



Neuentwicklungen bei der Elektrohängebahn

Die Elektrohängebahn (EHB) zählt seit Jahrzehnten zu den etablierten flurfreien Systemen für die innerbetriebliche Logistik. Jüngste Innovation auf diesem Gebiet ist das von SEH Engineering entwickelte Skyrail-System, das in punkto Performance, Flexibilität und Anwendungsbereiche neue Maßstäbe setzt. dhf Intralogistik hat sich darüber mit Carsten Schmidt unterhalten, dem Geschäftsführer des Bereichs Fördersysteme von SEH Engineering in Ostrhauderfehn.

> dhf Intralogistik - Skyrail feierte auf der LogiMAT die weltweite Messepremiere im Bereich Intralogistik. Wie kam das neue EHB-System von SEH Engineering dort bei den Besuchern an?

Carsten Schmidt: Skyrail erfuhr ein in jeder Hinsicht gelungenes LogiMAT-Debüt. Gleichzeitig haben wir gemerkt, dass die LogiMAT, auf der wir ja zum ersten Mal ausstellten, ab sofort zu unserer festen Adresse zählt. Die Messe, die Besucher und die daraus resultierenden Anfragen übertrafen bei weitem unsere Erwartungen. Dazu beigetragen hat natürlich auch unser speziell für die LogiMAT entwickelter Messestand, der mit drei Skyrail-Fahrzeugen, zwei Vertikalstrecken

und über 100m/min Fördergeschwindigkeit über den Köpfen der Besucher das Potenzial dieses schlanken Systems eindrucksvoll unter Beweis stellte.

dhf Intralogistik - Was sind aus Ihrer Sicht die größten technischen Highlights von Skyrail? Worin besteht dessen Innovation?

Schmidt: SEH Engineering hat das Skyrail-System von Grund auf neu entwickelt. Es ist keine 'abgespeckte' klassische C1-Elektrohängebahn, wie man sie in der Automobilindustrie seit Jahrzehnten einsetzt. Besonderes Augenmerk haben wir auf ein konsequentes Gleichteileprinzip, eine ultraleichte Bauweise und sehr geringen Wartungsaufwand ge-

▲ Maximale Leistung, minimaler Aufwand: Mit schnellen, leichten und energieeffizienten Fahrzeugen setzt die Skyrail-EHB neue Maßstäbe.

legt. Beispielsweise wiegt das Skyrail-2-fach-Fahrzeug inklusive Antrieb und Steuerung nur 50kg; es kann jedoch 500kg Nutzlast transportieren. Alle Komponenten, selbst die Weichen, werden aus lasergeschnittenen Bauteilen zusammengesteckt und verschraubt. Schweißnähte sucht man bei Skyrail vergebens.

dhf Intralogistik - Wodurch unterscheidet sich Skyrail von klassischen EHB-Systemen?

Schmidt: Die Hauptunterschiede zu klassischen EHB-Systemen liegen in der deutlichen Gewichts- und Energieeinsparung, den hohen Transportgeschwindigkeiten und einer Steigfähigkeit bis 30° – ohne zusätzliche Komponenten. Aufgrund unserer speziellen, auf einen maximalen Überspannweg optimierten Skyrail-Schiene muss das Fördersystem nur alle sechs Meter befestigt werden. Dies spart Stahlbau und reduziert die Lasteinleitung in die Werkshalle. Zugleich verringert sich der Montageaufwand.

dhf Intralogistik - Warum hat SEH-Engineering überhaupt Skyrail entwickelt?

Schmidt: Nach unseren Erfahrungen ist die klassische C1-EHB für viele Aufgaben außerhalb der Automobilindustrie überdimensioniert und deshalb für mittlere und kleinere Betriebe unrentabel. Dies ändern wir nun: Skyrail ist auch für diese Zielgruppe die effiziente Lösung, um Produktionsgüter zu transportieren, zu sortieren und zu speichern; denn die Anschaffungs- und Betriebskosten für Skyrail liegen deutlich unter denen klassischer EHB-Systeme. Das heißt: Die Investition des Kunden amortisiert sich wesentlich schneller.

dhf Intralogistik - Wo sehen Sie die Einsatzgebiete und Hauptanwender für das neue EHB-System?

Schmidt: Anwendungsmöglichkeiten und Einsatzgebiete für Skyrail sind nahezu grenzenlos. Unser neues System ist tatsächlich ein Multitalent: Alle Unternehmen, die Stückgüter von fünf bis 1000kg bewegen oder diese produzieren, können Skyrail zur Verbesserung ihrer Prozesse einsetzen. Die Unternehmensgröße spielt dabei keine Rolle. Unsere Skyrail-EHBs laufen sehr erfolgreich sowohl in mittelständischen Betrieben mit lediglich 20 Mitarbeitern als auch bei Großkonzernen wie Volkswagen mit weltweit über 200.000 Mitarbeitern.

dhf Intralogistik - Wie schnell lässt sich mit Skyrail eine neue EHB-Linie realisieren? Welche planerischen Tools stehen Ihnen dabei zur Verfügung?

Schmidt: Die Projektzeiten von der Planung bis zur betriebsfertigen Übergabe hängen von vielen Faktoren ab. Eine Skyrail-Neuanlage mit einer Bahnlänge von 250m können wir vom ersten Kick-Off-Meeting bis zur Fertigstellung bereits innerhalb von drei bis vier Monaten realisieren. Dabei spielt die von uns entwickelte Methodik des Predictive Engineering – also der vorausschauenden Konstruktion – eine entscheidende Rolle. Sie berücksichtigt bereits während der Planungs- und Entwicklungsphase alle Hallen- und Maschinengegebenheiten und eröffnet mit vielseitigen Möglichkeiten der Vorab-Visualisierung neue Wege, um gemeinsam mit dem Kunden eine schnelle und effiziente Lösung zu finden. Die Ergebnisse können wir via Augmented Reality und Virtual Reality präsentieren und weiterverarbeiten. Zudem lässt sich die Produktionshalle des Kunden millimetergenau im CAD abbilden, um die neue Förderanlage optimal in diese zu integrieren.

dhf Intralogistik - Wie schneidet Skyrail im Vergleich zu anderen Hängefördersystemen wie etwa Power & Free-Förderern ab?

Schmidt: Skyrail schließt eine Lücke in unserem Portfolio. Dank dieser Innovation können wir für nahezu jeden Anwendungsfall das optimale Fördersystem anbieten. In rauen Umgebungen wie Gießereien und bei sehr hohen Stückgewichten über zwei Tonnen punkten unsere Steckkettensysteme. Mit unseren kardanischen Power & Free-Förderern lassen sich viele Intralogistik-Aufgaben sehr effizient realisieren. Doch nicht immer ist der Einsatz einer Kette die beste Lösung. EHB-

„Das Skyrail-System ist ein Multitalent, das viel Potenzial für die Zukunft bietet.“

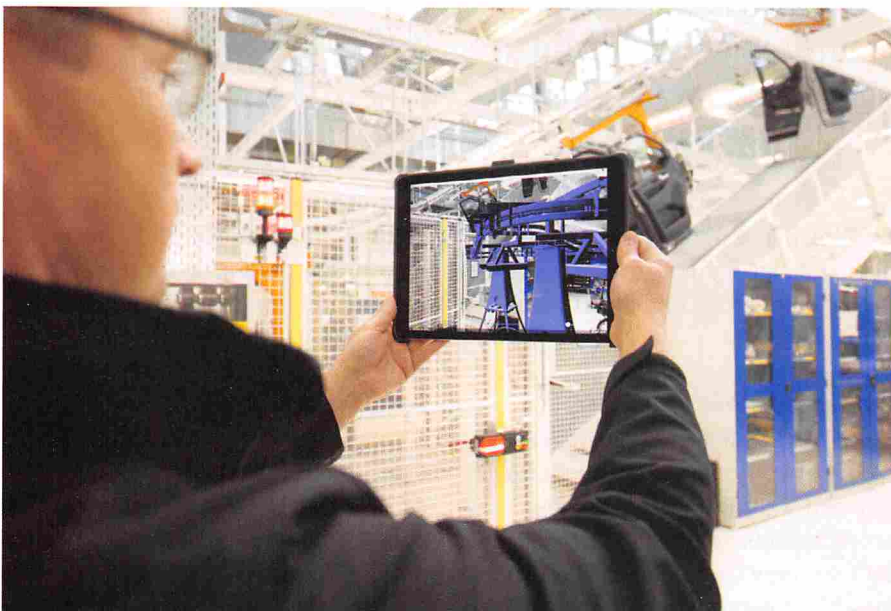
Systeme eignen sich besser für smarte Produktionsumgebungen oder die Überbrückung längerer Strecken. Dank Skyrail ist nun eine EHB auch für kleinere und mittlere Betriebe erschwinglich. Die Praxis hat gezeigt, dass eine Skyrail-Anlage aufgrund der intelligenten Fahrzeugsteuerungen und der anpassbaren Fahrweise vielfach gegenüber Power & Free die Nase vorn hat. Teilweise ist Skyrail sogar preiswerter.

dhf Intralogistik - Wie schätzen Sie das Marktpotenzial von Skyrail ein?

Schmidt: Eine nachhaltige Produktion und Intralogistik erfordert intelligente, leichte und saubere Systeme, die energieeffizient arbeiten. Zugleich müssen sich diese den sich ständig ändernden Fertigungsprozessen und Lagerverhältnissen anpassen. SEH Engineering hat mit Skyrail ein Produkt entwickelt, das genau diesen Trend bedient. Kunden, die sich für unser innovatives EHB-System entscheiden, erhalten eine zukunftsfähige Lösung, die ihnen ein Höchstmaß an Flexibilität und Skalierbarkeit bietet.

dhf Intralogistik - Herr Schmidt, ich bedanke mich für das interessante Gespräch und wünsche Ihnen weiterhin viel Erfolg.

▼ Digitalisierte Projektumsetzung: Mit Hilfe von „Predictive Engineering“ lässt sich eine Skyrail-Anlage sehr schnell planen und realisieren.



► www.seh-foerdersysteme.de