr 2000 war Fassi das erste Unternehmen der Branche, das ein elektronisches System an Bord der Krane mit Datenübertragung per CAN-BUS einführt. Seit der Zeit ging es Schlag auf Schlag mit Innovationen und technologischen Lösungen im Zeichen von Digitalisierung und Automation. Und 20 Jahre später wird Fassi nun zum Vorreiter und Pionier einer neuen technologischen Generation, indem erstmals für diese Branche ein Ethernet-Standard eingeführt wird. Was das heißt? Es bedeutet, dass eine leistungsfähigere Steuereinheit und mehr Kapazität bei der Datenverarbeitung zur Verfügung stehen. Damit wurde FX990 geboren, die neue elektronische Steuerung von Fassi, die mehr Rechenleistung und eine höhere Flexibilität bei der Überwachung und den intelligenten Funktionen bietet. Möglich wird dies durch 5 Anschlussmöglichkeiten, von denen zwei auf Ethernet und drei auf CAN-BUS basieren.

Unser nächstes wichtiges Ziel

Fassi erobert die Welt der Elektrik ganz ohne Umschweife, nämlich mit dem innovativen SHT-System – das ist das Akronym für Smart Hybrid Technology. Mit diesem wird es möglich, den Kran überall da einzusetzen, wo von der Maschine emissionsfreies und geräuscharmes Arbeiten verlangt wird. Durch das SHT-System kann der Kran mit einer Gruppe Lithiumbatterien arbeiten und sich direkt über den Motor des LKW während der Fahrt aufladen oder aber an das Stromnetz angeschlossen werden, wenn das Fahrzeug stillsteht.

Es gibt also auch in dieser Ausgabe von „Lifting Tomorrow“ viel Neues zu entdecken. Jeden Tag geben wir ein Versprechen ab - und wieder einmal haben wir es eingelöst.



Im Fokus



s.06

Die neue Kran-Generation

Markteinführung des neuen F1450R-XHP Techno. Innovative Funktionen zur Steigerung der Kranleistung



s.18

Krane werden elektrisch

Dank des Systems Smart Hybrid Technology erhalten Fassi-Krane die Möglichkeit des Elektrobetriebs. Emissionsfrei und ganz leise



s.22

Neue Produkte von Marrel und Cranab

Eine neue Unterfahrtschutz-Serie von Marrel und dank Cranab ein komplett neuer Kran: Vimek Next Generation



s.32

40 Jahre Fassi-Unternehmensgeschichte in Norwegen

1981-2021, 40 Jahre Geschichte und Wachstum der Firma Nord-Kran AS, dem Fassi-Vertragshändler für Norwegen

- s.06 Der neue F1450R-XHP Techno
- s.14 FX990, die neue Elektroniksteuerung von Fassi
- s.18 Fassi-Krane werden elektrisch mit dem SHT-System
- s.22 Marrel, die neue Unterfahrtschutz-Serie
- s.26 Cranab hat mit Vimek Next Generation einen neuen Kran entwickelt
- s.32 Fassi und Nord-Kran AS: 40 gemeinsame Jahre
- s.36 Ein F455RA im Dienste von "Tante JU"
- s.40 38 Jahre Fassi in den Niederlanden mit De Jong
- s.44 Fassi startet ins Jahr 2022 mit Kunst und Kreativität



INHALT

LIFTING TOMORROW
n.05/2022

Titel eingetragen
beim Landgericht Bergamo
Nr. 20/2011 vom 30/08/2011

Veröffentlicht durch FASSI GRU Spa
via Roma, 110
24021 Albino (BG) Italia
tel +39.035.776400
fax +39.035.755020
www.fassi.com

Herausgeber
Cobalto Srl
via T. Taramelli, 2
24121 Bergamo (BG) Italy

Verlagsdirektor
Silvio Chiappuso

Verantwortlicher Chefredakteur
Mauro Milesi

Druck
Modulimpianti Snc
via G. Leopardi 1/3
24042 Capriate S. Gervasio (BG) Italy

Grafischer Entwurf und Umsetzung
Cobalto Srl



#Fassicranes

FASSI F1450R-HXP TECHNO. WIR STELLEN VOR: DIE NEUE KRANGENERATION

TECHNO



Auf der diesjährigen GISEXPO stand
erstmals dieser neue Fassi-Kran im
Fokus: ein echter Innovationssprung
in puncto Hubkapazität,
Vielseitigkeit, Präzision, Kontrolle
und Effizienz.



Der F1450R-HXP TECHNO ist das erste Modell einer neuen Krangeneration. Ein echter Innovationsprung, der dank zahlreicher innovativer Funktionen und Technologien noch mehr Leistung garantiert.

Eine ganze Reihe von Elementen tragen zu diesem außergewöhnlichen Ergebnis bei. Die neue Technologie verbessert die dynamische Kontrolle der Arbeitsgeschwindigkeit, steuert die Ausnutzung der Arbeitsbereiche zugunsten der Hubkapazität und passt sie an die jeweiligen Bedürfnisse an. Auch das neue Design der Ausschübe unterstützt aktiv die Leistung des

Vertikalhubes und der doppelt gespeiste Hydraulikkreis steigert die Handhabungsgeschwindigkeit.

Dank des ausgereiften digitalen Steuersystems, der neuen Display-Schnittstelle, der Möglichkeit, die Stützbeine per Funk fernzusteuern und der neuen Anordnung wurde die Leistung zusätzlich optimiert.

Das einklappbare Seilrollensystem an der Winde, die Kombinationsmöglichkeit mit dem neuen Jib Fassi L826 und das optimale Verhältnis zwischen Gewicht und Leistung sind weitere Vorteile dieses revolutionären Krans.



X-DESIGN - DIE ZEHNECKIGE GEOMETRIE

Die brandneue zehneckige Geometrie des Knickarms und seiner Teleskopauschübe, genannt X-Design, bringt eine deutliche Gewichtsreduzierung durch verbesserte Funktionalität, was sich wiederum in einem Plus an Leistung der Maschine niederschlägt. In der horizontalen Konfiguration konnte die Hubleistung um 15% und in der vertikalen Konfiguration sogar um 70% im Vergleich zum traditionellen Hexagonal-Querschnitt verbessert werden. Die Gelenke des Hubarms beim Kran wurden komplett überarbeitet, Haupt- und Knickarm wurden mit Doppelhubzylindern ausgestattet. Auch dies ist ein Grund dafür, dass die Leistung im Vergleich zu Modellen derselben Hubklasse erheblich verbessert werden konnte.

MEHR BENUTZERFREUNDLICHKEIT BEIM EINSATZ DES KRANS MIT WINDE

Durch die Einführung der neuen hydraulischen Verlängerung mit der Bezeichnung L826 wurde die Nutzung des Krans mit Winde benutzerfreundlicher gestaltet. Vor allem kann der Kran viel leichter in Ruhestellung gebracht werden, auch bei montierter Winde und Verlängerung.

DOPPELT GESPEISTER HYDRAULIKKREIS

Das Hydrauliksystem des F1450R-HXP TECHNO verfügt über einen doppelt gespeisten Hydraulikkreis mit digitalen Steuerblöcken vom Typ D900 sowie zwei Ölkühler und zwei Ölbehälter von je 250 Litern. Das System XF für die Absperrventile garantiert maximale Betriebsgeschwindigkeit und präzise Bewegungen. Außerdem wurde das Schwenksystem mit zwei Getriebemotoren ausgestattet, die für maximale Sicherheit und beste Schwenkleistung sorgen.

NEUE ELEKTRONISCHE STEUERUNG

Das digitale Herz des Systems ist FX990, die neue flexible und leistungsfähige CPU. Diese wichtige Innovation aus dem Hause Fassi basiert auf intelligenten Funktionen und Roboter-Bewegungssteuerung, was unsere Krane noch sicherer und leistungsstärker macht. Die wichtigsten Merkmale sind: die Schutzart IP69K, die die höchste Schutzklasse darstellt, das Schutzgehäuse aus Aluguss; eine Betriebstemperatur zwischen -40 und +85 Grad. Die neue elektronische Steuereinheit FX990 ist "smart connected": mehr Kommunikation dank 3 CAN-bus- und 2 Ethernet-Leitungen. Dank der Ethernet-Leitungen zu den Sensoren lassen sich nun größere Datenströme steuern, die sofort und umfassend verarbeitet werden und die komplexesten Situationen zuverlässig darstellen.



NEUE DISPLAY-SCHNITTSTELLE

Das neue Farbdisplay verfügt über die Schutzart IP67, die unter anderem für die Wasserfestigkeit der Vorrichtung steht. Es kommuniziert mit der CPU über eine Ethernet-Leitung und sorgt für eine schnelle und effiziente Anzeige.

ÜBERARBEITETE SOFTWARE

Die Funktionslogik der Software bei der Serie TECHNO wurde komplett überarbeitet. Im Mittelpunkt standen dabei immer die Grundsätze von einfacher Bedienung,

Leistungsfähigkeit und Sicherheit.

Die wichtigsten Funktionen sind:

- *Neue Überlastabschaltung*
- *Steuerung der Arbeitsbereiche*
- *Neues FSC-System (Fassi Stability Control)*
- *JDP (Jib Dual Power)*
- *PSC (Platform Stability Control)*
- *Lastbegrenzer Handauszüge*
- *Elektrische Steuerung der Stützbeine*
- *IoC*

STABILITÄTSKONTROLLE

Für die neue Krangeneration Techno wurde eine spezielle Stabilitätskontrolle entwickelt, die bei den Gelenkarmkränen eine Spitzenposition einnimmt. Das System FSC Techno ist eine Fusion der beiden Steuersysteme FSC H und FSC SII. Damit lässt sich das System nach Wunsch so einsetzen, dass die Hubkapazität proportional von der Verlängerung der Stützbeine abhängt. Der Vorteil zum System FSC H besteht darin, dass keine festgelegte Anzahl an einzelnen Schritten mehr erforderlich ist, sondern dass die Stützbeinverlängerung kontinuierlich proportional gesteuert wird. Sofern der Bediener dies wünscht (und die Arbeitsparameter es zulassen), kann er auch die Betriebsart wählen, die den Neigungssensor berücksichtigt.

ARBEITSBEREICHE

Es lassen sich nun unzählige Arbeitsbereiche für den Kran definieren, und zwar sowohl im Rahmen einer Kapazitätsreduzierung, wenn der Aufbau dies erfordert, als auch in geometrischer Hinsicht durch Schaffung "virtueller Käfige", wie dies bereits bei der CCD-Funktion der Fall ist.

ÜBERLASTABSCHALTUNG

Ein zweiter Druckgeber auf dem Hubarm ergänzt die Daten der Überlastabschaltung und verbessert die Leistung.

AUTOMATISCHE AKTIVIERUNG VON JDP UND XP

JDP und XP werden in allen TECHNO-Versionen automatisch aktiviert, weil das System FX990 selbständig die Situationen erkennen kann, in denen dies erforderlich ist.

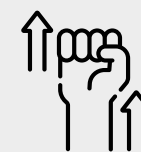
PSC-FUNKTION

Die verbesserte PSC-Funktion (Platform Stability Control) erweitert die Bedienmöglichkeiten, wenn sich der Kran im Korbtrieb befindet.

- ▶ • X-Design-Profil des Knickarms
- ▶ • Neues Design der Ausschübe
- ▶ • Unglaubliches Verhältnis zwischen Gewicht und Leistung
- ▶ • Neue vertikale Hubleistung
- ▶ • Neue Stabilitätskontrolle
- ▶ • Innovatives digitales Steuersystem
- ▶ • Neue Display-Schnittstelle
- ▶ • Doppelt gespeister Hydraulikkreis
- ▶ • Neue dynamische Hubsteuerung

TECHNO

Der Fassi F1450R-HXP TECHNO steht für:



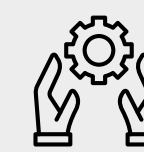
LEISTUNG



VIELSEITIGKEIT



PRÄZISION



KONTROLLE



EFFIZIENZ

NEUES IoC SYSTEM

Das IoC-System sorgt in punkto Geschwindigkeit und Leistung im Vergleich zur Vorgängerversion für einen enormen Entwicklungssprung. Die neue Wlan-Routerfunktion ermöglicht die drahtlose Kommunikation zwischen Kran und beliebigen mobilen Geräten.

DER F1450R-HXP TECHNO IST DAS ERSTE MODELL EINER NEUEN KRANGENERATION. EIN ECHTER INNOVATIONSSPRUNG, DER DANK ZAHLREICHER INNOVATIVER FUNKTIONEN UND TECHNOLOGIEN NOCH MEHR LEISTUNG GARANTIERT.





NEUE ELEKTRONIK UND STEUEREINHEIT FX990

Wieder einmal ist Fassi Vorreiter
in Sachen Technologie. Die neue
Elektroniksteuerung FX990 ermöglicht
Kommunikation via Ethernet. Und es gibt
eine ganze Reihe von Innovationen, die
das Ergebnis jahrelanger Forschung sind.

Im Jahr 2000 war Fassi das erste Unternehmen des Sektors, das einen Kran mit Elektroniksystem ausgestattet und eine Datenübertragung per CAN-BUS eingeführt hat. Seitdem hat Fassi immer wieder Innovationen und technologische Lösungen im Zeichen von Digitalisierung und Automation entwickelt. 20 Jahre später ist das Unternehmen erneut Vorreiter und Pionier einer neuen Technologie-Generation, die erstmals im Hubwesen einen Ethernet-Standard einsetzt. Das bedeutet: die Steuereinheit ist leistungsfähiger und bietet mehr Kapazität für die Datenverarbeitung. So entstand FX990, die neue Elektroniksteuerung von Fassi mit mehr Rechenleistung und mehr Flexibilität bei Kontrollen

und intelligenten Funktionen, die über fünf Anschlüsse verfügt: zwei Ethernet-Anschlüsse und 3 CAN-BUS-Verbindungen. Die neue Steuerung ist Mittelpunkt eines Systems, bei dem die folgenden Elemente überarbeitet wurden: Elektrik und Hydraulik, Fassilim, Touchscreen-Anzeige und IoC. Sie wird mit der neuen Kranserie TECHNO (ab F600RA.2) angeboten, deren erstes Modell der F1450R.2 HXP-TECHNO ist.

NEUE FIRMWARE

Ziel der komplett überarbeiteten Firmware für die Serie TECHNO war es, die Bedienung einfacher zu gestalten und mehr Leistung und Flexibilität zu gewährleisten. Insbesondere lassen sich spezielle Betriebsanforderungen effizienter erfüllen, da die Programmierung leichter wird und die Arbeitsbereiche an die persönlichen Anforderungen angepasst werden können. Neben der Verbesserung der elektronischen Überlastabschaltung wurde ein neues FSC-Stabilitätssystem in zwei verschiedenen Versionen entwickelt: P (Proportional) und HP (High-Performance). Die Version (P) ist eine Weiterentwicklung des Systems FSC-H. Sie bestimmt die Arbeitsdrücke im Verhältnis zu den Verlängerungen der Stützbeine. Die Version HP entstand aus dem System FSC-S. Mit ihr lässt sich sowohl die Betriebsart P als auch die Betriebsart HP aktivieren. Über eine Luftblase kann der Neigungswinkel des Fahrzeugs im Verhältnis zu den Verlängerungen der Stützbeine abgelesen werden. Weitere Neuheiten sind unter anderem: mehr Kranfunktionen,



#Fassileaderinnovation



DIE GESCHICHTE

2003

Projekt Evolution mit dem ersten Elektroniksystem Fassi FX000

2017

Cranebot-Erprobung

2019

Beginn des Projekts FX990

2021

Abschluss der 1. Phase des Projekts FX990

mit denen sich die Dynamik kontrollieren lässt; die automatische Aktivierung der JDP-Funktion, die auch manuell deaktiviert werden kann; die vereinfachte Nutzung der Handauszüge; die Möglichkeit, die Wartungsarbeiten an die persönlichen Bedürfnisse anzupassen; die Prüfung der korrekten Position von Kran und Zusatztraverse in Ruhestellung über Sensoren am Kran; mehr statistische Daten zur Krannutzung. Für die Abstützung in der Betriebsart PLE wurde die Steuerung bereits so vorbereitet, dass sie die erforderlichen Kontrollen durchführen kann, wenn der Kran als Arbeitsplattform bzw. mit Arbeitskorb eingesetzt wird. Dank der neuen Merkmale des Steuerblocks FX990, die auf der Konnektivität und einer

höheren Datenverarbeitungs- und Informationskapazität basieren, wurde die Funktion DMA (Dynamik Maintenance Assistance) entwickelt. Sie ermittelt dynamisch, wann der nächste Wartungseinsatz vorgesehen ist. Auf diese Weise lassen sich die Maschinenstillstände zu passenden Zeitpunkten und unter Berücksichtigung der Arbeitsanforderungen des Krans planen.

NEUE FASSILIM-SOFTWARE

Die Einführung der neuen Steuerung erfolgt zeitgleich mit der Entwicklung der neuen Fassilim-Software für Krankonfiguration und -diagnose. Zu den Neuerungen gehören ein neues Interface, neue Funktionen und die geführte Einrichtung des Krans. Außerdem besteht die Möglichkeit,

die Arbeitsbereiche zu konfigurieren und eine Diagnose zum Zustand der Kransensoren durchzuführen.

NEUE SCHNITTSTELLE FÜR DIE FUNKFERNSTEUERUNG

Dank einer Umstrukturierung ist die Schnittstelle nun besser lesbar und verfügt über neue Funktionen zur Informationsanzeige.

NEUE STROM- UND HYDRAULIKVERSORGUNG

Die Stromversorgung wurde komplett neu geplant und für eine Multikonnektivität vorbereitet. Die Steuerung FX990 verfügt nun über 3 CAN-BUS- und 2 Ethernet-Anschlüsse.

Fassi ist das erste Unternehmen des Sektors, das innovative Hardware mit Ethernet-Leitungen einführt und deren Leistungsfähigkeit nutzt.



Die neue Konnektivität nutzt die neuen Funktionen der Steuerung und gestattet eine bessere Integration der neuen umweltfreundlichen Systeme. Die drei CAN-BUS-Leitungen dienen speziell für:

- die Sensoren am Kran
 - die Funktionssteuerung des Krans
 - den Anschluss an das Fahrzeug
- Dank dieser drei Leitungen konnte eine Anlage entwickelt werden, mit der Wartungsarbeiten und Störungssuche leichter werden. Die beiden Ethernet-Leitungen sorgen für eine höhere Vernetzungsleistung und bieten über ein neues Zugangsportal die Möglichkeit, über ein eigenes WLAN-Netz mehrere Geräte an den Kran anzuschließen.

NEUES INTERNET OF CRANES

Nach der Weiterentwicklung des Online-Kundendienstes von Fassi wurde das IoT-System komplett umgeschrieben und bietet jetzt eine umfassendere und intuitivere grafische Schnittstelle.

Die Vernetzung des IoT ist nun solider, schneller und genauer, ohne dass hierfür Kabel nötig sind. Die Echtzeit-Diagnose ist noch effizienter und es sind noch mehr Informationen und Daten aus der Ferne abrufbar.

ZWANZIG JAHRE FASSI-ELEKTRONIK

Fassi hat als erstes Unternehmen des Sektors erkannt, welches Potenzial die Elektronik bei einem Kran hat und dass diese strategisch für Leistung und Sicherheit eingesetzt werden kann. Vor diesem Hintergrund wurde Anfang der 2000er Jahre mit dem ersten integrierten CAN-BUS-System das Evolution-Projekt gestartet, das die Entwicklungen des gesamten

Sektors vorweggenommen hat. Das Projekt basierte auf Elektroneinheiten, die durch Verarbeitung von Informationen aus einem kapillaren Netz von Sensoren die ein- und ausgehenden Informationen speicherten und so eine Datenbank errichteten. Im Rahmen dieses Projekts hat Fassi seit 2017 die Idee eines Krans nach dem Konzept eines „Roboters“ entwickelt, der im-

mer stärker automatisiert werden sollte. So entsteht das Projekt „Cranebot“. Ausgehend von dieser Idee wurden eine Reihe von Anwendungen entwickelt, wie z. B. ACF, AWC und ACM. Weniger als 20 Jahre nach dem ersten integrierten CAN-BUS-System ist Fassi das erste Unternehmen des Sektors, das Ethernet-Kommunikation für einen Kran vorsieht.



#SHTSystem

MIT DEM **SYSTEM SHT** WIRD DER FASSI-KRAN ELEKTRISCH

Fassi hat einen elektrischen Kran entwickelt, der über eine Lithium-Batteriegruppe mit Strom versorgt wird. Diese lässt sich entweder über den Verbrennungsmotor des LKW während der Fahrt oder über den Netzstrom aufladen, wenn das Fahrzeug steht.

Mit dem innovativen System SHT verschafft sich Fassi Zugang zur Welt der Elektrofahrzeuge. SHT steht für „Smart Hybrid Technology“ und erlaubt einen Einsatz des Krans in allen Situationen, in denen emissionsfreie und leise arbeitende Maschinen erforderlich sind.

Dank des SHT-Systems wird der Kran über eine Lithium-Batteriegruppe mit Strom versorgt, die sich direkt über den Verbrennungsmotor des LKW während der Fahrt oder aber bei stehendem Fahrzeug über den Netzstrom aufladen lässt.

Die neue Technologie ist bei einer breiten Palette von Kranmodellen anwendbar, von der Micro-Serie bis hin zu Kranen mit einem Hubmoment von 40 tm. In dieser ersten Phase der Markteinführung wird das System am Kran F345RB.2.26 L214 vorgestellt; es kann aber problemlos auch für andere Modelle übernommen werden.

Die Einführung eines elektrisch betriebenen Krans bedient eine immer stärkere Nachfrage, vor allem aus Nordeuropa, wo Krane bei möglichst



HYBRID

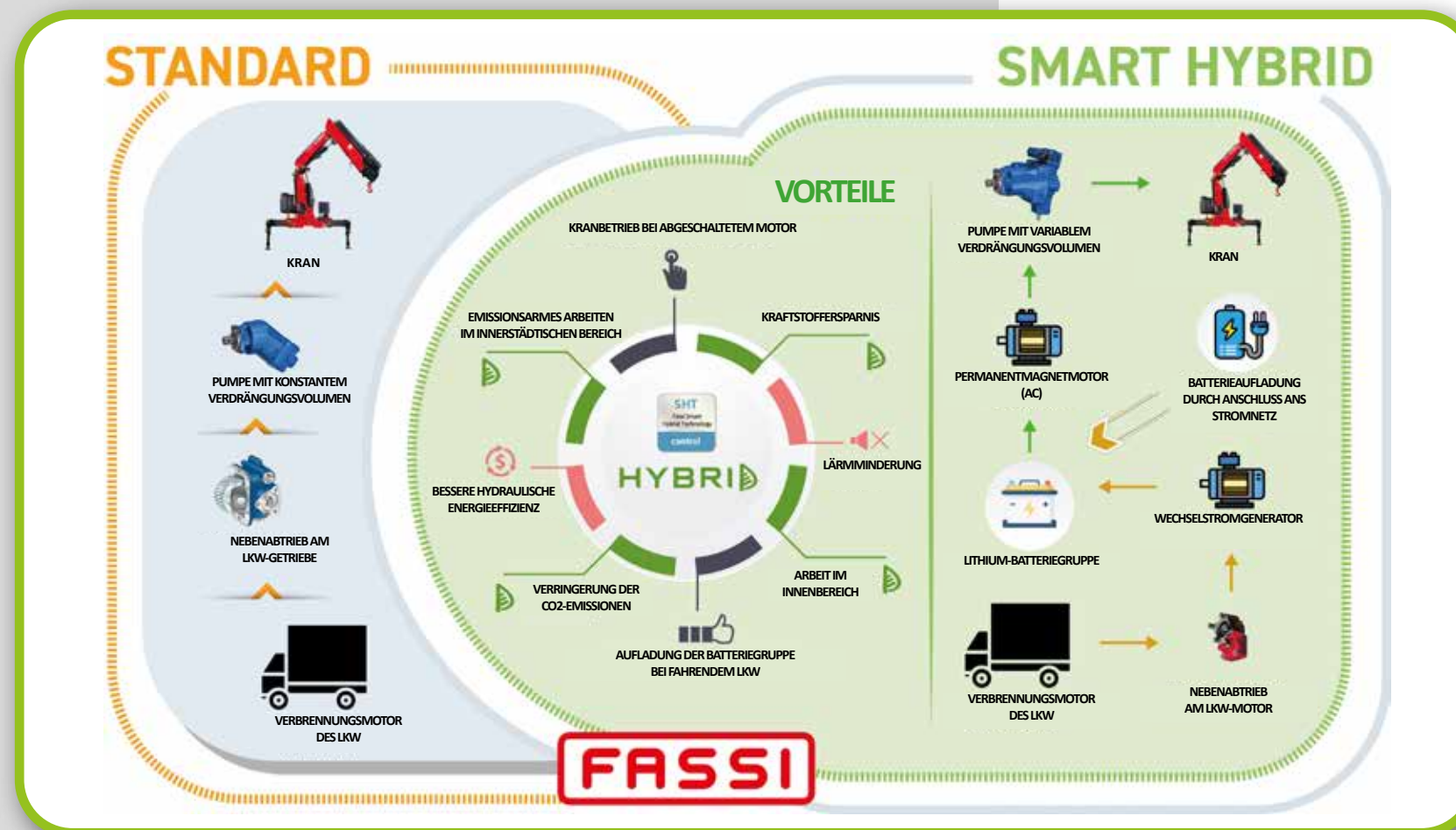
abgeschalteten Fahrzeugmotoren in bebauten Gebieten arbeiten sollen, also ohne Abgasemissionen, aber auch ohne Lärm.

Mit dem System „Smart Hybrid Technology“ wurden all diese Anforderungen erfüllt, weil der Kran mit seinem eigenen, durch Batterien versorgten Elektromotor bei abgeschaltetem LKW-Motor arbeiten kann. Das System ist auch deshalb sicher, weil es mit niedriger Spannung arbeitet (48V-51V). Daher ist keine besondere Bedienschulung für die Wartungsphase nötig, wie es bei Systemen mit mittlerer bis hoher Spannung erforderlich wäre. Das System wurde außerdem mit Erfolg in der Absorberkammer getestet, um die Konformität mit der Regelung UN/ECE R10 festzustellen, bei der es um die Einhaltung der Anforderungen bezüglich elektromagnetischer Verträglichkeit der elektrischen und elektronischen Komponenten an Fahrzeugen geht.



System SHT

- Auf einer breiten Palette von Kranmodellen einsetzbar, von der Serie Micro bis hin zu Kranen mit 40 tm Hubkapazität
- Elektrischer Kran mit Stromversorgung über eine Lithium-Batteriegruppe mit 560 Ah
- Alle Informationen zur Kontrolle des Systems werden auf dem Display FX902 und auf dem Monitor der Funkfernsteuerung angezeigt
- Lademöglichkeit über den Verbrennungsmotor des LKW oder Netzstrom
- Niedrige Spannung (48V-51V)



LADEMÖGLICHKEIT

Eine der beiden Lademöglichkeiten arbeitet mit Netzstrom von 220 V, einphasig mit 16 A. Die Ladezeit beträgt neun Stunden, wenn die Batterien vollständig entladen sind. Diese Situation ist jedoch äußerst unwahrscheinlich, weil die Batterien während der Fahrt über den LKW-Motor aufgeladen werden. Man kann daher davon ausgehen, dass ein Teil des Aufladevorgangs bei der Rückkehr des Fahrzeugs auf das Firmengelände am Abend bereits abgeschlossen ist. Außerdem kann dieser Vorgang auch ausgeführt werden, wenn der Kran im Einsatz und der Wechselstromgenerator in Betrieb ist. Der Wechselstromgenerator lädt die Batterien während der Fahrt über die

(abschaltbare) Zapfwelle des Fahrzeugs. Die Aufladespannung beträgt 48 V, die Ladezeit liegt bei komplett entladenen Batterien bei 4-5 Stunden.

BATTERIESYSTEM

Das Fassi-System SHT besteht aus einer Batteriegruppe von 560 Ah, die 80% des Tagesbedarfs im reinen Elektrobetrieb decken kann. Das Gehäuse der Batteriegruppe ist mit einem Wärmeaggregat ausgestattet, das den Betrieb bis zu einer Temperatur von -20°C garantiert und 750 x 550 x 585 mm groß ist. Der Wechselstromgenerator hat ein Gewicht von 22 kg, während der Rest des Systems in einem zweiten Gehäuse aus Edelstahl untergebracht ist, in dem sich auch die

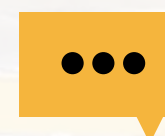


Pumpe mit variabler Förderleistung (von 55 cm³/U) befindet, die erhebliche Energieeinsparungen garantiert, weil sie den Kran nur mit dem Öl versorgt, das er tatsächlich braucht (max. 50 l/min). Die Abmessungen des zweiten Gehäuses betragen 1100x600x600 mm, das Gesamtgewicht des Systems Fassi SHT (inklusive Batterien) beträgt 550 kg. Um eine effiziente Nutzung des elektrischen Systems zu garantieren, ist das System SHT mit einer speziellen Software ausgestattet, mit der die Motorleistung maximal genutzt und gleichzeitig der Verlust der Hydraulikleistung reduziert werden kann. Außerdem ist diese Technologie in der Lage, die vom Kran benötigte Hydraulikleistung zu reduzieren

und zu modulieren, wenn der Motor seine Grenzen erreicht hat. Die mit der „Smart Hybrid Technology“ ausgestatteten Krane sind mit einem Tastenfeld ausgestattet, über das die Batterie aktiviert und verschiedene Geräte eingeschaltet werden können. In jedem Fall lässt sich die Pumpe auch über die Funkfernsteuerung ein- und ausschalten. Die Anzeige FX902 in der Fahrerkabine des LKW liefert dem Fahrer alle Informationen, die für die Überwachung des Systems während der Fahrt erforderlich sind. Alle Daten werden auch auf der Funkfernsteuerung angezeigt, so dass der Benutzer des Krans während des Kranbetriebs dieselben Informationen erhält.

MARREL BIETET EINE NEUE SERIE VON UNTERFAHRSCHUTZSYSTEMEN AN

Die neue Marrel-Serie von Unterfahrschutzsystemen erfüllt die Marktanforderungen und die neue europäische Norm R58-03. Ein Interview mit dem Produktverantwortlichen Dominique Durand.



Dominique Durand
Produktmanager bei Marrel

Seit dem 1. September 2021 gilt die Norm R58-03 für den hinteren Unterfahrschutz, nach der sich die vorgeschriebene Belastbarkeit für die Vorrichtung bei einem Unfall um 80% erhöht. Marrel nahm diese Norm zum Anlass, die Produktpalette zu verbessern und die Unterfahrschutzserie mit einer Reihe wichtiger Innovationen neu zu gestalten. Dominique Durand ist einer der Produktmanager bei Marrel und berichtet uns davon in einem Interview.

Die neue Serie für hinteren Unterfahrschutz (UFS) - wie und warum wurde diese neue Produktserie entwickelt?

Der hintere Unterfahrschutz ist ein Zubehör für die Ampliroll® Abroll- und Absetzkipper; obwohl wir ihn bereits seit vielen Jahren zum Teil anbieten, wird er genau wie die anderen Produkte unter Berücksichtigung der geltenden Vorschriften ständig verbessert. Seit dem 1. September 2021 gilt in Europa die Norm R58-03. Laut dieser Norm erhöht sich die vorgeschriebene Belastbarkeit für den hinteren Unterfahrschutz bei einem Unfall um 80%. Wir haben die Einführung dieser neuen Norm zum Anlass genommen, unser Produktangebot zu verbessern, anstatt die vorhandenen Produkte an die Norm anzupassen. Daher wurde die Unterfahrschutz-Serie komplett neu entwickelt. Wir haben neue Modelle eingeführt, die Montage erleichtert und die Haltbarkeit verbessert.

Für die Entwicklung dieser neuen Serie war Teamarbeit zwischen Ihnen, den Technikern und dem Forschungs- und Entwicklungszentrum erforderlich. Welchen Innovationswert hat die Serie?

Unternehmenssitz und Produktionsstätte von Marrel befinden sich an ein und demselben Standort. Für uns ist das eine großartige Gelegenheit, weil wir jede Lebensphase eines Produkts aus nächster Nähe verfolgen können: Planung, Prototyp, Test, Vorbereitung der Fertigung und Serienproduktion.

Alle beteiligten Teams werden also aktiv, um den Prozess zu besprechen und bei Bedarf anzupassen, und zwar sowohl in unserem speziellen Testzentrum als auch in der speziell dafür eingerichteten Produktionseinheit in unserem Werk. Dank diesem Austausch von Knowhow und dem Innovationsgeist von Marrel sind wir in der Lage, vier verschiedene zugelassene Unterfahrschutztypen in jeweils einem Bausatz anzubieten: das Teleskopsystem, fest montiert, die Panto- und die schräge Ausführung. Die Unterfahrschutzsysteme werden bereits in unserem Werk montiert und lackiert, wodurch unsere Händler und Partner erheblich Zeit bei der Montage einsparen.

Die Rechnung ist einfach: der schräge Unterfahrschutz von Marrel mit versetzter Schiene wird in 4 Stunden montiert (im Vergleich zu 10 Montagestunden sowie 2 Stunden für die Lackierung bei unseren Wettbewerbern).

Neu in der Serie ist der schräge Unterfahrschutz mit seinem patentierten System zur Ausrichtung der Zahnräder. So ist die Anpassung des Neigungswinkels ohne Bohrungen oder Schweißungen möglich. Der Unterfahrschutz ist denkbar einfach zu montieren und lässt sich gleichzeitig einfach an die einzelnen Montagesituationen anpassen.

Woran erkennt man das Marrel-Knowhow?

Der Innovationsgeist ist Teil der DNA von

Marrel; seit seiner Gründung im Jahr 1919 hat das Unternehmen Produkte erfunden, die heute weltweit verfügbar sind, wie der Abrollkipper Ampliroll®, der Absetzkipper und die Scheren-Kippmechanik. Unsere Teams arbeiten ständig an technischen Innovationen, um den Nutzern die tägliche Arbeit mit unseren Produkten und Zubehörteilen zu erleichtern. Unsere Fassi-Händler berichten uns von den Marktanforderungen, so dass wir Produkte anbieten können, die ihren Bedürfnissen entsprechen. Dazu zählen z. B. die montagefertigen Unterfahrschutz-Bausätze.

Welche Vorteile haben diese Innovationen für die Benutzer von Marrel-Produkten?

Diese liegen nicht nur in der Zeitersparnis bei der Montage, denn auch die Endanwender profitieren von den Innovationen. Um die neuen Vorschriften zu erfüllen, hat Marrel die mechanische Festigkeit des Unterfahrschutzes erhöht, der nun eine Tragfähigkeit von 18 t besitzt. Der Einsatz des Unterfahrschutzes wurde durch eine schnell ausfahrbare Vorrichtung noch weiter vereinfacht und garantiert eine hohe Sicherheit während des Betriebs.

MARRELS NEUER AUFTRITT:

NEUE PRODUKTUNTERLAGEN UND NEUE WEBSITE

Zwei Jahre nach dem hundertjährigen Jubiläum präsentiert Marrel die neuen Produktunterlagen für die Vertriebsstellen, Händler und Kunden.

Sie wurden für die verschiedenen Zielgruppen entwickelt: Interessenten, Nutzer und Experten. Insgesamt handelt es sich um vier Dokumentationen in fünf Sprachen (Französisch, Englisch, Deutsch, Italienisch und Spanisch), die sich an 46 Händler in aller Welt richten. Wie der Name schon sagt, stellt die Unternehmensdokumentation (Corporate) das Unternehmen Marrel mit seiner Geschichte, seinem Tätigkeitsbereich, seinen Produkten und Funktionen vor. Die Unternehmensdo-

kumentation wurde anlässlich des 100. Jubiläums von Marrel eingeführt.

Die Dokumentation für den Abrollkipper Ampliroll® und den Absetzkipper stellt die verschiedenen Produkte der drei Familien vor: Urban mit der leichten Serie von AL3PA bis AL6 wurde in blau gestaltet, Flex mit der mittleren Serie von AL6 bis AL12 (AL6 entspricht den beiden Einsatzarten) in orange, High mit der „schweren“ Serie von AL14 bis AL28, Teleskop- und/oder Gelenk-Hebebühnen in pink.

Die Dokumentation der Serie Multibenne Skiploader wurde in grün gestaltet. Hierin werden Vorteile und Stärken der einzelnen Produktfamilien aufgeführt,

um den Nutzer bei seiner Entscheidung zu unterstützen. Auch die 28 Datenblätter wurden neu gestaltet.

„Zwei Jahre scheinen ein langer Zeitraum zu sein“, erklärt Pressesprecherin Céline Castaldo, „aber tatsächlich haben wir in dieser Zeit unsere Kommunikationsmittel komplett überarbeitet. Bei dieser Arbeit wurden wir von Oh! Studio, einer Agentur aus Saint-Étienne unterstützt.“ Das jüngste und nicht weniger wichtige Projekt ist die Überarbeitung der Website Marrel.com. Neben dem Konzept „Mobile First“ lag hier das Augenmerk auch auf Positionierung bei den Suchmaschinen, einem neuen Image und einer neuen Struktur.

DIE NEUE UNTERFAHRSCHUTZ-SERIE

- UFS Panto
- UFS mit Teleskopsystem
- UFS fest montiert
- UFS schräge Ausführung
- UFS für abnehmbare Aufbauten



CRANAB ENTWICKELT NEUEN KRAN FÜR **VIMEK** **NEXT GENERATION**



Der FC4 wurde als perfekte Ergänzung für den neuen Vimek-Forwarder entwickelt und findet äußerst positive Resonanz.



Anders Strömgren
CEO von Cranab

Cranab[®]
FASSI GROUP

Die neue Vimek-Krangeneration ist nun auf dem Markt. Eine neue Maschinenserie im Zeichen von Nachhaltigkeit, optimaler Arbeitsumgebung, Fahrvergnügen und Produktivität. Der FC4 entstand aus der Zusammenarbeit zwischen Vimek AB und Cranab AB, die beide zur Cranab-Gruppe gehören. Merkmale und Geometrie des Krans entsprechen zwar den größeren und modernen Cranab-Kranen, doch der FC4 ist kompakter und wurde speziell für Vimek Next Generation entwickelt.

Anders Strömgren, CEO von Cranab, und Johannes Nilsson, CEO von Vimek, gehen in diesem Interview ins Detail und gewähren uns einen Blick hinter die Kulissen ihrer Kooperation.

Cranab hat Erfahrung, Produkte und Innovationen in die Zusammenarbeit mit Vimek eingebracht. Wie sah diese Entwicklung aus?

Vimek hat bei den eigenen Kunden nachgefragt, welche Leistungen und Merkmale der Kran ihres

neuen Forwarders haben sollte. So hat Cranab einen neuen Kran für kompakte Forstmaschinen entwickelt.

Wieviel Erfahrung und Produkt-Knowhow von Cranab steckt im neuen Vimek-Kran?

Cranab entwickelt und produziert seit mehr als 60 Jahren Krane für Forstmaschinen. Seit der Herstellung des letzten Krans in der Größe des FC4 ist viel Zeit vergangen. In den neuen Kran sind unsere Erfahrungen mit größeren Maschinen eingeflossen und es lassen sich hier auch unsere wesentlichen Design-Merkmale erkennen.

Vimek arbeitet an der neuen Produktgeneration. Auch Cranab hat vor einigen Monaten diesen Weg eingeschlagen. Welches sind die Hauptmerkmale?

Es gibt mehrere Merkmale. Ich möchte hier nur die wichtigsten nennen: Schwenkwerk, Säule aus Gusseisen mit Zahnstange und

Zapfen im Ölbad, ein bewährtes, präzises und zuverlässiges Design, das bereits seit langer Zeit im Einsatz ist; geschweißte Säule und Kranarme: unser Schweißverfahren ist nach ISO 3834-2 zertifiziert und sorgt für ein glattes Design und widerstandsfähige Komponenten; die 4-Punkt-Verbindung zwischen Hauptarm und äußerem Kranarm sorgt für einen gleichmäßigen Hubvorgang im gesamten Arbeitsbereich; die Verkleidungselemente schützen Hydraulik- und sonstige Leitungen und garantieren eine lange Lebensdauer; die Leitungen an der Spitze des Kranarms sind gut geschützt, so dass eine lange Einsatzfähigkeit und geringer Wartungsbedarf garantiert sind; der Cranab-Greifer CR19.

Nachhaltigkeit wird zunehmend wichtiger. Wie wird das bei Ihrer Arbeit und Ihren Maschinen berücksichtigt?

Auf unterschiedliche Weise: recyclingfähiger Rohstoff, wie Stahl; gut geschützte Komponenten

sorgen für einen geringeren Reparatur- und Wartungsbedarf; Planung des Hydrauliksystems zur Reduzierung von Verlusten und Kraftstoffersparnis. Für uns ist Nachhaltigkeit ein zentrales Thema bei der Entwicklung und Herstellung unserer Produkte.

DIE NEUE VIMEK-KRANGENERATION IST NUN AUF DEM MARKT. EINE NEUE MASCHINENSERIE IM ZEICHEN VON NACHHALTIGKEIT, OPTIMALER ARBEITSUMGEBUNG, FAHRVERGNÜGEN UND PRODUKTIVITÄT. DER FC4 ENTSTAND AUS DER ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VIMEK AB UND CRANAB AB, DIE BEIDE ZUR CRANAB-GRUPPE GEHÖREN.



Johannes Nilsson
CEO von Vimek



Welches sind die Hauptmerkmale des neuen Kranmodells, das von Cranab entwickelt wurde?

Es handelt sich um einen Minikran für Forstfahrzeuge mit einem modernen Design und maßgeschneiderten Sensoren für die Kompaktklasse. Ein schneller und leichter Kran, durch den die nächste Generation von Vimek-Maschinen einerseits effizienter arbeitet und andererseits weniger Energie verbraucht. Wir verwenden die Daten der Sensoren unseres Steuersystems für die Smart Crane Control „SCC“. Das ist eine Software-Lösung, die dafür sorgt, dass der Bediener die Position der Werkzeugspitze kontrolliert und nicht jeden einzelnen Hydraulikzylinder. SCC unterstützt den Bediener, verbessert die Produktivität und senkt den Energieverbrauch.

Welche besonderen Marktanforderungen gelten für diesen Krantyp und wie werden sie erfüllt?

Bei der Ausholung im Wald sind möglichst kompakte Maschinen erforderlich. Dabei ist es wichtig, dass keine Bäume gefällt werden, nur um dem Kran Platz zu machen. Die Maschinen werden entwickelt, um kleinere Bäume handhaben zu können und die Leistungsverluste bei der Kraftübertragung und der Arbeitshydraulik zu reduzieren. Das bedeutet, Maschinen mit mehr Energieeffizienz herzustellen, die weniger Dieselkraftstoff pro Stunde und pro produzierter Holzmenge verbrauchen. Die kompakten Maschinen werden hauptsächlich zur Ausholung eingesetzt. Es lassen sich aber auch andere Arbeiten ausführen, wie das Sammeln von toten oder absterbenden Bäumen in älteren Wäldern,



ohne dass für die Positionierung der Maschine gesunde oder heranwachsende Bäume geopfert werden müssen. Deshalb muss der Kran über genügend Leistung verfügen, um die oft großen Stämme zu heben und sie an den Straßenrand transportieren zu können.

Der neue Kran ist Teil der Serie Vimek Next Generation. Bei dieser Serie stehen Nachhaltigkeit, Arbeitsumfeld, Fahrvergnügen und Produktivität im Mittelpunkt. Was können Sie uns zum Projekt „Next Generation“ erzählen?

Für uns beginnt ein neues Zeitalter, in dem die nachhaltige Forstwirtschaft eines der Schlüsselemente im Kampf gegen den Klimawandel und die Erhaltung der biologischen Vielfalt des Waldes ist. Wir müssen bei unseren

Arbeitsmethoden in der Forstwirtschaft genauer sein und die Maschinen der Kompaktklasse können den Forstarbeitern dabei helfen, den Wald nach ihren Wünschen zu gestalten, wobei der Einfluss der Maschinen minimal sein sollte.

Dieser Kran ist ein konkretes Beispiel für die Kooperation mit Cranab. Wie wurde das Projekt gemeinsam entwickelt?

Die Planer von Cranab hatten von Anfang an eine umfassende Vision des Projekts. Und wir konzentrieren uns auf das, was mit der Kranfunktion erreicht werden soll und wie sich die Erfahrungen der Nutzer in Zahlen niederschlagen. Wir haben den funktionierenden Prototypen so schnell wie möglich umgesetzt, um Feedback von den Nutzern zu erhalten. Im Laufe des

Projekts gab es mehrere Änderungen, aber ich würde sagen, wir hatten einen großen Vorteil durch die langjährige Erfahrung von Cranab bei der Herstellung eines Prototypen, der unseren Wünschen doch sehr nah kam.

Nachhaltigkeit wird zunehmend wichtiger. Wie wird das bei Ihrer Arbeit und Ihren Maschinen berücksichtigt?

Wir bei Vimek haben den Vorteil, dass unsere Produkte von Menschen hergestellt werden, die unsere Wälder und die Kunden gut kennen. Sie wissen um die Bedeutung der Wälder und einer nachhaltigen Forstwirtschaft und haben diese Sensibilität von einer Generation an die nächste weitergegeben. Heute wird intensiv daran geforscht, wie und in welchem Umfang die Forstwirtschaft uns bei der Bekämpfung des Klimawandels helfen kann. Daher richten wir unser Augenmerk gezielt auf dieses Thema und werden unsere Erfahrungen weiterhin in unsere Produkte einfließen lassen.

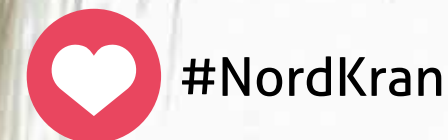
VIMEK NEXT GENERATION

- Arbeitsumfeld
- Fahrfreude
- Anpassungsfähigkeit
- Klimabewusstsein
- Agilität
- Produktivität
- Bedienerfreundlichkeit

Technische Daten 6WD/8WD: 8WD

- ▶ Gewicht: 7 Tonnen
- ▶ Breite: 1,95 - 2,25 m
- ▶ Bruttolast: 7 Tonnen
- ▶ Lenkung: Doppelte Lenkung
- ▶ Motor: Caterpillar-Motor
- ▶ Kran: Reichweite 6,7 m

FASSI UND NORD-KRAN AS: 40 GEMEINSAME JAHRE



1981-2021: 40 Jahre Unternehmensgeschichte und Wachstum der Firma Nord-Kran AS, dem Fassi-Vertragshändler für Norwegen. Steinar Nord, Unternehmenschef und Sohn des Gründers Erik Nord, erzählt uns von seinen Erinnerungen und den Erfolgen, die dem Unternehmen ermöglichten, da hinzukommen, wo es heute steht.

Steinar Nord
Chef von Nord-Kran AS

Eine gemeinsame Geschichte verbindet Fassi mit der norwegischen Firma Nord-Kran AS, die in diesem Jahr ihr 40. Jubiläum beging. Diesen wichtigen Festtag wollten Giovanni Fassi, der Präsident von Fassi Gru, und Steinar Nord, der Chef von Nord-Kran AS, gemeinsam feiern. Sie beide repräsentieren die zweite Generation ihrer jeweiligen Unternehmen. Sie beide haben das Erbe ihrer Väter übernommen und zwei Unternehmen aufgebaut, die dieselben Werte teilen und für die Aufmerksamkeit, Wertschätzung und Zusammengehörigkeitsgefühl von zentraler Bedeutung sind. Nord-Kran AS wurde 1981 von Erik Nord gegründet. Dieser kannte Fassi schon seit dem Jahr 1974, weil er damals selbst seinen ersten Fassi-Kran verkaufte. Er richtete sich sein erstes Büro in einem Zimmer seines Hauses ein, wie uns sein Sohn Steinar Nord im Interview erzählt. Mit dem Lauf der Jahre wuchs das Unternehmen immer weiter, bis es schließlich 1981 zum offiziellen Fassi-Vertragshändler für Norwegen wurde.





NORD-KRAN AS



Nord-Kran wurde 1981 zum Fassi-Vertragshändler. Von Anfang an machte sich das Unternehmen einen Namen als Marktführer für LKW-Aufbauten, Anhänger und Krane. Heute besitzt Nord-Kran einen gut ausgestatteten Park von Kranen, Autokranen und Spezialanhängern für jede Art von Transport und Sektor. Nord-Kran AS liefert die komplette Bandbreite an Fassi-Kranen, von 1 bis zu 215 Tonnen, also insgesamt etwa 60 verschiedene Krane und 30.000 unterschiedliche Konfigurationen. Damit bieten sich maßgeschneiderte Lösungen und eine unglaublich breitgefächerte Produktpalette. 2020 wurde der Unternehmenssitz von Oslo nach Industriveien verlagert, ins Industriegebiet von Skytta. Allein die überdachte Betriebsfläche umfasst 2.400 Quadratmeter, zu denen noch die Außenfläche hinzukommt.

40 Jahre gemeinsame Arbeit mit Fassi sind eine beeindruckende Wegstrecke. Welche Momente waren für das Wachstum Ihres Unternehmens entscheidend?

Da gibt es keine bestimmten Momente, denn es gab ganz viele wichtige Etappen. Der entscheidende Faktor für das Wachstum unseres Unternehmens über die Jahre hinweg war sicherlich die Tatsache, dass wir die Menschen, mit denen wir arbeiten, und die Beziehungen untereinander in den Mittelpunkt gestellt haben. Wir sind eine Familie und das sind wir immer schon gewesen. Das gilt sowohl für Nord-Kran als auch für unser Verhältnis zu Fassi. Von Anfang an, und da kann ich für mich wie für meinen Vater sprechen, fühlten wir uns aufgenommen in eine Großfamilie und genau das macht die Verbindung so stark.

Wie sieht nun, nach 40 Jahren, Ihr nächstes Ziel aus? Wie erreichen Sie mit Ihrem Unternehmen Wachstum in Anbetracht des Marktes und der Konkurrenz von heute?

Wir befinden uns auf Wachstumskurs dank unserer kontinuierlichen Zusammenarbeit mit Fassi und unserer entschiedenen Ausrichtung

auf die Bedürfnisse der Kunden. Vor kurzem haben wir unseren neuen Unternehmenssitz bezogen, der größer und schöner als der alte ist. Unser Wachstum zeigt sich in Innovationen und Technologien. Außerdem haben wir inzwischen schon 18 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das nächste Ziel? Das ist ein sehr persönliches. Für mich wäre es schön, die Geschichte von Nord-Kran als Familienunternehmen fortzuschreiben und deshalb würde ich mich freuen, wenn meine Kinder mit einsteigen.

Wann begann für Ihren Vater die Zusammenarbeit mit Fassi und wie kam es dazu?

Die bestand von Anfang an. Mein Vater verkaufte seinen ersten Fassi-Kran im Jahr 1974. Es war ein M4 und er ging nach Oslo. Vor einiger Zeit habe ich versucht, ihn ausfindig zu machen, um ihn zu kaufen und nach Hause zu holen, aber es war leider nicht möglich. Ab 1981 wurde das Verhältnis zu Fassi dann enger und wir wurden zu offiziellen Vertragshändlern für Norwegen. Fassi hat uns immer unterstützt, gerade in diesen Jahren.

Worin liegen die Stärken Ihres Unternehmens?

Auf jeden Fall im Kundendienst. Ich bin ja in

MEILENSTEINE

1974
erster Kontakt zwischen Erik Nord und Fassi

1981
Nord Kran wird offizieller Fassi-Vertragshändler

2009
Steinar Nord wird Generaldirektor des Unternehmens

2020
Neuer Unternehmenssitz in Industriveien



der Firma aufgewachsen und die Bedürfnisse der Kunden, ihre Wünsche und der Kundendienst – all das war für uns immer ein zentrales Anliegen. Auf einem Markt, der es einem nicht immer leicht macht, da gibt es zwei wesentliche Grundsätze: man muss sein Produkt sehr gut kennen und man muss den Menschen zuhören. Bei Nord-Kran haben wir unseren Service nach diesen beiden Leitlinien aufgebaut.

Welche Stärken von Fassi werden auf dem norwegischen Markt in besonderem Maße geschätzt?

Das sind Produktqualität, Gespür für die Bedürfnisse des Marktes und Innovationsgeist.

Inwieweit finden die Technologien, mit denen Fassi-Krane ausgestattet sind, auf dem norwegischen Markt Anklang?

Sie werden sehr positiv aufgenommen, weil Fassi im Bereich des Hubwesens führend ist in Sachen Innovation und auch bei der Einführung neuer Technologien stets die Nase vorn hat. Der Markt hat sich in den vergangenen 10-15 Jahren stark verändert und heute fragen Kunden mehr denn je nach innovativen Lösungen.

EIN F455RA IM DIENSTE VON „TANTE JU“

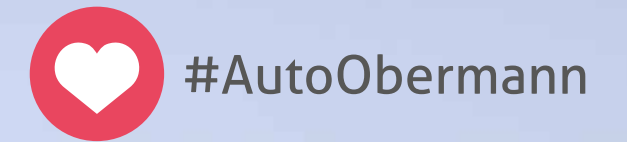
Das historische deutsche Flugzeug vom Typ Junkers wurde zerlegt und von Mönchengladbach nach Mülheim transportiert. Die beauftragte Firma Auto-Obermann hat mit ihrem Fassi-Kran die zentrale Arbeit geleistet.

Ein Kran F455RA im Dienste von „Tante JU“, dem Flugzeug vom Typ Junkers, das in Kürze seinen hundertsten Geburtstag feiert. Die JU 52 hat den Flugbetrieb zwar eingestellt, ist aber dennoch ein Symbol der deutschen Geschichte des letzten Jahrhunderts und der europäischen Fliegerei.

Bis vor einigen Monaten war die Junkers 52 im Hugo-Junkers-Hangar in der Nähe des Regionalflyhufens Mönchengladbach zu Hause. Im vergangenen Mai hat die WDL Luftschiffgesellschaft sie an ihren etwa fünfzig Kilometer entfernten Sitz am Flughafen Essen-Mülheim holen wollen.

Für den Umzug musste das Flugzeug zunächst in seine Einzelteile zerlegt werden, dann wurden die Komponenten auf LKW geladen und an den neuen Standort verbracht.

Und genau in diesen Phasen war die Unterstützung und die Arbeit des Fassi-Krans F455RA von grundlegender Bedeutung. Er gehört der deutschen Firma Auto-Obermann mit Sitz in Mülheim, die sich auf die Vermietung von Hebezeugen und Vorrichtungen für Schwertransporte spezialisiert hat.



Auto-Obermann GmbH
Hänflingstraße 15, 45472 Mülheim an der Ruhr, Deutschland

www.auto-obermann.com

DEMONTAGE UND TRANSPORT

Das Flugzeug wurde in seine vorrangig aus Aluminium hergestellten Einzelteile zerlegt: Heck, Flügelklappen, Schraube, Rahmenkomponenten, Pilotensitze, Motorabdeckungen und 9-Zylinder-Sternmotor. Der Fassi-Kran wurde für den Transport von Rumpf und Tragflächen der JU 52 eingesetzt.

„Bei uns haben sich die Fassi-Krane bereits seit vielen Jahren bewährt,“ erklärt Juniorchef Nick Obermann, der sich speziell für diese Gelegenheit ans Steuer des vierachsigen Renault Premium gesetzt hat, auf dem der Kran aufgebaut war. An dieser Maschine schätzen wir besonders die Hubkapazität und die Vielseitigkeit.“

Hubkraft und Vielseitigkeit des Fassi-Krans waren genau die Merkmale, die im Hugo-Junkers-Hangar erforderlich waren. Zunächst mussten die beiden Tragflächen mit einer Breite von 3,80 m angehoben und aus der Halle auf den Anhänger transportiert werden.

Die Halle war relativ niedrig, weshalb der Kran mit einem negativen Winkel zwischen Knick- und Hubarm arbeiten musste. Die Vorgänge wurden von Obermann selbst mit Hilfe der Fernsteuerung V7 manövriert und überwacht.

Der Rumpf mit einer Länge von ca. 14 Metern wurde erst mit einem Hilfsrahmen nach draußen transportiert. Anschließend wurde er vom Kran angehoben und auf einen speziell dafür vorgesehenen Sattelanhänger gesetzt. Für den Transport des Flugzeugs waren insgesamt 3 Sattelanhänger erforderlich. Nach der Ankunft am Bestimmungsort wurden die Teile im Hangar der WDL Luftschiffgesellschaft abgesetzt, der für diese Gelegenheit zu einer provisorischen Werkstatt für den Zusammenbau der „Tante JU“ wurde.

„Diese Arbeit war für uns sehr speziell“, erklärt Kreuzer, Verantwortlicher für die Arbeiten, der zusammen mit Dirk Obermann den Transport organisiert hat. Praktisch alle Mitglieder des Obermann-Teams wussten genau, was die Kombination aus Buchstaben und Ziffern J-U-5-2 bedeutete. Aber nur ganz wenige hatten das Flugzeug in echt gesehen, ganz zu schweigen von den Einzelteilen!“

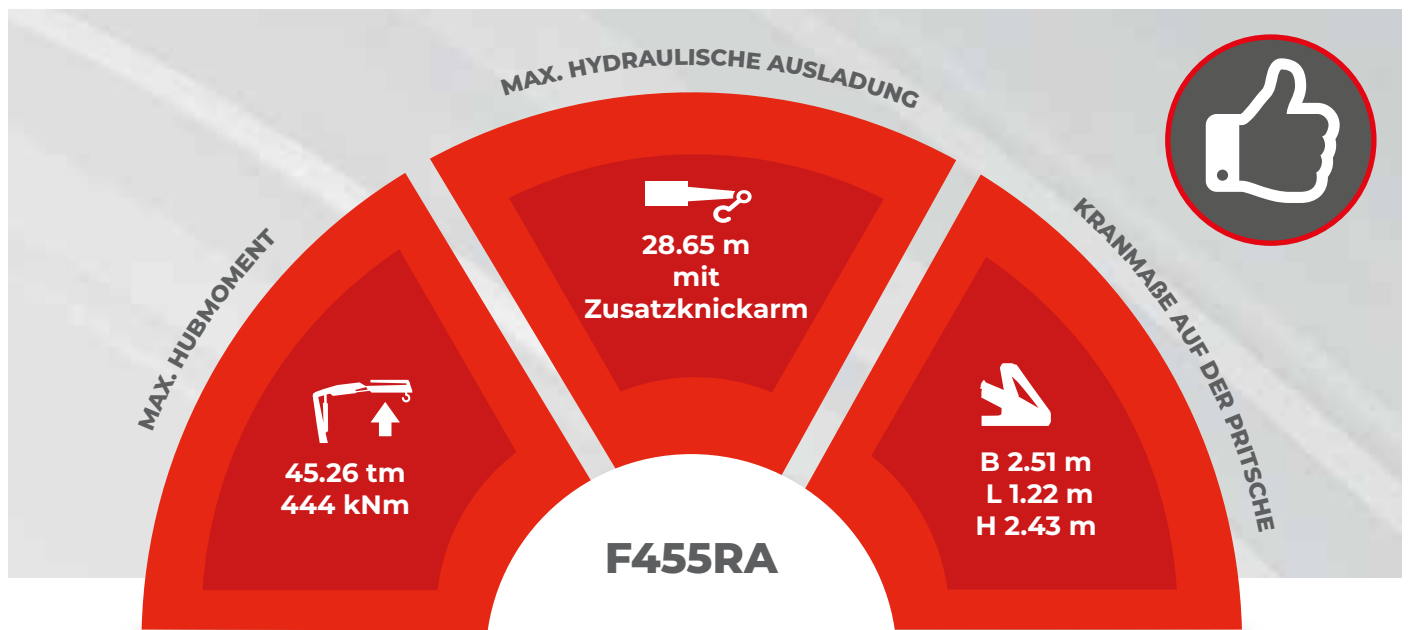


JUNKER JU 52

Die Junkers Ju 52 war ein dreimotoriges Transport- und Passagierflugzeug, das von dem deutschen Flugzeugbauer Junkers Anfang der 1930er Jahre gebaut und zunächst als Zivilflugzeug, dann als Transportflugzeug, hauptsächlich von der Luftwaffe, genutzt wurde. Die Streitkräfte der Achse gaben ihr im 2. Weltkrieg den Spitznamen „Tante Ju“, die Alliierten Streitkräfte nannten sie „Iron Annie“.



DER FASSI-KRAN WURDE FÜR DEN TRANSPORT VON RUMPF UND TRAGFLÄCHEN DER JU 52 EINGESETZT.



IN DEN NIEDERLANDEN STEHT DER NAME "DE JONG" FÜR POWER MADE BY FASSI

Interview mit Jan de Jong,
Inhaber von De Jong IJmuiden,
dem Fassi-Vertragshändler für die
Niederlande. Eine Geschichte, die
bis ins Jahr 1983 zurückreicht.

„Erfahrung“ und „Qualität“: so lautet die Devise des niederländischen Fassi-Händlers. Die Erfahrung hat sich De Jong IJmuiden im Laufe seiner 38-jährigen Geschichte mit Fassi angeeignet und Qualität heißt hier, dass man mit Aufmerksamkeit, Sorgfalt und Leidenschaft auf die Bedürfnisse der Kundschaft einzugehen weiß, die dem Unternehmen schon seit Jahren die Treue hält. Das erste Zusammentreffen von Fassi und De Jong fand im Jahr 1982 statt. Damals begegneten sich ein internationales Unternehmen wie Fassi, das sich gerade weltweit auf Expansionskurs befand, und ein Familienunternehmen, das schon seit Jahren auf dem holländischen Markt für Transportwesen und Handel aktiv war. Ein Jahr nach der Zusammenkunft entstand die Firma De Jong IJmuiden, gegründet von den Ehegatten Jan und Marianne de Jong. Sie wurde offizieller Vertragshändler für Fassi in den Niederlanden. In den darauffolgenden Jahren sollten noch die Marken Cranab und Marrel hinzukommen.

De Jong IJmuiden

Eendrachtsstraat 1 - 1951 AZ Velsen-Noord - Niederlande



www.dejongijmuiden.nl



#DeJongIJmuiden

Seit wann gibt es De Jong IJmuiden?

De Jong IJmuiden wurde 1983 von Jan und Marianne de Jong gegründet. Jan kam selbst aus einem Familienunternehmen, das im Bereich Transport und Handel tätig war und bereits 1900 gegründet worden war. Die Erfahrung, die Jan in jahrelanger Arbeit im Familienunternehmen gesammelt hatte, inspirierte ihn dazu, seine eigene Firma zu gründen und Pionierarbeit zu leisten.

Wie und wann kam der Kontakt mit Fassi zustande?

Das war 1982 im Rahmen des Brüsseler Autosalon. Ich fuhr mit meinem Vater zusammen auf diese Messe und war schwer beeindruckt von den Fassi-Kranen. Also nahm ich ersten Kontakt zu Fassi auf. Kurze Zeit später schon haben wir mit Franco Fassi und Luigi Porta den Vertrag für den Vertrieb von Fassi-Kranen in den Niederlanden verhandelt und abgeschlossen.

Welcher war der erste Fassi-Kran, der in den Niederlanden verkauft wurde, und für welche Art von Arbeit war er bestimmt?

Es war ein F3.1, der auf einen LKW vom Typ Ford D aufgebaut war. Der Kran wurde an die Stadt Bloemendaal verkauft, die ihn in Kombination mit einem Heckkipper und einem Greifer für alle möglichen Gemeindearbeiten einsetzte.

In welchen Sektoren werden Fassi-Krane hauptsächlich nachgefragt?

Der wichtigste Sektor für den holländischen Markt ist die Bauwirtschaft. Natürlich gibt es viele Märkte, die sehr interessant

IN ZAHLEN

15

Beschäftigte

1

Unternehmenssitz in den Niederlanden

29

Stützpunkte für Vertragshändler und Kundendienststellen

5.500 m²

Betriebsfläche

50/75

Verkaufte Fassi-Krane pro Jahr im Schnitt

für uns sind, also: Transportwesen, Schwertransporte, öffentlicher Sektor, Recycling, Schifffahrt und in Kürze dank der Vereinbarung zwischen Fassi Gru S.p.A. und Scania Sweden für die holländische Armee auch das Militär.

Heute ist Fassi mehr als ein Unternehmen. Es ist die Fassi-Gruppe, die ihre Bandbreite an Produkten und Dienstleistungen durch den Eintritt von Cranab, Marrel, ATN und Jekko erweitern konnte. Welchen Mehrwert stellt für Sie die Zugehörigkeit zur Fassi-Gruppe dar?

Dank der Möglichkeiten, die wir durch die Fassi-Gruppe haben, können wir unseren Kunden heute ein Gesamtpaket anbieten. Das erweitert unsere Vertriebsmöglichkeiten und erlaubt es uns, zusätzliche Sektoren zu erschließen, was uns wiederum zu mehr Gewicht auf dem niederländischen Markt verhilft. Was die Fassi-Gruppe angeht, so vertreten wir die drei Fassi-Marken Fassi, Marrel und Cranab für die Niederlande. Da wir die Abrollkipper und Krane für Recycling und Forstwirtschaft dazubekommen haben, konnten wir einen neuen Markt für uns und unser Händlernetz dazugewinnen. Unsere Kundschaft in den Niederlanden bevorzugt es nämlich, die komplette Karosserie mit Kran und Abrollkipper aus einer Hand zu kaufen und wendet sich dafür nicht so gerne an verschiedene Händler.

Welche Stärken zeichnen De Jong IJmuiden aus?

Da gibt es viele. Zu nennen sind sicherlich die hohe Qualifizierung



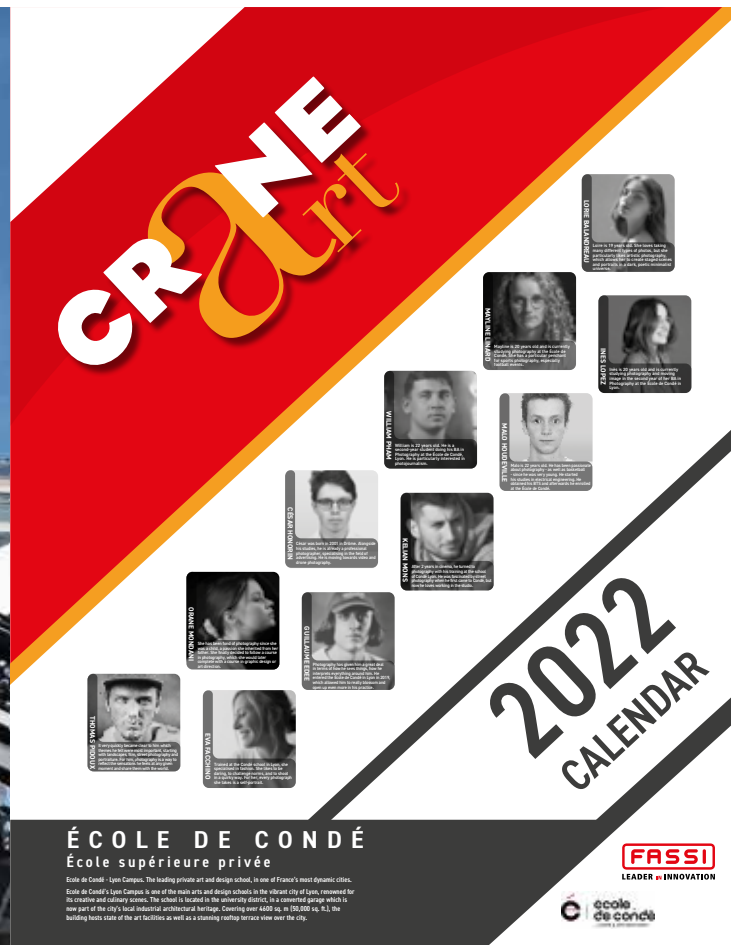
der Belegschaft, der exzellente Kundendienst, unsere beachtlichen Marktanteile, das langjährige persönliche Verhältnis zu unseren Kunden, die ausgesprochen innovativen Produkte und der hocheffiziente Service. Es zeichnet uns aus, dass wir uns mit allen Kranmodellen auskennen und somit "In House" personalisierte Aufbau Lösungen planen und realisieren können. Außerdem sind wir in den Niederlanden der Kranvertrieb, der auf die längste durchgängige Geschäftsbeziehung mit ein und demselben Hersteller von Kranen zurückblicken kann.

Bei so vielen verkauften Kranen – gibt es einen Fall, an den Sie sich besonders gut erinnern?

Wir haben viele langjährige Kundenbeziehungen und es ist schwierig, einen Geschäftsabschluss besonders hervorzuheben. Zu unseren Kunden gehören die Royal Navy, die holländische Marine und die

Streitkräfte, die Polizei, die Feuerwehr, verschiedene Regierungsbehörden sowie kleinere und größere Privatunternehmen und sogar die Fluggesellschaft KLM. Manche unserer Kunden halten uns sogar schon seit unserer Gründung die Treue. Ich muss gestehen, ich bin stolz auf meinen ersten verkauften Kran, einen F10.3, der auf einen LKW aufgebaut wurde. Das war vor 38 Jahren und damals gehörte der F10.3 zu den schweren Kranen. Fassi war eine der wenigen Marken, die einen so schweren LKW-Ladekran im Programm hatte. Ein weiteres, ganz besonderes Projekt betraf die Fluggesellschaft KLM, an die wir eine ganze Serie unterschiedlicher LKW ausgeliefert haben, die auf dem Flughafen Schiphol eingesetzt werden sollten. Wir haben eigens dafür einen auf das Betanken der Flugzeuge ausgelegten Spezialkran entworfen. Unsere Krane finden Sie auch auf dem Ain Dubai, dem im Oktober 2021 eröffneten größten Riesenrad der Welt.

2022 MIT FASSI: EIN JAHR DER KREATIVITÄT UND KUNST



Der Kalender 2022 „CraneArt Project“ von Fassi entsteht durch die Zusammenarbeit der Studierenden des Lyoner Instituts „École de Condé“ mit dem Fotografen Dario Trisoglio. Zwölf Projekte und zwölf Fotografien aus der Arbeit von jungen Studierenden.

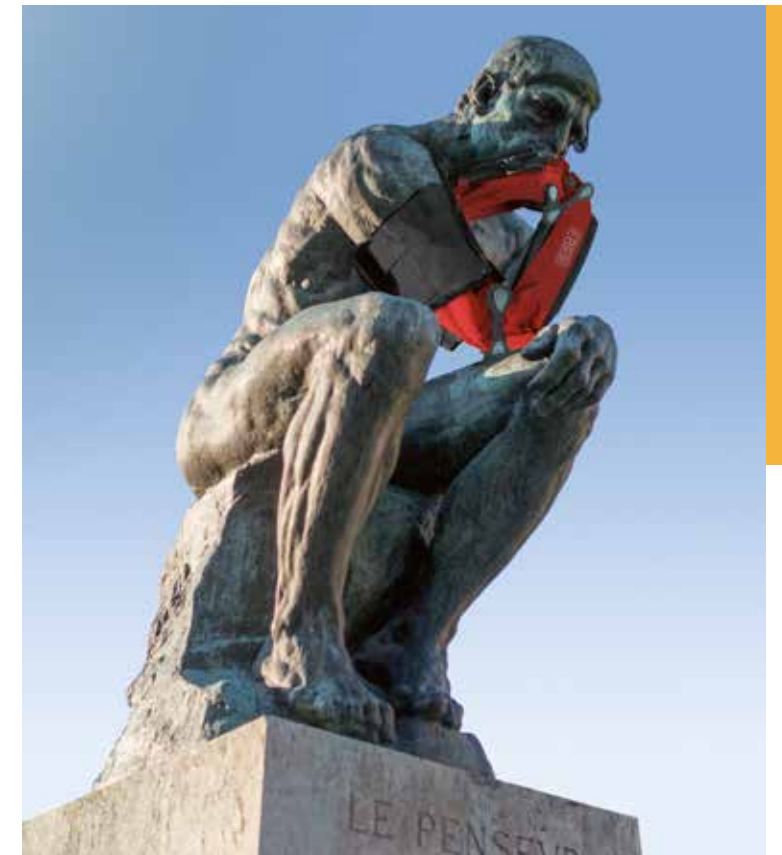
 #ÉcoledCondéLyon

Krane, die zu Karussells im Vergnügungspark werden oder weltweit bekannte Skulpturen nachstellen. Maschinen, die für ihre Leistungstärke und Vielseitigkeit bekannt sind, werden mit der Fantasie von jungen Kreativen zu Laternen in der Altstadt von Lyon oder Schmuckanhängern. Diese und andere inspirierende wie originelle Bilder werden im Kalender „CraneArt Project“ für 2022 zu finden sein, der abermals in Zusammenarbeit mit dem Lyoner Institut „École de Condé“ realisiert wurde. Diese international renommierte Hochschule für Kunst und Design hatte bereits die Kalenderausgabe von 2019 gestaltet.

Die zwölf Bilder konnten von den jungen Studierenden mit Unterstützung des Fotografen Dario Trisoglio realisiert werden. Denn in diesem Jahr war es ihnen aufgrund der Covid-Maßnahmen nicht möglich, selbst zu Fassi zu kommen, um die Krane zu fotografieren. „Meine Rolle bestand darin, den jungen Künstlerinnen und Künstlern dabei zu helfen, ihre Entwürfe mit der Realität in Einklang zu bringen“, erklärt Trisoglio. „Sie haben erklärt, wo sie mit ihren Projekten hinwollten und wie ihre Interpretation der Krane aussieht. Auf der Grundlage ihrer Anweisungen haben wir dann die Maschinen fotografiert und ihnen die Fotos zur Verfügung gestellt.“ Alle Projekte entstanden aus den Ideen der Studierenden im zweiten Jahr des Bachelor of Photography an der École de Condé. Jede Idee wurde zu einer Skizze und zu



einem ausgearbeiteten Projekt mit Zeichnungen, Beschreibungen und Erklärungen, wie die „kreative Transformation“ des jeweiligen Krans stattfinden sollte. Nachdem sechs Projekte ausgewählt waren, die sich schließlich durchsetzen konnten, begann der eigentliche Weg der Umsetzung. „Leider konnten die Studierenden in diesem Jahr die Krane nicht live sehen und fotografieren“, so Trisoglio weiter, „und alles wurde aus der Ferne durchgeführt“. So sind aus der Kreativität der jungen Kunstschaffenden und der Kompetenz Trisoglios beim Fotografieren der Krane sechs Fotografien entstanden, die die neue Ausgabe des „CraneArt Project“ bereichern.



Pierre Gael Steunou
Direktor des Instituts École de Condé in Lyon

die Entwürfe mit der Realität übereinzubringen, was extrem schwierig war. Als die jungen Künstlerinnen und Künstler dann mit ihrer Arbeit fertig waren, hat Dario einige der Aufnahmen noch nach den Wünschen von Fassi bearbeitet.

Gibt es bei diesem neuen Kalender einen roten Faden?
Es wurde kein Thema vorgegeben. Alle konnten sich frei aussuchen, was sie machen wollten und das hat dazu geführt, dass ein breites Themenspektrum entstanden ist. Es reicht von der Welt des Spiels bis hin zur Kunst.

In welcher Weise haben sich die Studierenden an das Projekt angenähert?

Alle haben an ihrer eigenen Idee gearbeitet und sich dabei mit dem Dozententeam und auch direkt mit Fassi auseinandergesetzt. Das begann mit einer Recherche- und Forschungsphase und schließlich entstand eine komplette Mappe mit einer Skizze des fertigen Bildes (eine Fotomontage mit Fassi-Kran) und kreativer Idee mit schriftlicher Ausarbeitung. Diese Unterlagen wurden an den Fotografen in Italien geschickt, der die Fotos vor Ort aufnahm. Die Studierenden hatten dann die Möglichkeit, die verschiedenen Elemente zusammenzubringen und zu komponieren, um zur endgültigen Fotografie zu gelangen.

Was war dabei die größte Schwierigkeit?
In Anbetracht der Umstände gab es zwei große Herausforderungen: dem Fotografen hinreichend klare Anweisungen zu geben, wie er die Aufnahmen bei Fassi vor Ort machen sollte, und die Komposition

der verschiedenen heterogenen Elemente, um ein einheitliches Bild zu realisieren.

Wie haben sie es geschafft, ihre Ideen zu den Kranen über die Bilder zu transportieren?

Alle Beteiligten haben Projektionen ihrer eigenen Träume und Fantasien in die Umsetzung ihrer Projekte mit einfließen lassen. Ihre Vorstellungskraft hat es ihnen ermöglicht, den Maschinen Leben einzuhauchen und anthropomorphe Identitäten zu erschaffen: mit Armen, Händen und Gehirnen. Dank der kreativen Ideen unserer Studierenden wurden diese fremdartigen menschenartigen Maschinen aus Stahl in zum Leben erweckte Wesen „transformiert“.

École de Condé

Die Studierenden des Fachbereichs Fotografie gehören zur École de Condé in Lyon, einem der führenden Institute im Bereich Kunst und Design, das seinen Studierenden Kurse für Angewandtes Design, grafische und digitale Kunst, Fotografie sowie Erhaltung des kulturellen Erbes anbietet.

Der Bachelor für Fotografie an der École de Condé beinhaltet die wesentlichen Aspekte der professionellen Fotografie in technischer, kreativer und beruflicher Hinsicht. Zum Institut gehören drei Standorte in Lyon, Nancy und Paris. Studienschwerpunkt ist Fotografie als visuelle Kommunikationsform, bei der es auch darum geht, neue Interaktionsmöglichkeiten und Synergien zwischen Fotografie, Grafik und Videokunst zu erforschen.

CraneArt Project

Der Fassi-Kalender „CraneArt Project“, der alljährlich in Zusammenarbeit zwischen Fassi und jungen kreativen Studierenden verschiedener europäischer Kunsthochschulen entsteht, hat sich zum Ziel gesetzt, die Ästhetik und Funktionalität der Ladekrane einmal aus ganz anderen Perspektiven zu erforschen, wie sie durch die kreative Fotografie eröffnet werden können.

École de Condé Lyon

23 Rue Camille Roy, 69007 Lyon, Frankreich



<https://ecoles-condé.com/campus/ecole-de-condé-lyon/>



LIFTING TOMORROW

International Information Magazine of the **FASSI GROUP**

BRANDNEU

Das neue SHT-System von Fassi
(System Hybrid Technology)
im Einsatz auf einem Fassi-Kran

