



Energie optimiert

Anlässlich der im Juni in Rotterdam stattfindenden Fachmesse für Umschlaggeräte, TOC Europe, sprach SUT mit dem Geschäftsführer der CVS Ferrari-Niederlassung Deutschland Kai-Norman Knötsch über die Philosophie von CVS Ferrari.



Martin Heying

CVS Ferrari setzt auf emissionsfreie Umschlaggeräte, die zudem deutlich weniger Energie verbrauchen.

SUT: CVS Ferrari baut schwere Umschlaggeräte für Terminals, Industrie und Häfen. Was unterscheidet CVS von anderen Herstellern?

Kai-Norman Knötsch: Wir nehmen die Bestrebungen der Europäischen Union und auch anderer Länder in Bezug auf Klimaschutz sehr ernst, und produzieren nach aktuellem Stand der Technik hochwertige, energiesparende, weitgehend emissionsfreie Arbeitsmaschinen mit sehr hohem Rekuperationsgrad. Gleichzeitig setzen wir auf eine hohe Effizienz und die optimale Gewichtsverteilung, damit die Geräte in ihrem Einsatzbereich optimal agieren können. Effizienz spielt auch schon in der Entwicklungsphase eine große Rolle. Das betrifft unsere Gabelstapler, unsere Containerstapler und auch, im möglichen Rahmen, unsere Reachstacker.

SUT: Fangen wir mit den Gabelstaplern an...

Kai-Norman Knötsch: Hier ist das Projekt FH40C besonders erwähnenswert: Ziel der Entwicklung war es, dem Markt eine neue Maschine anzubieten, die kompakter als die der Konkurrenz ist, aber dennoch bis zu 40 Tonnen heben kann. Die Maschine wurde unter Berücksichtigung des FH42-Modells entwickelt, was bedeutet, dass die meisten Komponenten und Schweißbaugruppen wiederverwendet werden konnten. Durch den Einsatz einer innovativen und parametrischen 3D-Modellierung in der Entwicklung, können künftige Änderungen und Anpassungen schnell und effizient durchgeführt werden. Das wichtigste Merkmal der aktuellen Version betraf das Fahrgestell der neuen Maschine, dessen Länge um 400 mm reduziert wurde. Der FH40C ist ein Spezialgerät für Coils und ist auch für den Service optimiert. Er bietet eine besonders leichte Zugänglichkeit, da alles wegklappbar ist.

SUT: Wie sieht es bei den Containerstaplern aus?

Kai-Norman Knötsch: Hier wird sich noch einiges im Markt verändern, denn diese Stapler haben in Bezug auf Energieoptimierung das höchste Potenzial. Deshalb wird man auch in europäischen Terminals zunehmend über Mastgeräte als Vollcontainerstapler nachdenken, wie es in den USA schon jetzt üblich ist. Und wir haben mit Maschinen wie dem HY-Lift eine hohe Expertise in diesem Bereich. Mit dem ZE-Lift haben wir den ersten vollelektrischen Containerumschlagstapler entwickelt, der eine extrem hohe Energierückgewinnungsfähigkeit hat. Der ZE-Lift ist ein emissionsfreies Leercontainerstaplerfahrzeug, das bis zu 40 Prozent der gesamten für seinen Betrieb verbrauchten Energie zurückgewinnt, speichert und wiederverwendet. Die regenerierte Energie ist eine Form der erneuerbaren Energie, die sauber und kostenlos ist. Als Leercontainerstapler haben wir ihn ja schon auf der letzten transport logistic in München vorgestellt, inzwischen ist auch die Entwicklung zum Vollcontainerstapler abgeschlossen. Das patentierte Winden- und Seilhubsystem von CVS Ferrari ist in der Lage, bis zu 75 Prozent der für das Anheben des Mastes verbrauchten Energie zurückzugewinnen, da keine überschüssige Energie abgeleitet wird. Dadurch erreichen wir ein nie dagewesenes Maß an Energierecycling, während gleichzeitig keine Emissionen anfallen und die gesamte Treibhausgasproduktion des Stromnetzes pro umgeschlagenem Container deutlich reduziert wird.

Andere Hersteller gehen den Weg der Elektrifizierung eines Verbrenners, unsere Geräte sind von Grund auf neu gedacht.

SUT: Wie reagiert der Markt auf dieses Angebot?

Kai-Norman Knötsch: Es gibt in der Tat ein hohes Interesse an diesem Gerät. Kalifornien muss bis 2028 emissionsfrei sein. Das heißt für uns: Hohe Preorder-Zahlen für die ZE-Containerstapler. Und wie ich schon sagte, auch Terminals in Europa werden wegen ihrer CO₂-Bilanz in Zukunft Misch-Flotten haben müssen. So wurden bereits die ersten Geräte nach Dänemark, UK und Italien ausgeliefert und sind dort im täglichen Einsatz.

SUT: Noch dominiert der Reachstacker die Terminals in Europa, ist es da nicht sinnvoller diesen zu elektrifizieren und sparsamer zu machen?

Kai-Norman Knötsch: Daran arbeiten wir natürlich auch, aber eins ist dabei ganz klar: Reachstacker können zwar besonders sparsam und auch elektrisch sein. Sie sind aber nicht wirklich dazu in der Lage in hohem Maße Energie einzusparen oder zu rekuperieren. Elektrische Reachstacker werden auch immer ein Versorgungsproblem haben und sparsamer im Gesamtenergie-





verbrauch als ihre Verbrenner-Kollegen sind sie wohl kaum. Ansonsten punkten wir bei den Reachstackern mit einer unübertroffenen strukturellen Festigkeit und Haltbarkeit, einer überlegenen Technologie, und der besseren wirtschaftlichen Effizienz, und das ist kein Marketing-Gerede: Als einzige Maschinen ihrer Klasse sind z.B. unsere großen Maschinen mit nach DIN 15018 H2-B4 die stärksten auf dem Markt und halten jeder Anwendung und jedem Betriebszustand stand. Das sogenannte SIXTH SENSE System minimiert den Kraftstoffverbrauch bei gleichzeitiger Maximierung der Geschwindigkeit und der Präzision des Ansprechverhaltens. Dazu kommen ein vollständiges elektrisches CAN-BUS-System, elektrische Komponenten nach Militärstandard, Kühlung des tropentauglichen Hydrauliksystems, Druckbeaufschlagung des Hydrauliktanks, Motorabgas- und Lufteinlassleitungen aus Edelstahl und vieles mehr. Ein sehr leistungsstarkes Bordcomputersystem vom Typ Automobil steuert die kompletten Maschinenfunktionen und liefert eine UNI 15000 konforme Last und stabilitätszertifizierte Sicherheit. Dazu kommen zusätzliche Funktionen zur Betriebssicherheit und Arbeitserleichterung für den Fahrer. Für das Betriebsmanagement bieten die Maschinen eine detaillierte elektronische Aufzeichnung der geleisteten Arbeit und der damit verbundenen Leistungskennzahlen. Mit der neuen Energy Saving Technologie und dem verfügbaren Drehmomentbegrenzer können bis zu 20 Prozent Diesel zusätzlich eingespart werden.



Kai-Norman Knötsch leitet die deutsche Niederlassung von CVS Ferrari

SUT: Das klingt nach einem sehr hochwertigen und teuren Nischenprodukt. Kann man damit den Weltmarkt für sich gewinnen?

Kai-Norman Knötsch: Hochwertige Maschinen sind teurer, das stimmt, aber die höheren Anschaffungskosten werden im Langzeitbetrieb wieder kompensiert, da aufgrund der hohen Qualität später und seltener Servicekosten entstehen. Europa ist Kernmarkt, Nordamerika wächst enorm, **Martin Heying**

Anzeige

WIR MACHEN'S MÖGLICH

STARKE TECHNIK.
BESONDERE PROJEKTE.

www.huelskens-wasserbau.de

KNOW
HOW

2 KOMPETENZ AM, IM
UND AUF DEM WASSER