



**Kompakt gebaut:**  
Der Diebolt-Kran hat einen sehr kurzen Hauptarm, damit er sich hinter dem Führerhaus ablegen lässt



**Kleine Sonderausstattung:** Damit die Krankabine nicht schmutzig wird, bekommen die Schuhe draußen ihre eigene „Garage“

**Perspektive des Fahrers mit der Informationszentrale der Steelyard Peson-Kranwaage**



**Ein Standard-Holzkrane würde die Dauerbelastung gar nicht aushalten**

land ist die große, separate Krankabine mit ihrer Scherenmechanik für eine Hubhöhe von bis zu 2 m. Darin sitzt der Fahrer überaus geräumig, mit einer anständigen Klimaanlage und ein Stück weit entkoppelt von den Stößen, die vom Kran ausgehen. Dieser stammt noch weiter aus dem Westen: Nur der französische Hersteller Diebolt konnte bei einer gewünschten Reichweite von 12,5 m einen so kurzen Hauptarm bieten, dass sich der gesamte Ausleger noch hinter dem Führerhaus zusammenfalten lässt. Laut Aufkleber handelt es sich dabei um einen 350-kNm-Kran, der jedoch für den Dauerbetrieb abgelastet wurde auf 300 kNm. Das ist auch gleich ein entscheidender Punkt: Herkömmliche Holzladekrane sind nur für einen intermittierenden Betrieb gebaut. Werden sie ohne Modifikation für die dauerhafte Trailerverladung eingesetzt, verschleifen sie sehr stark. Zusammen mit dem mächtigen Drehkranz-Schwenkwerk fordert der lange Arm des Diebolt eine ordentliche Hydraulikleistung. Das Load-Sensing-System mit drei Kreisläufen entwickelt einen Druck von 300 bar bei einer maximalen Fördermenge von 400 l in der Minute.

## Neben der Spur

Desweiteren stechen die vier gewaltigen Stützen ins Auge, die das gesamte Fahrzeug nicht nur in die Höhe wuchten, sondern auch noch quer verschieben können. Das ist vor allem dort vorteilhaft, wo die Waldwege zu schmal sind, als dass Lademaschine und Trailerfahrzeug nebeneinander stehen könnten. Wie auf unserem Bild schön