

Ein Prototyp des neuen  
Reachstackers von CES  
Italy bei der Vorstellung  
in Hamburg | Bilder: Helmke

CES präsentiert VRS Reachstacker mit variablem Radstand

# Den Reachstacker flexibler gemacht

Der weltweite Markt für Reachstacker ist überschaubar – entsprechend lang sind die Innovationszyklen. Das Unternehmen CES Italy wagt jetzt einen Sprung und stellt ein Gerät mit variablem Radstand vor.

Sie sind vielseitig, flexibel einsetzbar und vor allem für kleinere Umschlagterminals eine preisgünstige Alternative zu Portalkränen oder Van Carrier. Doch eines sind Reachstacker nicht: Produkte für einen Massenmarkt. Der weltweite Jahresbedarf liegt bei 1.800 Stück. Da dauert es ein Weilchen länger bis neue Techniken bei den Schwergewichten unter den Flurförderzeugen ankommen. „1975 wurde der erste Reachstacker an den Markt gebracht – seitdem gab es unserer Meinung nach keine wesentlichen Änderungen in der Bauart. Ähnlich wie in der Autoindustrie wurde ein bestehendes Fahrzeug von Serie zu Serie in Teilbereichen modernisiert“, sagt Robert J. Huthloff, als Händler seit Jahrzehnten ein bedeutender Marktteilnehmer im Segment maritimer Umschlagtechnik.

Sein Sohn Nicolas Huthloff ist neben seiner Tätigkeit als Präsident der Firma CES Italy auch als Geschäftsführer der fsh Flurförderfahrzeuge Service & Handels GmbH, Langenfeld tätig. fsh ist ein Service und Handelsunternehmen, das Produkte ausgesuchter Hersteller wie zum Beispiel CVS und Sany in Deutschland wartet und vertreibt – und natürlich jetzt auch den neuen ‚VRS Reach Stacker‘. „Wir geben als Händler natürlich die Erfahrungen unserer Kunden an die Produzenten weiter“, sagt Nicolas Huthloff, „Aber natürlich habe der Handel nur indirekten Einfluss“. Während bei fsh der Kunde bei Auswahl nach unterschiedlichen Lieferanten und Produkten unabhängig beraten wird – für die notwendige Unabhängigkeit sorgen die Mehrheitsgesellschafter Johannes Laufenberg und Ulrich Glatzel – so wollten die technikbegeisterten Huthloffs in ihrer Ideenschmiede CES mit Sitz im badischen Forst mehr erreichen. So überlegten Vater und Sohn, wie man das Konzept des Reachstackers noch besser voranbringen kann. Jetzt sind die beiden Experten auf der Zielgeraden angekommen. In Hamburg stellten sie der Fachöffentlichkeit den neu entwickelten VRS vor, der von CES Italy in Verona gebaut wird. „Deutsche Ideen kombiniert mit italienischem Design“, wirbt CES Italy in einer Broschüre für den Kraftprotz mit 50 t Traglast. „Aus über 30 jähriger Erfahrung in Einsatz, Wartung und Reparatur der Reachstacker hat die Firma CES den Reachstacker neu entwickelt“, sagt Nicolas Huthloff. In der Tat wartet der VRS mit einer Sensation an. Der Radstand ist hydraulisch in fünf Stufen von 6,50 auf 8,50 m verschiebbar. Der lange Radstand hilft vor allem dann, wenn Container oder andere Schwerlastgüter aus der dritten Reihe bewegt werden sollen. Beim kleinsten Radstand von 6,50 m bewältigt der VRS in der dritten



Robert J. und Nicolas Huthloff haben ihre geballte Erfahrungen in die Konstruktion des VRS eingebracht

er kann zudem flexibler planen.

Zusätzlich zu der Verschiebbarkeit des Radstandes können durch die modulare Bauweise bis zu 60 unterschiedliche Konfigurationen geliefert werden, außerdem wurden einige Komponenten zur Reduzierung von Standzeiten und Erhöhung der Flexibilität als Schnellwechselmodule entwickelt, die einfach an – und abgeklemmt werden können. Dadurch kann man zum Beispiel die Motoreinheit innerhalb von 30 Minuten wechseln oder das Gerät bis kurz vor Lieferung oder auch nachträglich für neue Einsatzbedingungen umrüsten. Diese Flexibilität wird durch die Verwendung eines zentralen Rahmens erleichtert an dem die Technologie Einheiten für Energie und Versorgung seitlich angebracht sind. Das Gesamtgewicht des VRS liegt bei 82,2 t einschließlich Spreader und 74,2 t ohne Spreader, die Hubhöhe gibt CES Italy mit 16.063 mm an. Die Fahrer und das Terminalpersonal können sich über eine relativ leise Maschine freuen. Der Lautstärkelevel liegt laut Hersteller bei 71 db(A). Mit einem modernen Bosch Rexroth Antrieb wurde die Motordrehzahl auf ein Maximum von 1.850 /min reduziert. Auch die Kostenrechner unter den Kunden dürften erfreut sein – beispielsweise über den niedrigen Dieselverbrauch, der nach Werksangaben unter 15 Litern pro Arbeitsstunde liegt. Lässt sich dieser Wert im harten Praxiseinsatz belegen, hätte CES Italy einen Trumpf in der Hand. Normalerweise gelten schon 17 l als guter Wert; auch 25 l kommen auf Terminals bei einigen Fabriken durchaus vor. Dass sich die Huthloffs jahrelang mit Wartung und Reparatur beschäftigt haben, merkt man dem Stapler an. Antrieb und andere wesentliche Technikbestandteile sind in Modulen gut zugänglich an der Außenseite des Reachstackers angebracht. Das beschleunigt den Austausch, aber auch Wartungs- und Reparaturarbeiten. Ebenfalls praktisch: Der Reachstacker kann zur Lieferung an das Terminal zerlegt und in Containern transportiert werden. CER Italy wirbt zudem mit einer hohen dynamischen Stabilität des Fahrzeuges. Wer es nicht ganz so schwer braucht: Es gibt den Reachstacker auch mit kleinerer Bereifung (18.00 – 25) für geringere Tragkräfte.

Björn Helmke