

Bühne frei für ...



... die HBC-Weltpremiere!

Entdecken Sie eine völlig neue Art der Kransteuerung!

Live on stage: radiomatic® pilot!

radiomatic® pilot ist ein revolutionäres Konzept in der drahtlosen Bedienung von Kranen und Maschinen. Denn mit radiomatic® pilot steuern Sie Kranfunktionen jetzt ganz einfach per Handbewegung!

Wie das funktioniert? Sehen Sie selbst und besuchen Sie uns in Hannover!

CeMAT2011

The world's leading fair for intralogistics
Halle 012 | Stand C30

Weitere Top-Messeneuheiten:



micron 7

Der leistungsstarke Handsender mit Farb-LCD!



spectrum D

Die High-End-Funksteuerung mit integriertem Farb-TFT!



Ex-Systeme

Neue Produkte für explosionsgeschützte Arbeitsbereiche!



HBC-Features

Erstklassige Zusatzfunktionen für noch mehr Sicherheit und Komfort!



HBC-radiomatic GmbH
Haller Straße 45 – 53 • 74564 Crailsheim • Deutschland
Fon +49 7951 393-0 • Fax +49 7951 393-50
info@radiomatic.com • www.hbc-radiomatic.com

Umwege bestimmen das Tagesgeschäft

Die Straßen werden schlechter, die Fahrgenehmigungen sind schwerer zu bekommen und teilweise kommen sich Kranvermieter wie Gejagte vor. Ein Stimmungsbild von Rüdiger Kopf.



Bild: R. Sturm/Pixelio.de

Für immer mehr Brücken stellen zwölf Tonnen Achslast ein Problem dar

Die Freude an der Arbeit nimmt bei den Mobilkranvermietern immer mehr ab. Das ist in den Gesprächen und Unterhaltungen mit Kranvermietern deutlich zu spüren. Die Gründe sind vielfältig und die wenigsten sind hausgemacht. Wer einen 200-Tonner über eine Brücke fahren lassen will, kann ein Lied davon singen. Der Verkehr hat zugenommen, die Leistungsfähigkeit der Brücken aber abgenommen. Dank der hohen Beanspruchung gehen die Behörden inzwischen dazu über und lasten ein Bauwerk nach dem anderen ab.



Mit dem HPC40, hier als Vierachser, bedient Sennebogen bereits seit Jahren den Markt der Aufbaukrane

Oder anders gesagt: Mit zwölf Tonnen Achslast kann eben nicht mehr pauschal jede Straße, jeder Weg und vor allem jede Brücke befahren werden. Ein Dilemma, denn aus modernen AT-Kranen wird das Optimum herausgekitzelt und dazu bedarf es der vollen Achslast. Eine Dauerfahrgenehmigung erscheint fast wie ein Weihnachtsgeschenk und selbst Einzelfahrgenehmigungen können dauern, nicht Stunden, nicht Tage – von Wochen wird gesprochen, bis Behörden ihren Stempel unter das Dokument setzen. „Bei der Reaktionszeit ►►

« kommt es zudem darauf an, welcher Wochentag gerade ansteht“, wird unter der Hand bereits mit einem gewissen Galgenhumor über die Situation gewitzelt. Fakt ist aber, dass drei Wochen für die Ausstellung in der heutigen Arbeitswelt und im Zeitalter des globalen Internets einfach unrealistisch geworden sind. Und dann verläuft der Weg zur Baustelle über zahlreiche Umwege – und auch hier werden Geschichten von Umwegen durch zwei Bundesländer und einigen hundert Kilometern gehandelt, obwohl der Einsatz gerade einmal 50 Kilometer entfernt war.

Schlagloch-Republik

Doch warum ist dies eigentlich alles so? Der Grund Nummer 1 ist zweifelsohne in den schon genannten maroden Verkehrswegen zu finden. Der letzte Winter machte aus Deutschland eine Schlagloch-Republik. Das war aber nur die Spitze des Eisberges. In den Erhalt der Infrastruktur wird wenig Geld gesteckt. Zu wenig, meinen eigentlich unisono alle Beteiligten: Politik, Wirtschaft, Bürger oder wer auch immer gefragt wird. Das hinterlässt Spuren, die nicht nur zu sehen sind; und damit Brücken, die dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen sind. Um das Bauwerk



Der Liebherr LTC 1045-3.1 mit hochgefahrener Krankabine

dennoch für den Verkehr freizuhalten, werden immer mehr abgelastet, also nur noch für den leichteren Verkehr freigegeben oder die Brücke kann nur noch mit Begleitung befahren werden. Darüber hinaus hat die öffentliche Verwaltung die Auflagen weiter erhöht. Plötzlich sind Fahrten nur mit BF3-Begleitung machbar und unter Einhaltung immer neuer Vorschriften. Und ganz nebenbei kann mit diesen Genehmigungen auch der

Geschwindigkeitsrüder wird eingeräumt, dass sein Tacho nicht hundertprozentig geeicht ist und eine Abweichung um fünf Prozent wird üblicherweise hierfür gewährt. Nicht so bei der Beladung von Mobilkranen. Da hat alles zu stimmen. Das Gewicht, die exakte Beladung und Sicherung. Auch hier fällt der Galgenhumor auf fruchtbaren Boden: Für die gefahrlose Weiterfahrt werden vorsorglich ausreichend rote Wimpel eingesteckt. Wie extrem es werden kann, wenn einzelne Behördenmitarbeiter an einem Unternehmen einen Narren gefressen haben, wird auch durchaus berichtet, allerdings nur unter der Hand, um nicht noch mehr Groll auf sich zu ziehen. So hat mancher Behördenmitarbeiter für sich scheinbar ein Hobby daraus gemacht, jeden Kran der vom Hof fährt, erst einmal durchzukontrollieren, denn schließlich



Der größte in Sachen Aufbaukrane bei Tadano Faun: der HK70 in den Farben von Mammoet



Ein AC40 von Terex im nächtlichen Einsatz am New Yorker Times Square. Ein Werbeschild der Bekleidungskette „Forever21“ musste an seinen neuen Platz eingehoben werden. Lasten bis zu 2,54 Tonnen bei einer Ausladung von 21,3 Meter galt es einzuheben

Staatssäckel etwas gefüllt werden. Aber nicht nur die Vermieter sind mit mehr Verwaltungsarbeit belastet. Auch bei den Ämtern gehen mehr Anträge ein und das bei gleichbleibender Zahl an Beamten, die hierfür zuständig sind. Kein Wunder also, wenn ein Antrag erst mal liegen bleibt.

Es wäre aber falsch zu sagen, nur die anderen sind schuld. Auch in der Vermietbranche wurde gesündigt und eben diese Sünden werden nun teilweise doppelt bestraft. Heutzutage wird mehr kontrolliert und es wird mit vor allem mit Null Toleranz kontrolliert. Jedem

wird sicherlich etwas nicht stimmen – so der Gedanke. Oder es wird ein und derselbe Kran zwei Mal kontrolliert, einmal problemlos freigegeben und das andere Mal beanstandet. „Manche Genehmigungen werden für gleiche Krane, einem Terex AC100/5 und einem Grove GMK5100 mit vollkommen unterschiedlichen Auflagen erteilt, trotz gleicher Achslasten, nahezu gleichen Achsabständen und gleichem Gewicht“, kann sich Thomas Wiesbauer, Geschäftsführer bei Wiesbauer, nur noch wundern. Andere Unternehmen haben darauf reagiert und sind inzwischen

Den Fortschritt erleben.

Der neue kompakte Mobilkran LTC 1045-3.1 von Liebherr.

- Hoher Fahrkomfort durch variables Ein-Kabinen-Konzept
- Beste Sichtverhältnisse im Fahr- und Kranbetrieb
- Als Taxikran sofort einsatzbereit
- Optimierte für Einsätze auf engstem Raum
- Hohe Tragkräfte mit praxisorientiertem Auslegersystem
- Liftkabine optional



Liebherr-Werk Ehingen GmbH
Postfach 1361
D-89582 Ehingen
Tel.: (0 73 91) 502-0
E-Mail: info.lwe@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR

Die Firmengruppe

« schon dazu übergegangen, den Ballast mit separaten LKW mit Tieflader zur Baustelle zu fahren, denn einfach einen Anhänger hinter den AT-Kran zu spannen, führt dazu, dass die Gesamtlast anwächst und wiederum manche Strecke dafür unbefahrbar macht. Eine nachträgliche Kontrolle des Krans am Einsatzort und dessen Fahrtstrecke ist inzwischen auch nicht mehr unüblich. Manch Vermieter hat dann die Maschine erst einmal stehen lassen dürfen.

Genehmigungen erleichtern

So werden die Forderungen seitens der Kranvermieter immer lauter. „Wir fordern eine Lösung, dass wir innerhalb von 24 Stunden Genehmigungen für Krane bis 6 Achsen erhalten, was per Internetplattform sicherlich möglich ist, und dass die Auflagen zurückgeschraubt werden“, erklärt Matthias Wasel, Geschäftsführer von Breuer & Wasel. Die Nutzung des Internets sollte durchaus auch seitens der Behörden vorangetrieben werden. Es vereinfacht durchaus einiges und kann zur Beschleunigung des Verfahrens beitragen. Aber auch die Kranhersteller werden in die Pflicht genommen. „Die Brücken werden nicht abgelastet, um uns zu ärgern“, ist Herbert Schmitz, Geschäftsführer der HKV, der Auffassung. Der Zustand der Verkehrswege wird sich mittel-



Sehr kompakt zeigt sich der Locatelli ATC 20. Ein Blick in die übersichtliche Krankabine

fristig nicht verbessern, sodass in Zukunft auch AT-Krane mit weniger als zwölf Tonnen Achslast sehr interessant für die Branche werden. Denn was nützt der stärkste AT-Kran, wenn er nicht vom Hof fahren kann?

Den Kranfahrern wird immer mehr abverlangt. Nicht nur der Umgang mit dem Gerät im eigentlichen Einsatz gilt es zu beherrschen, auch der Transport von A nach B wird immer wichtiger. Um hier Kompetenzen zu stärken und ein Stück Sicherheit den Fahrern zu geben, macht sich manch Vermieter inzwischen dafür stark, dass der Mobilkranfahrer ein eigenes Berufsbild wird.

Anlass genug, um in dieser Ausgabe einmal nicht die klassi-

von weiteren Herstellern ergänzt. Der Nachteil dieser Geräte ist schnell erklärt. Um niedrigere Achslasten zu erreichen, werden schlicht mehr Achsen eingesetzt. Je nach Ausführung gibt es aber auch die Möglichkeit mehr Ballast mitzufahren – zu Lasten der Fahrgenehmigung. Verglichen mit AT-Krane, der gleichen Tonnage stehen die Geräte aber in nichts nach.

Drei an der Zahl

Gleich drei Modelle stehen bei Tadano Faun zur Auswahl. Der Kleinste, der HK40 auf



Der erste GCK 3045 verrichtet nun für Mammoet seine Dienste in Großbritannien



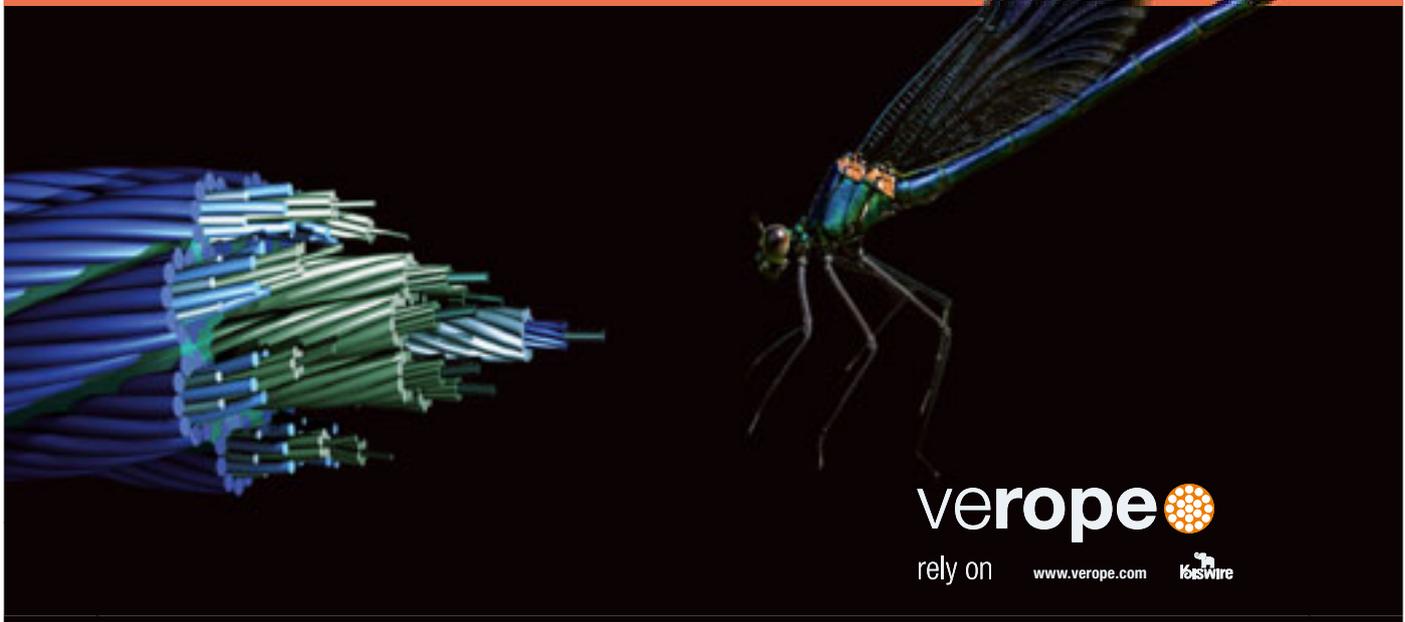
Einen Grove TMC540 setzt Klema Kranvermietung aus Garching als „Taxi-Kran“ ein

schen AT-Krane hervorzuheben, sondern den Kranen aufgebaut auf einem Standard-Chassis mehr Platz einzuräumen, denn hier liegen die Gewichte meist deutlich unter der 12-Tonnen-Achslast-Begrenzung. Gleichwohl diese Gattung der Mobilkrane eher eine Randerscheinung sind, haben sich inzwischen alle vier großen Hersteller dem Thema angenommen und wird der Gesamtmarkt

4-Achsfahrwerk, kann mit einem Gesamtgewicht von 32 Tonnen noch 4,5 Tonnen Gegengewicht mitführen. Selbst in dieser Konfiguration zeigt der Kran starke Traglasten, verglichen mit den im Markt befindlichen 2- und 3-Achs-AT-Kranen. Bei freier Auswahl des LKW-Chassis und , damit verbunden, dem leichteren Stahlbau eines handelsüblichen ▶▶

Versicherung **ist leicht.**

verope - special wire ropes



Schwerstarbeit wird zum Vergnügen. Endlich!



Spaß und Spitzenleistung auch unter härtesten Arbeitsbedingungen. Die Gator-Modelle XUV und HPX mit echtem Allradantrieb lassen Sie schwierigstes Gelände meistern und die sparsamen Dieselmotoren bieten optimale Motorleistung bei niedrigem Kraftstoffverbrauch.

Mit John Deere wird Schwerstarbeit zum Vergnügen, versprochen!

www.JohnDeere.com/xuv



JOHN DEERE

◀ LKW Fahrgestells gegenüber einem AT-Fahrgestell, sowie einer umfangreichen Motorauswahl und verschiedene Ausstattungsvarianten wird ein jeder Aufbaukran zum individuellen Arbeitsgerät für den Nutzer. Für seinen Großen, den HK70, setzt Tadano Faun an dessen Heck noch eine vollwer-

nen entsprechend geringeren Kraftstoffverbrauch.

In Punkto Aufbaukränen reicht bei Liebherr die Auswahl von 35 über 45 bis 60 Tonnen. Unterwagen mit drei beziehungsweise vier Achsen stehen auch hier zur Auswahl und auch diese Geräte können mit niedrigerem Gesamtgewicht konfi-

zwischen auch auf Scania-Fahrzeugen auf.

In den 60-Tonnen-Bereich ist im vergangenen Frühjahr Sennebogen frisch eingestiegen. Bis dato war das bayrische Unternehmen „nur“ mit seinem HPC40 als Dreiachser in dem Segment vertreten. Der neue Kran HPC60 kann auf ein Gewicht von 32 Tonnen konfiguriert werden, verzichtet dann auf das Gegengewicht von 9,6 Tonnen. Wird dies dazu gepackt, kommt der Fünfachser auf 42 Tonnen. Die Auslegerlänge liegt bei 42 Meter. Eine Klappspitze mit 16 Meter steht zur Verfügung. Komplett neu gestaltet wurde auch die Krankabine. Unter der Bezeichnung „Maxcab“ wurde unter anderem die Ergonomie verbessert. Damit das stundenlange Arbeiten in der Kabine auch bei sommerlichen Temperaturen oder mitten im Winter für den Kranfahrer noch erträglich ist, gehören Heiz-Klimaautomatik mit Temperaturvorwahl und Frischluft sowie Umluftfilter und Komfortsitz mit dazu.

Auch Terex Cranes hat sich inzwischen des Themas angenommen. Vielsagend

erhielt das erste Modell dieser Kategorie denn auch den Namen „Roadmaster“. Der Zusatz „5300“ verrät noch mehr über diesen Aufbaukran. Nebst fünf Achsen verfügt der Kran über ein Lastmoment von 300 mt. Beim Oberwagen haben die Zweibrücker auf den AC100/4 zurückgegriffen. Der 50 Meter Hauptausleger kann mittels Klappspitze um bis zu 19 Meter erweitert werden. Eine Schwerlastspitze erlaubt maximale Traglasten bis zu 88,6 Tonnen. Die Gesamtlänge liegt bei 13,13 Metern. Auch dieser Kran kann so konfiguriert werden, dass die Achslasten bei maximal zehn Tonnen liegen. Der Kran erreicht bei einem Radius von 20 Meter eine Tragkraft von fünf Tonnen, bei einem Gegengewicht von 8,2 Tonnen.

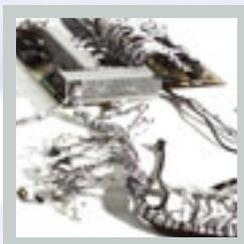
Mit dem TCM540 ist Grove seit rund zwei Jahren auf dem Markt vertreten. Aufgebaut auf einem Vier-Achs-LKW von Scania bringt das Gerät 30 Tonnen auf die Waage und kann so ohne spezielle Fahrerlaubnis die Straßen befahren. Der 40-Tonner hat einen 31 Meter langen Hauptausleger, der mittels Klappspitze um ▶▶



Auch Terex hat nun mit dem Roadmaster 5300 einen Aufbaukran für den europäischen Markt im Angebot

tige zwölf Tonnen Lenkachse. Der Oberwagen ist mit einem separaten Mercedes-Benz-Motor ausgestattet, der die Hydraulikaggregate antreibt. Durch dieses Konzept ist der Oberwagenmotor ausreichend an die notwendige Leistung des Kranes angepasst und hat ei-

guriert werden. Ähnlich den AT-Kranen können auch diese Aufbaukrane mit Anbauten wie beispielsweise einer Klappspitze ausgestattet werden, wodurch beim LTF1060-4.1 eine Auslegerlänge von 60 Metern erreicht wird. Den 60-Tonner baut das Unternehmen in-



Sichere Verbindungstechnik

Kabel und Systeme für Spezialfahrzeuge

- Zentralelektriken
- Sonderkabel/Kabelsysteme
- Auf Wunsch technische Beratung vor Ort
- Ersatzteil-Service
- Steuerungssysteme

The Quality Connection

LEONI

Special Vehicles · special-vehicles@leoni.com · www.leoni-special-vehicles.com

« 13,7 Meter verlängert werden kann. Das Gegengewicht von 2,55 Tonnen ist am Oberwagen befestigt. Bei einigen Vermietern in Deutschland ist der Kran bereits im Einsatz.

Eine Kabine reicht

Eine andere Gattung der Mobilkrane, die vor allem für den täglichen Einsatz in den Städten ausgelegt sind, ist die der so genannten City-Krane. Ein Segment, in dem Terex Cranes seit Jahren schon breit aufgestellt ist und das bekannter ist, als der Roadmaster. Mit Verkaufszahlen die inzwischen die 1.000er-Marke geknackt haben dürften, hat das Unternehmen in diesem Segment eine Vorreiterrolle eingenommen. Die Auswahl wurde inzwischen auf den AC 40 City eingeschränkt. In dieser Klasse kommen die Vorteile besonders zum Tragen. Kompakte Maße von gerade einmal 8,57 Metern Gesamtlänge und einer Bauhöhe von 2,99 Meter machen den Kran zu einem wendigen Gerät, das in Innenstädten sehr gut zurecht kommt. Nichtsdestotrotz ist das Chassis auch im Gelände voll einsatzfähig. Dank der um 30 Grad abwinkelbaren Zusatzspitze kann auch über Störkanten hinweg gearbeitet werden. Der vollhydraulische Hauptausleger mit seinen 31,2 Metern Länge lässt sich um bis zu 13 Meter verlängern.

Bei seinem zweiten Modell in der Einkabinenkran-Klasse hat Liebherr einige Besonderheiten mit einfließen lassen. Das augenfälligste ist zweifelsohne die bewegliche Kabine. Während der Fahrt wird diese – wie bei „normalen“ AT-Kranen üblich – zur Fahrzeugfront verschoben und mechanisch verriegelt. So ergeben sich optimale Sichtbedingungen während der Fahrt für den Fahrer. Der Wenderadius über den Teleskopausleger liegt bei 7,4 Meter. Für engere



Dank vier Achsen bringt auch der HK40 von Tadano Faun, hier in den Farben von Gebr. Markewitsch, geringere Achslasten auf die Straßen

Wenderadien wird der vordere Staukasten abmontiert und die Kabine eingefahren. Dann beträgt der Wenderadius nur noch 5,9 Meter. Der Dreiachser ist auf die vollen 36 Tonnen ausgelegt, kann dann aber auch die Klappspitze und 6,5 Tonnen Ballast mit sich führen. Der Ausleger ist 36 Meter lang, der mittels Spitze um 13 Meter verlängert werden. Für Kranarbeiten kann die Kabine auf über sieben Meter angehoben werden, sodass der Kranfahrer einen besseren Überblick über die Baustelle erhält.

Auch bei Grove ist das Zeitalter der Einkabinenkrane angebrochen. Präsentiert wurde der GCK 3045 schon vor knapp zwei Jahren das erste Mal. Der erste Kran dieses Typs verrichtet inzwischen bei Mammoet seine Dienste. Stationiert ist der Kran im englischen Teeside im Nordosten des Landes. Darren Adams, Geschäftsführer von Mammoet UK, zeigt sich hocherfreut, dass nun ein weiterer Grove-Krane in seiner Flotte zur Verfügung steht. „Wir sind absolut glücklich, dass wir den ersten Kran dieser Art nach

Großbritannien bringen“, erklärt er. Der GCK 3045 verfügt über einen 34 Meter langen Hauptausleger, der nach vorne abgelegt werden kann und so für den Fahrer die Sicht freigibt. Darüber hinaus zeichnet sich der Kran durch eine variable Abstützung aus.

Er besticht vor allem durch das, was er nicht ist: Der Locatelli ATC 20 ist vor allem nicht groß. Darin liegt der besondere Vorteil des City-Krans, denn mit 6,32 Meter Gesamtlänge ist der 20-Tonner nur ein wenig länger als Limousinen und mit 2,32 Meter Breite auch nicht übermäßig breiter. Auf die Waage bringt der Kran 18 Tonnen. Der „Kleine“ erreicht in Kombination mit einer Klappsitze Hakenhöhen von bis zu 26 Meter. Das Modell wird schon einige Jahre im Programm des italienischen Kranherstellers geführt, aber immer wieder aktualisiert. Zuletzt wurde bei der Motortechnik auf die so genannte „Selective Catalytic Reduction“ (SCR) gesetzt. Mit Hilfe moderner Sensortechnik wird dabei der Ausstoß von Stickoxiden weiter reduziert. Die Maximalgeschwindigkeit gibt der Hersteller mit 73 km/h an. **K&B**



Im vergangenen Jahr hat Sennebogen den HPC 60 neu vorgestellt