



FÜR HOCH GESTECKTE ZIELE AC 220-5

■ Große Reichweite

Dank seines 78-m-Hauptauslegers erreicht der AC 220-5 Höhen oder Radien, für die andere Krane einen Hilfsausleger benötigen.

■ Für enge Baustellen

Der AC 220-5 ist der kompakteste Kran seiner Tragfähigkeitsklasse.

■ Mehr Vielseitigkeit

Mit dem Steuerungssystem IC-1 Plus können Sie Aufgaben größerer Krane übernehmen.

Entdecken Sie unsere fünfsichtigen All-Terrain-Krane:



AC 130-5



AC 160-5



AC 220-5



AC 250-5

EINE LEGENDE KEHRT ZURÜCK

DEMAG®

A TEREK BRAND

Finden Sie heraus,
was wir für Sie tun können.
Nehmen Sie Kontakt mit uns auf.
www.terex.com/cranes

Wie das in einem bauma-Jahr so ist, kommen viele neue Mobilkrane, allen voran neue All-Terrain-Modelle. Alexander Ochs stellt diese vor.



Der Liebherr LTM 1450-8.1 bietet 450 Tonnen Tragkraft

Eine Legende und viel Neues

Im Vorfeld der bauma drehte sich bei Kranfans alles um zwei Fragen: Welche Tragkraft hat Liebheers neuer 8-Achser? Und stimmt es wirklich, dass Terex die Marke Demag wieder aufleben lässt? Nach der bauma weiß man mehr. Und so lauten die Antworten der Reihe nach: 450 Tonnen – und: ja. Manche kritische Stimme warf die Frage in den Raum, warum Liebherr nicht auf 600 oder 650 Tonnen hoch gegangen sei. Schließlich gebe es ja den neuen 650-Tonner auf 8 Achsen von Tadano. Dem könnte man entgegenhalten: Liebherr geht es um einen 450-Tonner mit sauberen Achslasten und maximale Nutzbarkeit, heißt es seitens Liebherr. Abgesehen davon ist der ATF600G 8 noch nicht in der Produktionsphase. Die Verantwortlichen bei Tadano haben noch keinen konkreten Zeitpunkt für die Markteinführung genannt.

Zurück zum neuen 450 Tonnen LTM 1450-8.1. Auf der Straße bei zwölf Tonnen Achslast führt er den kompletten Teleskopausleger und alle Abstützungen mit sich. Das beschleunigt natürlich den Aufbau. Die Ingenieure aus Ehingen haben sich bei dem Kran für einen sehr langen Ausleger entschieden – 85 Meter. Damit ist er dem ungleich größeren Bruder LTM 11200-9.1 mit 100-Meter-Ausleger dicht auf den Fersen. Der neue 8-Achser verfügt sogar über den längsten Teleskopausleger weltweit, der im öffentlichen Straßenverkehr bei zwölf Tonnen Achslast mitgeführt werden kann. Der LTM 1450 gibt sich somit lang und stark: Bei maximaler Ausladung hebt er noch satte 20 Tonnen. Dadurch kann er auch in die 500-Ton-

nen-Klasse vordringen. Große Turmdrehkrane dürften von nun an nicht mehr sicher vor ihm sein. Diverse Gitterspitzen ermöglichen weitere Einsatzszenarien. Mit einer sieben bis 35 Meter langen Klappspitze im Winkel von 0, 10, 20 oder 40 Grad kann der Teleskopausleger verlängert werden, um so beispielsweise die Wartung von Windkraftanlagen in Angriff zu nehmen. Noch größere Hubhöhen und Tragkräfte lassen sich mit der festen Gitterspitze zwischen sieben und 56 Meter erzielen. Das Maximum an Höhe, Ausladung und Leistung bietet die wippbare Gitterspitze, die zwischen 14 und 84 Meter lang ist.

Zwei Einsätze am Tag

Zwei Dinge fallen auf den ersten Blick auf: Die Krankabine befindet sich seitlich am Ausleger und muss somit nicht vom Heck zur Seite geschwenkt werden, wie das sonst in dieser Kranklasse üblich ist. Außerdem weist der LTM 1450 das im letzten Jahr neu vorgestellte System des variablen Ballastradius auf. Dieses wurde gegenüber den 5-Achsern noch weiter vereinfacht: Über einen einfachen hydraulischen Schwenkmechanismus kann der Ballastradius schnell von sieben auf fünf Meter verringert werden, wenn es mal eng zugeht. Fünf Meter – das ist eher der Wert eines 200-Tonnen-Mobilkrans. Ach ja, eine Teleskopausleger-Abspannung sucht man an dem neuen AT-Kran vergebens. Man sieht also: Der neue Liebherr-Kran ist zwar kein direkter Konkurrent des angekündigten neuen Tadano-Krans mit

„Triple Boom“, ist aber auch auf schnelles Richten hin konzipiert worden mit dem klaren Ziel, dass der LTM 1450-8.1 zwei – mitunter komplett unterschiedliche – Einsätze an einem Tag erledigen kann. Im besten Fall kommt der Kran dabei mit nur einem Transportfahrzeug aus. Der neue 8-Achser arbeitet mit maximal 134 Tonnen Ballast. Angetrieben wird er von einem im Unterwagen sitzenden 8-Zylinder-Diesel mit 505 kW/687 PS der Stufe IV/Tier 4f. Das Konzept scheint jedenfalls anzukommen: Wenige Tage nach der Enthüllung konnte Liebherr schon 30 Aufträge einsacken. Auch beim LTM1750-9.1 hatten die Ehinger ein gutes Händchen und das richtige Timing: Mittlerweile sind an die hundert davon verkauft.

Terex Cranes hat quasi auf einen Schlag elf neue All-Terrain-Krane herausgebracht. Wie das? Indem eine „Legende“ wiederbelebt wurde. Exakt 14 Jahre nachdem Terex den Zweibrücker Traditionshersteller übernommen hat und sieben Jahre nachdem die Marke abgeschafft >>

Thomas Schramm von Tadano Faun





Ein Motor und 200 Millimeter schmäler als der Vorgänger: Groves GMK4100L-1



Auf der bauma war er der beeindruckendste unter den neuen All-Terrain-Kranen



Der Demag AC130-5, einer von vier Demag 5-Achsern

» und knapp vier Jahre nachdem die fünf Buchstaben aus dem Firmennamen getilgt wurden, ist Demag wieder am Start. Eine klassische Rolle rückwärts also? „Wir richten uns damit nach den Wünschen unserer Kunden, die uns darum gebeten haben, den Markennamen Demag zurückkehren zu lassen. Es ist tatsächlich so einfach“, erläutert Ken Lousberg, Präsident von Terex Cranes, den spektakulären U-Turn. Terex möchte an die guten alten Zeiten anknüpfen, als Demag mit technischen Innovationen die Kranbranche revolutioniert hat. Ab sofort gibt es also elf Demag-ATs mit Tragfähigkeiten von 100 bis 1.000 Tonnen (und sieben Raupenkrane). Keine Terex Demag, sondern Demag – ohne Terex im Namen. Im Grunde folgt Terex hier derselben Strategie wie bei den Arbeitsbühnen: Die heißen schlichtweg Genie; der Name wurde allerdings nie getilgt. Der Explorer verschwindet damit von der Bildfläche, während der Name Challenger den in Frankreich gebauten Kranen vorbehalten bleibt. Das Umdenken wurde offensichtlich von der Führung um den neuen CEO John Garrison initiiert. Als Demag werden nur die in Zweibrücken gefertigten AT-Krane gebrandet. Die aus den Werken Montceau-Les-Mines (ehemals PPM) und den USA (früher P&H) stammenden Krane wie auch die IHI-Raupenkrane aus Japan firmieren weiter unter „Terex“.

Trio auf fünf Achsen

Drei der All-Terrain-Krane sind zudem frisch überarbeitet worden, und zwar die 5-Achser. In dem Segment gab es in den vergangenen zwölf Monaten generell am meisten

Bewegung. Neu überarbeitet hat Terex seinen 130-Tonner, 220- und 250-Tonner. Jeder Kran hat dem US-Konzern zufolge ein Alleinstellungsmerkmal, das sich hervorzuheben lohnt. So ist der Demag AC 130-5 mit 14,3 Meter Gesamtlänge und 2,75 Meter Unterwagenbreite „die kompakteste Maschine in der 130-Tonnen-Fünfachserklasse“. Serienmäßig ist der Kran mit einem 60-Meter-Hauptausleger ausgestattet, kommt aber mithilfe zusätzlicher Auslegerverlängerungen auf eine Systemlänge von bis zu 86,5 Metern. Auch in 12-Tonnen-Achslast-Konfiguration sind noch 450 Kilogramm Nutzlast drin. Das Brudermodell Demag AC 220-5 fährt einen 78-Meter-Hauptausleger auf. Er verfügt Terex zufolge „über die größte Hauptausleger-Reichweite aller 5-Achs-Krane auf dem Markt“. Mit Verlängerungen sind sogar 99 Meter machbar. Der Kran bleibt auch mit 600 Kilogramm Zuladung stets unter der Achslast-Begrenzung von zwölf Tonnen. Dritter im Bunde ist der Demag AC 250-5, der wie der 220-Tonner 14,5 Meter lang ist. Es handelt sich beim AC 250-5 laut Hersteller um „die kompakteste Maschine in der Tragfähigkeitsklasse von 250 Tonnen“. Allen zu eigen ist, dass sie mit einem Motor auskommen und auf intelligentes Motormanagement setzen. Dank Allradlenkung, unabhängiger Hinterachslenkung und dynamischer Anfahrhilfe lassen sich die Krane gut manövrieren. Sonst noch neu ist der Geländekran Terex RT 90. Der 80-Tonner wartet auf mit einem fünfteiligen vollhydraulischen Ausleger, der sich auf maximal 47 Meter ausziehen lässt. Die mehrstufig ausfahrbaren Abstützungen lassen sich flexibel positionieren.

Auch bei Manitowoc standen Premieren an: So war es für Manitowoc Cranes das erste Mal als Aussteller auf einer großen Fachmesse; das erste Mal als eigenständiges Unternehmen nach der Aufspaltung. Auch für den neuen Unternehmenschef Barry Pennypacker war es eine Premiere. Die meisten Angestellten haben ihren neuen CEO auf der bauma zum ersten Mal zu Gesicht bekommen. Und dieser will die Gelegenheit beim Schopf packen: „Der ausschließliche Fokus auf das Krangeschäft hat zur Folge, dass wir uns auf fundamentale Weise ganz neue Gedanken darüber machen, wie wir Aktionärswert schaffen können. Denn unser Erfolg hängt allein von unserer Fähigkeit ab, der Kranbranche einen angemessenen Wert zu bieten. Als Teil einer neuen Organisation entwickeln wir eine neue Konzernkultur, die ganz um den ‚Manitowoc Way‘ kreist.“

In den Blickpunkt rückten in München am Manitowoc-Stand die All-Terrain-Krane GMK5150, GMK5150L und GMK4100L-1 sowie die beiden Geländekrane GRT8100 und GRT880. Die 5-Achser mit 150 Tonnen Traglast haben wir bereits in *Kran & Bühne* Nr.134 (März/April 2016) vorgestellt. „Es handelt sich mehr um eine Option als um ein weiteres Modell“, hatte Andreas Cremer gesagt, Produktdirektor für All-Terrain- und Truck-Mount-Krane bei Manitowoc. Während der GMK5150 einen 50,8 Meter langen Hauptausleger aufweist, punktet der GMK5150L mit einem längeren Ausleger: 60 Meter. Auch bei der Hakenhöhe überflügelt der „L“ mit seinen 97 Metern den Bruder um neun Meter. „Beide Krane zeichnen sich durch eine in



Auf der bauma setzte Manitowoc den GMK4100L_1 als Taxikran in Szene

dieser Kategorie führende Kraft und Mobilität aus und sind sowohl in der Taxi- als auch in der Maximal-Ballastierung ihren Wettbewerbern weit überlegen“, hält Manitowoc fest. Die ersten Exemplare werden im 4. Quartal 2016 ausgeliefert.

Rückbesinnung auf die eigene Geschichte könnte der Hintergrund für den neuen Grove GMK4100L-1 gewesen sein. Grove war seinerzeit der erste Hersteller, der in Form des GMK4100L einen 4-Achser mit einer Tragfähigkeit von 100 Tonnen vorstellte. Der Nachfolger soll die Latte noch höher legen. Neu ist, dass der Kran nun nur noch einen Motor benötigt und damit einen weniger als zuvor. Manitowoc beansprucht für den Kran „die besten Tragfähigkeiten in dieser Klasse“, wenn er mit seinem maximalen Gegengewicht oder als Taxi-Kran mit einem Fahrzeuggesamtgewicht von weniger als zwölf Tonnen pro Achse konfiguriert ist. Der neue Kran ist um 20 Zentimeter schmaler als sein Vorgänger und nur noch 2,55 Meter breit. Außerdem ist Unterwagen einen halben Meter kürzer. Wie sagt Jens Ennen, Senior Vice President für AT- und Aufbaukrane: „Wir bringen seit einigen AT-Krane auf den Markt, die neue Maßstäbe für die gesamte Branche setzen.“

Umrüstung bremst Tadano aus

Upgedatet im größeren Stil hat auch Tadano seine ATs. So ist die Familie der 5-Achser zuletzt überarbeitet und auf Euromot4/Tier4 final umgerüstet worden – vom Fahrerhaus bis zur asymmetrischen Abstützüberwachung reichen

die Verbesserungen. Diese Umrüstung hat im Unternehmen viele Ressourcen gebunden, weshalb der Zeitplan für den 8-Achser ins Wanken geriet, argumentiert der Hersteller. „Besonders viele Besucher interessierten sich für den neuen 3-Achser ATF 60G-3, der sich durch seinen langen und starken, aber dennoch kompakten Hauptausleger auszeichnet und zugleich in einer 10- und 12-Tonnen-Achslastvariante darstellbar ist“, sagt Marketingmanager Dr. Uwe Renk. Das Besondere: Der Motor für den Antrieb sitzt nicht im Unter-, sondern im Oberwagen. Konstruktiv neue Wege geht Tadano damit. Entwicklungsleiter Dr. Bernward Welschhof erläutert: „Ein hinten am Oberwagen verbauter Motor wirkt quasi wie zusätzliches Gegengewicht. Ist der Motor demgegenüber im Unterwagen jenseits der Kippkante verbaut, leistet er keinen

Beitrag zur Standfestigkeit des Krans. Ganz im Gegenteil: Er schwächt vielmehr den Unterwagenrahmen, weil er Stahl verdrängt, wo er eingebaut ist.“ Der Hauptausleger des 60-Tonnners erreicht eine Länge von stattlichen 48,2 Metern. Er kann auch unter Last teleskopieren.

Thomas Schramm, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing, ergänzt: „Die positiven Reaktionen der Kunden und Interessenten auf den neuen ATF 60 und ATF 600 sind mehr als vielversprechend. Wir verfolgen allerdings die Politik, dass wir Aufträge und Lieferverpflichtungen erst dann eingehen, wenn alle Prozessschritte erfüllt sind, die wir für erforderlich halten, um zuverlässige Produkte auszuliefern. Dies wird im Falle des ATF 60 und ATF 600 nächstes Jahr so weit sein.“



Aus dem 180-Tonner wurde nun der Tadano ATF200-G5 mit 200 Tonnen Kapazität