

Schergewichtiges Comeback

●●● Neue Schwerlaststapler von Linde MH

STAPLER. Gleich sieben neue Linde-Großstaplermodelle mit einer Tragfähigkeit von 18 bis 32 t hat Linde im Oktober auf den Markt gebracht – nach 15 Jahren ein starkes „Comeback“ in dieser Schergewichtsklasse. Die Dieselschwerlaststapler H180 bis H320 sind für vielfältige Einsätze mit schweren Lasten konzipiert.

Für hohe Leistung sorgen technische Innovationen wie die Linde-Load-Sensing-Hydraulik mit Bedarfsstromregelung, der Lenkkraftverstärker, die drehmoment-

starken Cummins-Dieselmotoren (179 bis 209 kW) und das elektrische Lastschaltgetriebe. Die möglichen Fahrgeschwindigkeiten liegen bei max. 27,5 km/h mit Last bzw. 31,5 km/h ohne Last. Die Fahrerkabine ist mittig in Frontlage angeordnet und verfügt über eine gewölbte Frontscheibe sowie ein integriertes Sicherheitsschutzgitter. Der Freisichtmast in neuem Design ermöglicht dem Fahrer die Sicht auf die Gabelspitzen, die Last und die Umgebung. Dabei ist das Mastprofil für das Lasthand-

ling mit der Gabel und für das Leercontainerhandling entwickelt. Weiteres Merkmal ist das Universalgabelträger-System mit Schnellwechsel-Gabelzinken.

Die Fahrerkabine wurde so gestaltet, dass Erschütterungen und Vibrationen vom Fahrerplatz ferngehalten werden. Zusätzlich ist der Fahrersitz mit einer hydraulischen Federung gedämpft.

Die Arbeits- und Zusatzhydraulik bedient der Fahrer mithilfe von zwei, in die Armlehne integrierten, Steuerhebeln. Die so genannte Linde Load Control hat sich mittlerweile zu einem Markenzeichen aller Gegengewichtstapler im Traglastbereich von 1,4 bis 32 t entwickelt. Eine lange Lebensdauer sichert laut Hersteller unter

Kollege PaketRoboter

●●● System aus Bremen entlädt Überseecontainer

PACKING. Was einzeln und manuell in Übersee in die Container gepackt wird, erfordert auch hier zu Lande bei seiner Ankunft im Wareneingang mühsame Handarbeit. So ist es heute auch in hochmodernen Großlagern häufig noch Standard. Nicht so bei der MGL METRO Group

Logistics in Unna. Dort arbeitet seit März dieses Jahres ein Roboter-System von ThyssenKrupp Krause, das loses Stückgut aus Überseecontainern autonom entladen und palettieren kann. Mit dem System PaketRoboter erschließt das Bremer Unternehmen sich nun ein neues Geschäftsfeld im Bereich der roboterintegrierten Logistik.

Mit der MGL METRO Group Logistics hat das Unternehmen einen bedeutenden Kunden für das innovative System, und Anfragen aus ganz Europa und Nordamerika bestätigen nach Firmenangaben das große Interesse des Marktes an dem Produkt. Bis zu 360 verladene Pakete pro Stunde entlädt die Sechs-Achs-Kinematik. Auf einem lenkbaren Fahrgestell fährt das System in den Container hinein, nimmt die Kartons auf und legt sie auf einem Förderband ab, an dessen Ende die vollautomatische Palettierung erfolgt. „Die Kantenlänge der Pakete darf 80 cm nicht über- und 20 cm nicht unterschreiten“, erklärt Dipl.-Ing. Carsten Rasch, verantwortlich für den Bereich Robotic Logistics bei ThyssenKrupp Krause.

Die Grenze fürs Gewicht liegt bei einem Maximum von 31,5 kg. Bei ThyssenKrupp Krause wird das System PaketRoboter nicht nur gefertigt, sondern der Sondermaschinenbauer integriert es auch in die bestehenden Wareneingangssysteme.



Packt mit an: Der PaketRoboter von ThyssenKrupp Krause entlädt und palettiert Stückgut aus Containern.

Foto: ThyssenKrupp Krause