

Schon von weitem gefällt das aufgeräumte Erscheinungsbild der neuen M-Serie von Palfinger Epsilon



Epsilon M-Serie

Stürmisch mit Beifall

Die neue Generation von Holzladekranen bei Palfinger Epsilon hat auf der Interforst im vergangenen Jahr für Furore gesorgt – sind doch bei der M-Serie äußerlich so gut wie gar keine Schlauchleitungen mehr zu sehen. Dazu gibt es eine grundlegend neue Sitzkonstruktion und eine trickreiche Verlängerung der Reichweite, die gar nicht so ins Auge fällt. Die Serienproduktion startet etwas verzögert. Immerhin wurde in Deutschland schon eine kleine Nullserie für Kunden aufgebaut.

Klaus Röttger zählte zu den Ausgewählten, der eines der fünf Nullserien-Exemplare ordern konnte. Gleichzeitig wollte einer seiner Stammkunden ein neues Kurzholzfahrzeug aufbauen und hatte nichts dagegen, für die Neuentwicklung als Beta-Tester zu fungieren. Da haben ja viele Kunden eher Bedenken. Man könnte möglicherweise von Kinderkrankheiten heimgesucht werden, wenn man sich die neueste Technik an Land zieht ...

Zu Anfang des neuen Jahres war der Aufbau auf einem DAF CF 510 6x4 Euro 6 fertig und Röttger lud spontan seine Kunden für den 10. Januar nach Relbehausen ein. Obwohl an diesem Tag der Sturm „Felix“ ordentlich um die Häuser pfiß, kamen die Interessenten teilweise über mehrere hundert Kilometer angereist, um sich das Konzept abseits des großen Messetrubels einmal in aller Ruhe anzuschauen und probezusitzen. Zeit zum Überlegen blieb für potenzielle Käufer ohnehin noch

ein wenig – erst in diesen Tagen kann man reguläre Bestellungen aufgeben.

Schon von weitem sieht man, wie aufgeräumt dieses Gerät ist – in Auto-Tuner-Kreisen würde man das wohl „clean“ nennen: Kaum ein Hydraulikschlauch stört die klare Linie der neuen M-Serie, vom Kranfuß bis vorne ans Pendelgelenk. Neben der sauberen Optik hatte das ja schon immer den Vorteil, dass nicht abreißen kann, was nicht außen absteht.

Großes Aufsehen erregte bei den Gästen immer wieder die schlauchlose Ölzuführung im Inneren des Kranfußes mit Hilfe eines sogenannten Drehverteilers. Manch einer steckte seine Nase (und die Finger) tief in die Revisionsöffnung unten an der Kransäule und sinnierte über die Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit dieser Konstruktion. Klaus Röttger ist da allerdings sehr zuversichtlich: „Dieses Prinzip gibt es bei Baggern schon seit Jahrzehnten und ist absolut durchdacht. Palfinger gehört zu den Pionieren der Innen-

verrohrung bei Holzladekranen. Ich denke, das wird ein Kranleben lang halten.“ Das Verstecken der Hydraulikleitungen und des Ventilblocks unter einer GFK-Abdeckung hat aber auch noch einen anderen Grund: Der neue Komfort-Hochsitz namens „Master-Drive“ braucht viel Platz. Dafür sitzt man darauf aber nicht nur beheizt, sondern erstmals auch horizontal und vertikal gefedert, wie im Führerhaus des Lkw. Die transparente Wetterschutzhaube „Epshood“ ist optional zu bestellen. Wohl kaum jemand wird sie weglassen, schließlich wird damit das Sitzkonzept erst so richtig rund. Bei der Arbeit bedeckt sie den Fahrer, im zusammengefalteten Zustand on the road die Sitzfläche und die neu gestalteten Bedienelemente. Der Faltvorgang ist auf Knopfdruck in Sekundenschnelle erledigt. Nur die „Sawetter-Einstellung“ der Haube muss man händisch vornehmen. Die Haube umschließt den Kranführer auch nicht vollständig wie die „Bubbles“ beim Skilift, sondern wird nur weiter nach



Klaus Röttger zeigt Arnd-Wilhelm Pasch und Christian Kriep (v.r.n.l.) die Hydraulikversorgung, die dank Drehverteiler im Kranfuß und GFK-Abdeckung im Betrieb fast unsichtbar wird.

Hoppala! Der pneumatische Faltmechanismus des Master-Drive klappt sehr schwungvoll nach unten. Danach ist der gefederte und beheizte Grammer-Sitz sauber und wettergeschützt verstaut.

vorne gezogen. Den Regen sollte das trotzdem ganz gut abhalten, so lange er nicht gerade waagrecht daherkommt ... Für Christian Kriep aus Rabenau beispielsweise ist diese Lösung zusammen mit dem komfortablen Aufstieg eine gute Alternative zu einer teuren und schweren Krankabine.

Arnd-Wilhelm Pasch war fast 300 km aus Wachtendonk an der holländischen

Grenze angereist, um sich den M12 Z83 live anzuschauen. Er fährt seit 30 Jahren Kran und will sich für das nächste Auto noch einmal etwas richtig Gutes leisten. Für ihn ist eine andere Verbesserung an der neuen M-Klasse (erkennbar übrigens an der zweistelligen Typbezeichnung, also M12 anstatt bisher M120) auch sehr wertvoll: Durch die Umkehr der Befestigungs-



Fotos: H. Höllert

elemente zwischen Haupt- und Knickarm gewinnt man im Inneren des Knickarms wertvolle Zentimeter für den Ausschub. So hat der neue Kran mit Einfachtele eine Reichweite von 8,30 m anstatt vorher 7,90 m. „Das wird uns für den Normalbetrieb im Kurzholz gut ausreichen. Durch den Verzicht auf den zweiten Ausschub spart man Gewicht und mögliche Verschleißpunkte ein. Nicht zuletzt wird der einfache Kran wohl etwas preisgünstiger kommen“, meint Pasch. Bei näherem Hinsehen ist die Gewichtsersparnis nur eine relative Größe: Der M10 Z83 beispielsweise ist laut Datenblatt mit 2180 kg netto sogar 30 kg schwerer als der alte M100 Z82 mit Doppeltele und 8,20 m Reichweite. Der prinzipielle Gewichtsvorteil wird sicherlich zum Teil von der aufwändigen Sitzkonstruktion wieder aufgeessen.

Im Rahmen dieser kleinen „Mini-Hausmesse“ konnte man leider keinen Einsatz im Holz erleben. Trotzdem waren die Besucher sehr zufrieden mit den Erkenntnissen, die sie bei ausführlichen Gesprächen und kurzen Probefahrten des Krans gewinnen konnten. Dieser erste Aufbau eines neuen Palfinger Epsilon M in Deutschland läuft ab sofort in Nordhessen. Forst & Technik wird sich demnächst wieder erkundigen, wie er sich in der alltäglichen Praxis bewährt.

Heinrich Höllert ■