



**Demag®
AC 300-6**

Höher und weiter.

Mit dem neuen Demag AC 300-6 erreicht Ihr Unternehmen neue Sphären. Er liefert eine in der Klasse einzigartige Kombination aus Reichweite und Leistung. So hebt er z.B. 15 Tonnen bei voll ausgefahrenem 80-m-Ausleger. Der AC 300-6 lässt sich flexibel an die Anforderungen unterschiedlichster Einsatzszenarios anpassen. Er ist außerdem der kleinste Kran in der Demag AC-Baureihe mit Wippausleger. Die Hauptausleger-Verlängerung HAV und viele weitere Komponenten teilt er sich mit den Demag Fünfachserkränen – das schützt Ihre Investition und reduziert die Menge vorzuhaltender Ersatzteile.

Above. Ahead. Always.

DEMAG®



Star auf der bauma: LTM 1650-8.1



GMK5250XL-1

NUR NOCH DREI GROSSE

Wie entwickelt sich der Markt für All-Terrain-Krane? Und vor allem: Was machen Tadano und Terex jetzt? Nach Antworten sucht Alexander Ochs.

Im Spätsommer soll die Transaktion abgeschlossen sein, erst dann gibt es Spruchreifes.

Liebherr setzt mit Mobilkränen 2,243 Milliarden Euro um und bezieht seinen Marktanteil weltweit auf 52 Prozent. Allein der Zuwachs gegenüber 2017 (knapp zehn Prozent) liegt bei 190 Millionen Euro – und entspricht damit genau dem Kaufpreis für Demag. Bei den Ehingern am meisten gefragt waren All-Terrain-Krane mit vier bis sechs Achsen. Tadano hat im Geschäftsjahr 2017/2018 rund 1,45 Milliarden Euro umgesetzt, davon entfallen rund 1,25 Milliarden Euro auf Mobilkrane. Wenn Demag etwa eine Milliarde Euro Umsatz erwirtschaftet, liegen beide Akteure – Liebherr auf der einen, „Tadano Demag“ auf der anderen Seite – gleichauf. Der Haken: Terex hat seinen Umsatz nie auf die jeweiligen Krantypen heruntergebrochen. Weinender Dritter in dem Fall ist Manitowoc: Zuvor noch auf bestem Wege, umsatztechnisch die Nr. 2 zu werden, bleibt dann für Grove nur Platz drei übrig. Hinzu kommt, dass Tadano auch noch das Knowhow von Grove anzapft. So wechselte nach Jens Ennen mit Klaus Kröppel nun die zweite Führungsfigur zum japano-fränkischen Kranhersteller. >>

Tadano und Terex/Demag, zwei traditionsreiche Hersteller kleiner wie großer Mobilkrane, ziehen nun an einem Strang. Tadano hat vom Bundeskartellamt grünes Licht für die Übernahme der Zweibrücker Demag-Kranwerke mit ihren rund 1.600 Mitarbeitern bekommen. Wie genau die Zusammenarbeit und die Modellpolitik nach dem 190-Millionen-Euro-Deal sich gestalten wird, ist – Stand Juli – noch komplett offen. Die Wettbewerbshüter erwarten keine marktbeherrschende Stellung Tadanos in Deutschland.

Unternehmenschef Koichi Tadano bläst zum Angriff auf den Thron in der Mobilkranwelt: „Das Ziel ist eine stark ausgeweitete globale Präsenz, um die weltweite Nr. 1 in der Branche der Hebezeuge zu werden. Mit den All-Terrain-Kranen und großen Raupenkränen der angesehenen Marke Demag erweitern wir unsere Produktpalette und die Optionen, die wir unseren Kunden anbieten können. Die Demag-Mobilkranlinien ermöglichen uns den Ausbau unserer globalen Position in diesem Segment“, ist der Japaner überzeugt. Terex-Konzernchef John L. Garrison findet, dass sich Produkte und Kompetenzen beider Hersteller perfekt ergänzen.



Der LTM 1110-5.1 in schickem Schwarz

Frisch von der bauma

Wenn man die vier großen Mobilkranhersteller in puncto Novitäten vergleicht, stellt man fest, dass auf der bauma Terex keine Produktneuheiten gezeigt hat, Tadano die Traglasten von niedrig bis untere Mittel(gewichts)klasse bedient, Manitowoc die unteren und die mittleren – und Liebherr die ganz hohen. Während Tadano die beiden 4- und 5-Achser ATF-100-4.1 und ATF-120-5.1 mit 100 und 120 Tonnen Traglast enthüllt hat, brachte Grove seinen 50- und 60-Tonner in neuer Generation heraus, flankiert vom bis zuletzt unter Verschluss gehaltenen Topmodell GMK5250XL mit 250 Tonnen Tragkraft. Liebherr deckt mit seiner Neuheit LTM 1110-5.1 zwar denselben Traglastbereich ab wie Tadanos neue ATFs, hatte aber als Trumpf noch den größeren Bruder des überaus erfolgreichen LTM 1450-8.1 im Ärmel. Trotzdem bemängelten einige Kranvermieter, es habe krantechnisch nichts interessantes Neues in München zu sehen gegeben. Doch fragen Sie Scholpp, Colonia oder Felbermayr, fragen Sie Wasel-Geschäftsführer Matthias Wasel, Megalift-Prokurist Joerg Machner, fragen Sie Björn Jatz von MSG Krandienst, Tom Klose von Ulferts & Wittrock oder Daniel Janssen von Hüffermann Krandienst: Sie alle werden Ihnen den 650-Tonner aus Ehingen als Favorit zur Neuananschaffung nennen; und mittlerweile haben wahrscheinlich auch alle einen geordert. Mindestens 50 Stück dürften verkauft worden sein. Wie üblich halten sich die Ehinger hier bedeckt.

Vom Vorgänger, dem LTM 1500-8.1, wurden in gut 20 Jahren knapp 600 Stück an den Mann gebracht – der erfolgreichste Großkran überhaupt. 2016 hat Liebherr mit dem LTM 1450-8.1 einen 450-Tonner vorgelegt, der

auf maximale Flexibilität und schnelle Einsatzbereitschaft ausgelegt war. Der neue große Bruder jedoch ist auf größtmögliche Kraft getrimmt und steht in zwei Teleskopauslegerlängen zur Verfügung: 54 oder 80 Meter. Kunden können auch beide Längen beschaffen und einfach wechseln, indem das Teleskopteil 3 mit Rollenkopf gegen die Teleskopteile 3 bis 5 ausgetauscht wird. Der LTM 1650-8.1 fährt bei 12 Tonnen Achslast mit seinem 54-Meter-Mast und den vorderen Abstützungen. Um die Rüstzeit dennoch kurz zu halten, werden die hinteren Abstützungen in einem Hub als kompletter Abstützkasten angebaut und mit Schnellkupplungen verbunden.

Mit einer festen Gitterspitze von sechs bis 62 Metern Länge kann der Teleskopausleger verlängert werden. Sie wird unter 0, 10, 20 oder 40 Grad Neigung angebaut. Optional kann die feste Spitze hydraulisch zwischen 0 und 38 Grad verstellt werden. Maximale Höhe, Ausladung und Leistung bietet die Wippspitze mit einer Länge von 21 bis 91 Metern. Beide Gitterspitzen können an beiden Teleskopauslegern angebaut werden. Maximal 155 Tonnen Ballast können angelegt werden, wobei die Ballastplatten kompatibel sind mit denen des LR 1350/1, LTM 1350, LTM 1400, LTM 1450 sowie der Liebherr 9-Achs-Mobilkrane. Die Assistenzsysteme Varioballast und Variobase sind serienmäßig verbaut. Dabei setzt Liebherr wie gewohnt auf einen (eigenen) Motor, einen Diesel mit 505 kW / 687 PS Stufe V, der seine Power über das 12-Gang-Getriebe ZF „Traxon Torque“ auf die Kranachsen überträgt. Neu ist der zuschaltbare Eco-Betrieb „Ecodrive“ zum Spritsparen und leiseren Betrieb. Der komplette Pumpenantrieb im Motorleerlauf wird dann automatisch ausgekuppelt. Binnen weniger Sekunden wird er bei Bedarf wieder zugeschaltet. >>

Den Fortschritt erleben.



MK 88-4.1: So kompakt kann Größe sein.

Der Mobilbaukran MK 88-4.1 ist die konsequente Weiterentwicklung des beliebten Vorgängers. Neben den kompakten Transportmaßen und herausragenden Spitzentragslasten von 2.200 kg bei 45 Meter Ausladung, ist es vor allem das intelligente Energiemanagement, das den Vierachser auszeichnet: Es ermöglicht auch bei schwächeren Netzen völlig emissionsfreies und lautloses Arbeiten. Liebherr MK Mobilbaukrane – Wir bauen Zukunft.

- Plus-Paket: Kraftvolle Steilstellung, Load Plus und Zusatzballast
- Hybrid Power Konzept: Emissionsfrei oder autark – der richtige Antrieb zur richtigen Zeit
- Anpassbare Achslasten: Weniger als 10t durch teil- und abnehmbaren Grundballast
- Neue Steuerung: Halbseitige Abstützung und Rüstzustandserfassung möglich
- Optimierte Arbeitsumgebung: Bessere Sicht und mehr Komfort in beiden Kabinen



Groves GMK3050-2 auf der bauma

Fokus auf fünf Achsen

Weltweit mobil und zugleich traglaststark mit langem Hauptmast – so gibt sich der neue 110-Tonner LTM 1110-5.1, der in München als Prototyp gezeigt wurde. Die Anforderungen bei der Konzeption des neuen 5-Achsters waren hoch und teilweise konträr, schildert der Hersteller: Zum einen ging es um ein niedriges Gesamtgewicht und hohe Mobilität, zum anderen sollten mit einem langen Teleskopausleger möglichst hohe Tragkräfte erzielt werden. Obwohl er ein Gesamtgewicht von 48 Tonnen bei Achslasten unter zehn Tonnen aufweist, toppt er mit seinem 60-Meter-Mast und maximal 28,7 Tonnen Ballast laut Liebherr die Leistung vergleichbarer Mobilkrane im Markt. Selbst in Ländern, wo Mobilkrane mit zwölf Tonnen Achslast zugelassen werden, fordern Kranbetreiber bekanntlich seit längerem Krane, die durch den einfachen Abbau des Ballasts mit zehn Tonnen pro Achse fahren können, weil Zulassungen und Streckengenehmigungen so leichter erteilt werden. Zudem haben die Ingenieure aus dem Schwäbischen die Abstützbasis modifiziert: Indem die hinteren Stützen doppelstufig sind, erreichen sie eine Stützbreite von 8,30 Meter, 1,30 Meter mehr als vorne. So können sie mehr Traglast stemmen. Diese Kombi aus trapezförmiger und variabler Abstützbasis nennt Liebherr „Variobase Plus“. Zu haben sind für den LTM 1110 eine 10,8 bis 19 Meter lange Klappspitze, optional hydraulisch verstellbar von 0 bis 40 Grad. Zusätzlich können noch zwei 7-Meter-Gitterstücke als Verlängerung eingebaut werden.

Erstmals bei einem Mobilkran kommt beim neuen LTM 1110-5.1 das Traxon-Getriebe „Dynamic Perform“ mit einer ölgekühlten Lamellenkupplung zum Einsatz. Es erlaubt optimiertes Anfahren und Rangieren und wurde quasi gemeinsam von ZF und Liebherr entwickelt. Für den Antrieb sorgt ein Sechszylinder-Liebherr-Dieselmotor mit 400 kW / 544 PS. Auch der neue 110-Tonner kommt mit dem „Ecodrive“.

Taxi-Kraft

110 Tonnen hat auch Grove neu zu bieten, allerdings aufgesplittet auf zwei neue AT-Krane auf drei Achsen: den GMK3050-2 und den GMK3060L mit 50 beziehungsweise 60 Tonnen Traglast. Der 2013 herausgekommene GMK3060 hat nun einen längeren Ausleger erhalten. Beim GMK3060L misst der siebenteilige, hydraulisch befestigte Hauptausleger 48 Meter und damit fünf Meter mehr als der des Vorgängers. Hinzu kommt eine 8,7 bis 15 Meter lange Doppelklappspitze als Erweiterung, womit der Kran auf eine maximale Spitzhöhe von 65 Metern kommt. Bis zu 13,3 Tonnen Ballast können maximal angebaut werden. Dank Auslegerkonfigurator lässt sich der 60-Tonner zudem flott rüsten. Das Steuerungssystem CCS ist Standard; dafür ist die variable Abstützung Maxbase lediglich als Option erhältlich. Als Kraftpaket im Taxibetrieb geriert sich der kleinere Modellbruder. Als All-Terrain-Kran beherrscht der GMK3050-2 auch „All In“, hat also alle Ausrüstung an Bord. Das gesamte Gegengewicht von 7,6 Tonnen, eine 8-Meter-Klappspitze sowie eine 3-rollige Hakenflasche führt er normal im Straßenverkehr mit. Der Hauptausleger weist eine Grundlänge von 9,4 Metern auf und lässt sich bis auf 40 Meter ausfahren.

Einen Volltreffer scheinen die Wilhelmshavener insbesondere mit ihrem neuen 250-Tonnen-AT GMK5250XL-1 gelandet zu haben. Mit knapp 80 Metern – exakt 78,5 – prunkt er in der Fünf-Achs-Klasse als Längster. 8,5 Meter Auslegerlänge mehr wurden dem Neuen gegenüber seinem Vorgänger, der als Entwicklungsbasis diente, spendiert. Produktdirektor Andreas Cremer freut sich: „Der GMK5250XL-1 war bis zuletzt ein gut gehütetes Geheimnis, welches erst zum bauma-Messeauftakt gelüftet wurde. Anhand der Kundenreaktionen war dieses neue Kranmodell mit Sicherheit eines der Highlights auf der diesjährigen bauma.“ Mit seiner kompakten symmetrischen Abstützbasis lässt er sich auch in beengten Innenstadtlagen gut einsetzen. Am voll ausgefahrenen Hauptausleger hebt er mit 80 Tonnen Gegengewicht noch 1,7 Tonnen. Weitere Daten sind noch nicht verfügbar. Das erste Exemplar hat sich MSG Krandienst aus Kehl gesichert. Der Kran wird Anfang 2020 im Badischen erwartet.

Neu von Tadano: der ATF-100-4.1...



... und der größere ATF-120-5.1



Der AC 45 City mit E-Pack am Haken



Parallele Power

Bereits Ende dieses Jahres sollen die ersten neuen AT-Krane von Tadano die Straßen und Baustellen bevölkern. Parallel hat Tadano den 100-Tonner ATF-100-4.1 und den 120-Tonner ATF-120-5.1 entwickelt. Beide verfügen über einen identischen Oberwagen mit 60-Meter-Hauptausleger. Das bringt den Vorteil mit sich, dass die Auslegerverlängerungen (von 3,5 bis 31,7 Meter) und Gegengewichte beider Krane austauschbar sind. Identisch auch die maximale Rollenhöhe von 91,8 Metern. Der ungewöhnlich große Wippwinkel von 84,7 Grad ermöglicht besonders kleine Arbeitsradien – gut für beengte Bereiche.

Während der 4-Achser eine maximale Ausladung von 68 Metern erzielt, bietet der 5-Achser bis zu 72 Meter. Auf 60 Metern hebt der ATF-120-5.1 mit seinen maximal 35,4 Tonnen Ballast noch 1,3 Tonnen. Beim kleineren Bruder sind es auf 60 Metern noch eine halbe Tonne. Dafür werden 30,4 Tonnen Kontergewicht angelegt. Die Daten sind allerdings noch vorläufig. Beide Krane messen 2,75 Meter in der Breite und 3,99 Meter in der Höhe. Mit einer Länge von 13,15 Meter und 13,51 Metern liegen sie dicht beieinander.

Der ATF-100-4.1 übertrifft laut Hersteller die Traglasten vergleichbarer Krane bei einzelnen Radien um bis zu 100 Prozent – bietet also das Doppelte. „Der ATF-120-5.1 wiederum ist bei allen Radien zwischen 16 und 56 Metern klar der stärkste Kran seiner Klasse“, so Tadano. Zudem zeichnet er sich durch hohe Belastbarkeit unterwegs aus: Bei zwölf Tonnen Achslast nimmt er neben einer 17,7-Meter-Auslegerverlängerung mit integrierter Schwerlastspitze noch 9,2 Tonnen Gegengewicht plus Anschlagmittel mit. Er kann, was kein weiterer Fünfachser seiner Klasse kann: Straßen mit unter zehn Tonnen Achslast beziehungsweise sogar unter 48 Tonnen Gesamtgewicht befahren. Der Hersteller berichtet von hervorragenden Kundenrückmeldungen, insbesondere zum ATF-120-5.1 mit seinen Achslasten.

Mission keine Emission

Terex hat seine seit 2016 wieder als Demag *gebrandete* Baureihe nun vorerst komplett, wie es scheint. Vom kleinen Citykran AC 45 über den 100-Tonner AC 100-4L bis hin zum AC 300-6 sind die Modelle durch die Bank weg erneuert beziehungsweise neu eingeführt worden. Zur bauma haben die Zweibrücker im AT-Bereich lediglich ein elektro-hydraulisches Antriebsaggregat für ihren AC 45 City neu enthüllt. Kaum Geräusche, keine Abgase: Mit dem sogenannten E-Pack des Herstellers lässt sich der kleine Kompakte bestens innerhalb von Hallen und Einkaufszentren wie auch in Innenstadtbereichen oder bei Nachteinsätzen in Wohngebieten einsetzen. Dafür muss der Kran nur mit entsprechenden Elektro- und Hydraulikanschlüssen ausgerüstet werden, was sowohl neu ab Werk möglich ist wie auch als Retrofit nachgerüstet werden kann. Mit dem E-Pack können neben der Klimaanlage sämtliche Kranfunktionen ausgeführt und die Fahrzeugbatterie aufgeladen werden. Mit einer speziellen Haltevorrichtung kann der Kran das Pack am Heck huckepack nehmen und auf die Baustelle bringen. Allerdings müssen sich Kunden mit leicht verringerten Leistungsdaten zufriedengeben: Beim Teleskopieren, dem Auf- und Abwippen des Hauptauslegers sowie beim Fahren des Hubwerks ohne Last sind nur geringe Einschränkungen gegenüber dem Betrieb mit der Dieselmotorschine zu verzeichnen. Die maximale Hubleistung steht mit einer Hubgeschwindigkeit von 32 Metern pro Minute zur Verfügung. Zum Vergleich: Im Diesel-Betrieb sind es 111 Meter. Beim Drehen des Oberwagens schafft der Dieselantrieb 1,9 Umdrehungen pro Minute, das E-Pack 1,24 Umdrehungen. Aufgrund vielfachen Kundenwunsches wird Terex Cranes das E-Pack mittelfristig für weitere Krane aus der AC-Serie anbieten. <<



Koichi Tadano