



INTERMAT

HEBUNG,
HANDLING UND
TRANSPORT

PARIS
23.-28. APRIL 2018

INTERNATIONALE
FACHMESSE FÜR BAU
UND INFRASTRUKTUR

**DIE ZUKUNFT
WIRD HEUTE
GEBAUT**

IHR KOSTENLOSES TICKET

AUF PARIS.INTERMATCONSTRUCTION.COM

CODE:
PROMOVV

ENTDECKEN SIE AUCH



STRABENBAU,
INDUSTRIEMATERIALIEN
& FUNDAMENTIERUNGEN



BAUHANDWERK
UND BETON-
BRANCHE



ERDARBEIT
& ABRISS

GEMEINSAM MIT DER MESSE



COMEXPOSIUM

IMF GMBH - PROMOSALONS

Eva Passmann

e.passmann@imf-promosalons.de

Tel. : +49 221 13 05 09 05 - Fax : +49 221 13 05 09 01



#intermatparis



In den Startlöchern

Der erste LTM 1450-8.1 geht an Ley-Krane

Auch mitten im „Loch“ zwischen zwei bauma dreht sich vieles nur um die Weltleitmesse. Und wenn nicht, macht man sich eben sein eigenes Event, um Neuheiten gebührend zu präsentieren und zu feiern. Ein Bericht von Alexander Ochs.

Sie kennen die alte Fußballerweisheit: Vor dem Spiel ist nach dem Spiel. Selbst beim Schwergewicht aller Fachmessen der Baubranche, der lediglich alle drei Jahre stattfindenden bauma, gilt: Zwischen der bauma ist vor der bauma ist nach der bauma. Oder so ähnlich. Jetzt werden natürlich zum einen längst die Neuheiten der Saison 2019 entwickelt, mit Kunden besprochen und konkretisiert. Zum anderen läuft – 20 Monate nach der bauma 2016 – immer noch die Nachlese. Was im AT-Kran-Bereich für Furore und auch Überraschung gesorgt hat, war Liebheers neuer 450-Tonner LTM 1450-8.1. Die einen wiegten skeptisch den Kopf und wunderten sich über diese „Zwischengröße“ und vermissten vielleicht einen 600-Tonner, den das Unternehmen ihrer Meinung nach gebrauchen könnte. Obwohl das AT-Programm der Ehinger mit 23 Modellen zwischen 35 und 1.200 Tonnen ohnehin schon umfangreich und sehr fein abgestuft ist. Die anderen begrüßten den Anlauf, einen traglaststarken Kran aufzusetzen, der sich rechnet und einfach rüsten lässt. Sein Trumpf ist, dass er den kompletten Teleskopausleger und alle Abstützungen mit sauberen zwölf Tonnen Achslast mit sich führen kann. Und mit 85 Metern ist der Ausleger durchaus stattlich. Zudem sichert er sich den inoffiziellen Titel „längster Teleskopausleger im öffentlichen Straßenverkehr“.

24 Stück sind zur bauma 2016 bereits bestellt gewesen. Aktuelle Zahlen hierzu nennt

Liebherr nicht. Einer der ersten Käufer war der Gummersbacher Kranvermieter Ley-Krane. Er hat erst diesen Oktober – nach einer Auslieferungsverzögerung von 14 Monaten – den ersten LTM 1450-8.1 erhalten. Firmeninhaber Markus Ley, dessen größter Kran bislang ein 6-Achser war, erklärt: „Wir waren lange auf der Suche nach einem starken Schnelleinsatzkran, der mit wenig Personal einfach gerüstet werden kann. Als wir vom LTM 1450-8.1 erfahren hatten, haben wir uns sehr schnell entschieden, diesen Kran zu kaufen.“ Er plant den neuen 450-Tonner unter anderem für Reparaturen von Windkraftanlagen und als Hilfskran für die Errichtung von Anlagen der neuesten Generation. „Wir rechnen auch mit viel Arbeit für den LTM 1450-8.1 durch Brückenerneuerungen an Autobahnen. Allein an der A 45 sind 38 neue Brücken geplant. Die alten müssen rückgebaut werden und neue Brücken sind zu montieren.“ Außerdem sieht der Inhaber, der das Traditionsunternehmen in sechster Generation führt, den Neuzugang für Maschinenumzüge und die Montage von Betonfertigteilen vor. Er sagt: „Maschinen werden heute häufig über das Hallendach eingehoben. Da braucht es einen starken Kran mit langem Ausleger.“ Ley schwört auch auf die Funktionen *VarioBase* und *VarioBallast*. Außerdem hat er sich für die Option ‚Abnehmbarer Teleskopausleger‘ entschieden – aufgrund der besseren Karten für Streckengenehmigungen in der Zulassung unter 60 Tonnen Gesamtgewicht.

Der neue AC 45 City

Konkreter wird Liebherr bei anderen Kranmodellen, zumindest gelegentlich. Im Sommer 2016 vermeldeten die Ehinger stolz den Verkauf des sechzigsten LTC 1050-3.1. Der kompakte All-Terrain-Kran bedient ein wieder stärker ins Interesse gerückte Segment, das der City- und Kompaktkrane, das sich eines gewissen Revivals erfreut (siehe *Kran & Bühne Nr. 144, Juli 2017, S. 37*). Die 60 Exemplare gingen innerhalb nur eines Jahres über den Tresen. Wie sich der Kran aktuell verkauft? „Der LTC 1050-3.1 verkauft sich in zufriedenstellenden Stückzahlen“, antwortet Wolfgang Beringer von Liebherr lapidar. Ob er Grund zur Sorge hat oder die Verkaufszahlen zurückgehen sieht? Zumindest tut sich viel in dem Segment, allen voran mit dem neuen Demag AC 45 City von Terex Cranes. 20 Jahre nach der Vorstellung des Vorgängers AC 40 City und tausend verkaufte Exemplare später kann der neue Kran laut Terex „nicht nur alles, was auch seine legendären Vorgänger schon konnten, sondern er kann alles noch viel besser.“ Unverändert ist mit 31,2 Metern die Länge des vollhydraulischen Hauptauslegers. Ausgerüstet werden kann der AC 45 City mit einer 1,30 Meter langen Montagespitze für Traglasten bis 25 Tonnen oder mit der 3-rolligen Hakenflasche, die sechsfache Einscherungen ermöglicht. Und mit den abwinkelbaren Hauptauslegerverlängerungen von 7,1 beziehungsweise 13 Metern lässt sich die Systemlänge auf beachtliche 44,20 Meter erhöhen. ... weiter auf S. 20 >>

Der neue AC 45 City



Mit Macht zurück

Nach den trüben Aussichten vor Jahresfrist und der Konsolidierung arbeitet sich Terex Demag in Zweibrücken im Eiltempo aus der Krise. Mit einer Vielzahl neuer AT-Kran-Modelle. Alexander Ochs war vor Ort.

Der neue 55-Tonner AC55-3



Hier der AC100-4L



Mit 69,5 Metern bietet der AC 100-4L eine der größten Systemlängen auf vier Achsen bei Einhaltung von 12 Tonnen Achslast



Demag ist wieder da! Der traditionsreiche Kranhersteller aus Zweibrücken wird nicht müde, diese Botschaft unters Volk zu bringen. Und das völlig zu Recht: Demag drängt mit Macht zurück auf den Markt und hat sich zum Ziel gesetzt, den Abstand auf den AT-Marktführer Liebherr zu verkürzen und eine starke Nr. 2 zu werden. Doch bis dahin ist es noch ein Stück.

Drei Jahre, nachdem der kommerzielle Flugbetrieb eingestellt wurde, schickt sich Terex Demag am Flughafen Zweibrücken an, sich wieder aufzuschwingen in neue Höhen. Startbahn in eine neue Ära? Roter Teppich auf dem Weg zurück an die Spitze? Eine Stimme aus dem Off kündigt ein „Feuerwerk der Innovationen“ an. Am so gut wie stillgelegten Flughafen geht es laut zu. Aus den Boxen dröhnt basslastige Clubmusik. Stroboblitze flackern auf. Ein Knall – und es regnet Konfetti. Atemberaubende visuelle Effekte lösen den frisch enthüllten AC 45 City in winzige Teile auf und puzzeln ihn in Windeseile wieder zusammen. Das ist einerseits große Show. Andererseits auch ein Statement: für die Marke Demag, für den Standort Zweibrücken, für die Kunden, für die Mitarbeiter. Seht her, hier bewegt sich was!

Expertise zurückgeholt

Demag ist wieder da! Und das auch in Form ehemaliger Mitarbeiter, die nun zum Konzern zurückgekehrt sind: Suresh Natarajan, Ingo Noeske, Ascan Klein. Und Thomas Schramm. Man könnte meinen, es läuft ein beispielloses Rückholprogramm. Expertise zurückgewinnen und Marktanteile zurückerobern, so lautet die Devise. Steve Filipov, als Chef der Kransparte vor einem Jahr zurückgeholt, formuliert es so: „Wir sind in der Phase, wo wir die Branchenführerschaft zurückgewinnen wollen.“ In den letzten Monaten hat er, zusammen mit Konzernchef John Garrison, dem Krangeschäft eine Rosskur verpasst und die Zahl der Werke, in denen Terex Krane baut, von 14 auf sieben weltweit halbiert (drei in den USA, zwei in Italien, eines in Australien und eben Zweibrücken). „2016 haben wir im Krangeschäft 30 Millionen Dollar Miese gemacht. Aber wir schließen nicht nur, wir investieren auch“, resümiert Filipov. Schwachstellen deckt er schonungslos auf: „Wir müssen näher ran ans Produkt. Das ist ungemütlich, aber notwendig. Und im Ersatzteilgeschäft müssen wir viel besser werden.“ Bis Mitte 2018 soll es auf neue Füße gestellt werden. Außerdem



Viel Show



Die vielen Väter des Erfolgs, darunter John Garrison und Steve Filipov



Demags neuer AC 300-6

sagt Filipov: „Ich bin noch nicht zufrieden mit der Qualität, die hier aus dem Werk herausrollt.“ Die Verantwortlichen wissen, dass dies bisweilen einem Ritt auf der Rasierklinge gleichkommt, denn jede Produktionsverlagerung birgt das Risiko eines personellen Aderlasses und eines gewaltigen Kompetenzverlusts.

Demag ist wieder da, aber mit den alten Problemen muss erst noch aufgeräumt werden. Das Unternehmen hat in den letzten 20, 25 Jahren insgesamt rund 80 Firmen übernommen, darunter viele klangvolle Namen, angefangen bei PPM 1995. „Das waren zu viele Werke, zu viel Produktionsfläche, zu viele verschiedene Prozesse“, erläutert Garrison. Der Firmenumbau soll 2020 abgeschlossen sein. Er verspricht genau wie Steve Filipov Offenheit und Transparenz, wenn er sagt: „Manche – wie Well's Fargo oder VW – denken, es sei eine gute Idee, die Kunden zu betrügen. Wir nicht.“ Erstaunlich offen gehen sie mit den vielen Fehlern beim Challenger um. „Wer mit *dem* Namen um die Ecke kam, der hat einen echten Volltreffer gelandet“, sagt Steve Filipov in Anspielung auf die Bedeutung des Wortes challenge – Herausforderung. Allein für diesen Kran gibt es 97 (!) Verbesserungsvorschläge. Alle Challenger, und das sind mehrere Dutzend, werden zurückgerufen und in einem millionenschweren Programm neu aufgesetzt. So kann man – anders als VW – Vertrauen zurückgewinnen.

„Innovationsmotor angeworfen“

Demag ist wieder zurück – und zwar in den schwarzen Zahlen, seit dem 2. Quartal 2017. Und Demag tummelt sich dort, wo es Potenzial sieht. Das Citykrangeschäft, vor 20 Jahren quasi erfunden von Demag, gehört ganz klar dazu. Als Demag 1996 den AC 25 City vorstellte, sorgte das Konzept branchenweit für Aufsehen: kompakter denn je, dennoch leistungsstark und mit nur einer Kabine für Fahr- und Kranbetrieb. Der kurz darauf vorgestellte 40-Tonner AC40 lief zwischen 1997 und 2014 tausend Mal vom Band. Eine Erfolgsgeschichte ohne Gleichen. Mit dem AC 45 City will Demag daran anknüpfen. Frank Schröder, Direktor Produktmanagement AT-Krane, benennt drei große Schwerpunkte: Motor, Kabine und teleskopierbare Lasten. Während die Motorleistung von 74 auf 350 PS fast verfünffacht wurde, kann der Kran jetzt mit knapp 20 Tonnen am Haken ein- und austeleskopieren. Doppelt so viel beim AC 40. Der Hauptausleger ist mit 31,2 Metern Länge gleich lang. Maßstäbe setzt der neue 3-Achser vor allem bei den Abmessungen: Mit einer Gesamtlänge von nur 8,68 Metern, einer Breite von 2,55 Metern und einer Bauhöhe von gerade einmal 3,16 Metern weist er die kompaktesten Maße dieser Kranklasse auf. In Hallen kann der Kran mit seiner auf unter drei Meter reduzierbaren Höhe „groß“ (oder genauer: klein?) auftrumpfen.

Rechnet man die anderen neuen Demag-Modelle dieses Jahres hinzu, kommt einiges zusammen: die beiden 3-Achser AC 55-3 und AC 60-3 mit 55 und 60 Tonnen Tragkraft, der überarbeitete 100-Tonner AC 100-4L („unser Bestseller“ laut Carsten von der Geest, VP Sales EMEAR), und der neue AC 300-6, Nachfolger des AC 250-6. Der neue 300-Tonner ist der erste Kran dieser Größe im Demag-Produktprogramm, der mit einem Wippausleger ausgestattet ist. Und er kommt mit nur einem Motor aus. Auch ein 80-Tonner namens AC 80-4 ist in Planung. Der könnte zur bauma 2019 auflaufen. (Weitere Details zu den Neuheiten finden Sie im Haupttext ab S. 17.) Außerdem arbeitet der Konzern an einem Telematiksystem, das zusammen mit einigen Pilotkunden über die nächsten zwei Jahre entwickelt werden soll.

Doch zuerst müssen noch ein paar Hausaufgaben erledigt werden: Das Werk Bierbach wird geschlossen, Wallerscheid wird im Gegenzug ausgebaut bis Mitte 2018. Konzernlenker John Garrison sieht die Weichen – nach dem Verkauf der MHPS-Sparte an Konecranes – für die Zukunft nun richtig gestellt: „Wir haben mit dem Erlös für 600 Millionen Dollar Schulden abgebaut und für 700 Millionen Dollar Aktien zurückgekauft. Und wir haben noch Kapital. Terex steht jetzt besser da als je zuvor in der Firmengeschichte.“ Und auch Steve Filipov ist überzeugt: „Auch in hundert Jahren werden wir noch Krane bauen.“ <<



Liebherr LTM 1090-4.2

» Erfreulich saubere Achslasten zeichnen den Kran zudem aus: Mit voller Ausrüstung bringt der 3-Achser maximal 34 Tonnen auf die Waage. Mit reduziertem Gegengewicht unterschreitet er sogar die Zehn-Tonnen-Grenze. Und ganz ohne Gegenwicht wiegt er nur rund 26 Tonnen, was eine Dauerfahrgenehmigung möglich macht. Angetrieben wird der AC 45 City von einem 260 kW starken MTU-Motor nach Euromot 4 inklusive Start/Stop-Funktion für den Kranbetrieb. Darüber hinaus bietet er eine Achslast- und Hakenhöhenanzeige, Tempomat wie auch Kameras zur Lasthaken- und Hubwerksüberwachung sowie zur Rückfahrkontrolle. Highlight neben den teleskopierbaren Lasten von maximal 19,7 Tonnen ist die ‚IC-1 Plus‘-Steuerung. Mit ihr kann der Kran stufenlos in jeder Abstützposition arbeiten, und sogar der Einsatz der Montagespitze wie auch das Teleskopieren unter Last erfolgen mit der Steuerung.

Zusammen mit den neuen 3-Achsern AC 55-3 und AC 60-3, die gerade ausgedehnte Feldtests abgeschlossen haben, dem angekündigten 80-Tonner AC 80-4 und dem überarbeiteten AC 100-4 schickt sich Terex an, wieder ein quasi lückenloses AT-Portfolio zwischen 45 und 100 (oder je nach Sichtweise gar 1.000) Tonnen im Angebot zu haben. Das erste Serienmodell eines AC 55-3 wurde im Oktober in Zweibrücken enthüllt. Die 55- und 60-Tonner bieten ein automatisches Gegengewicht-Rüstsystem, kommen mit nur einem Motor aus, haben ebenso die ‚IC-1 Plus‘ und benötigen auch nur einen Zylinder zum Ein- und Austeleskopieren des Hauptausleger. Ebenso vom Stapel gelassen wurde der 300-Tonner AC 300-6. Fragt man Konzernlenker John Garrison und Kranspartenchef Steve Filipov nach dem Auftragsstand für all die Neuheiten, so ist beiden ein gemeinsames, breites Grinsen zu entlocken. Kein schlechtes Zeichen.

„Kleine“ im Visier

Auch bei Grove nimmt man wieder die „kleineren“ All-Terrain-Krane ins Visier. ‚Klein‘ meint in dem Fall: unter hundert Tonnen. Ähnlich wie zuletzt bei den 5-Achsern haben die Konstrukteure wieder parallel zwei Modellvarianten entwickelt, den GMK 4090 mit 90 und den GMK4080-2 mit 80 Tonnen maximaler Traglast. Während der GMK 4090 global „ausgerollt“ wird, wie das so heißt, ist der GMK4080-2 überall zu haben außer in Nordamerika. Die beiden Modelle sind weitgehend identisch, nur führt der 4080-2 weniger Gegengewicht mit sich. Damit schließt Grove die Lücke zwischen dem GMK3060 und dem GMK4100L-1. Kleine Anmerkung: Liebherr hat dieses Jahr auch seinen 90-Tonner LTM 1090-4.2 enthüllt.

Der neue 90-Tonner von Grove kommt mit sechsteiligem 51-Meter-Hauptausleger und

kann mit Verlängerungen von 8,7 bis 21 Meter auf eine Gesamtsystemlänge von 75 Metern erweitert werden – genau wie der Vorgänger. Zur Verfügung stehen eine 9- und eine 15-Meter-Doppelklappspitze, welche mit einer 6-Meter-Auslegerverlängerung kombiniert werden kann. Auch dieser Kran proklamiert die Attribute kompakt und stark für sich. Im besten Fall (mit 14er-Bereifung) macht sich der Kran 2,55 Meter schlank. Seine Gesamtlänge beträgt 12,68 Meter. Er kommt mit nur einem Motor aus. Grove zufolge sind leichte, flexible Taxikrane in der 90-Tonnen-Tragfähigkeitsklasse gefragt, und der vor 12 Jahren enthüllte Vorgänger GMK4080 (später mit dem Zusatz „-1“ versehen) sei insbesondere bei Vermietern sehr beliebt. Der Nachfolger bekommt vom Hersteller das Etikett „klassenbester Taxikran“ verpasst. Eine Tonne kann der Kran bei voll ausgefahrenem Ausleger etwa 47 Meter weit herausheben. »



Groves neuer GMK 4090

Der neue 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 Fünffachserkränen – das schützt Ihre Investition und reduziert die Menge vorzuhaltender Ersatzteile.

Above. Ahead. Always.
www.demagmobilecranes.com

DEMAG[®]
BY TEREX

BAU Expo 2018

Hessens größte Baumesse



Foto: Sieber/Picturebaer

MIT FACHBEREICH
ENERGIE

15. – 18. Februar
Gießen · Hessenhallen
täglich 10 – 18 Uhr

- **Sie suchen den Weg nach oben?**
Vermietung und Verkauf von Hebebühnen und Hubwagen.
- **Die Ausstattung für den Heimwerker**
Hier finden Sie Werkzeuge, Baugeräte und Kräne.
- **Erweitern Sie Ihr Repertoire**
Informieren Sie sich über Baumaschinen und Arbeitsbühnen.
- **Die eigenen vier Wände**
Den richtigen Ansprechpartner aus der Region finden.

www.messe-bauexpo.de

Messe Giessen GmbH · Tel. 0641 962160 · info@messe-giessen.de



FULL SPEED AHEAD!

We're on the road to Donington Park for an even bigger **Vertical Days.**

Strap yourself in and be a part of the UK's largest lifting equipment event.

Reserve the dates now May 16th-17th 2018

Registration is now open for both exhibitors and visitors. Go to www.vertikaldays.net



Überarbeitung auch im Detail: Demags neuer AC 55-3



Übergabe des ATF 220G-5 bei Steil Kranarbeiten

» Seine Maximallast packt der Kran auf drei Metern nach hinten und mit Sonderausrüstung; sonst sind es 70 Tonnen auf drei Metern. Für Ersteres benötigt er ein Gegengewicht von 18,3 Tonnen; Letzteres schafft er auch mit lediglich 7,9 Tonnen Kontergewicht. Der GMK4090 kann auf der Straße mit einem maximalen Gegengewicht von 18,3 Tonnen verfahren werden. Im 12-Tonnen-Achslast-Limit kann er ein Gegengewicht von bis zu 9,1 Tonnen mitführen. Liebherr hat sein „Variobase“-System, Terex seine „IC1-Plus“ und Grove jetzt seine Neuheit „Maxbase“. Dabei handelt es sich um eine optional erhältliche variable Abstützposition, die es gestattet, den Kran flexibler aufzubauen und stärker zu belasten.

„Das Hauptaugenmerk bei der Konstruktion des GMK4090 lag auf den Aspekten Flexibilität und Manövrierbarkeit“, berichtet Andreas Cremer, Leiter des globalen Produktmanagements für Grove-AT-Krane. „Mit den in dieser Krankategorie führenden Taxikran-Traglasten und seinem kompakten Design eignet sich dieser Kran ideal für eine breite Vielfalt von Einsätzen wie allgemeine Bauprojekte und Wartungsarbeiten in Fabriken. Dank verschiedener Gegengewichtsoptionen besitzt er auch eine hohe Vielseitigkeit in der Verfahrbarkeit, was für viele Besitzer eine höhere Effizienz und Investitionsrendite bedeuten kann.“

Was noch?

Neues kommt auch aus Japan. Aber nicht nur von Tadano, das mit einer Reihe von Problemen zu kämpfen und wieder herbe Rückgänge zu verzeichnen hat, sondern auch von Kato. Gerade mal 65 Mobilkrane konnte Tadano im 1. Halbjahr in Europa absetzen, nur noch knapp die Hälfte gegenüber dem 1. Halbjahr 2016.

Vier davon gingen an Steil Kranarbeiten, und zwar ein ATF 70G-4, ein ATF 100G-4 und zwei 220 Tonnen ATF 220G-5. „Der ATF 220G-5 ist in seiner Klasse ein außerordentlich starker Kran“, urteilt Geschäftsführerin Birgit Steil. Sie schätzt die asymmetrische Abstützbasis und die Stärken des Krans bei Windkrafteinsätzen. Nur der Tadano ATF 600-G8 lässt weiter auf sich warten, seit 3,5 Jahren. Bei den Großkranen hat Steil sich vor kurzem für die Anschaffung eines 1.000-Tonnens von Terex entschieden, den AC 1000-9. Megalift hingegen hat sich im Frühjahr einen Liebherr LTM 11200-9.1 zugelegt.

Bei niedrigen Tonnagen ist seit einem Jahr auch wieder Kato im Rennen um die Gunst der deutschen Kundschaft. Zur Verfügung stehen die beiden Citykran-Modelle CR-130Ri und CR-200Ri als Alternative zu den herkömmlichen 2-Achs-Mobilkranen, jedoch mit geringerer Fahrzeugbreite und niedrigeren Achslasten gegenüber dem Standardkran. Der CR-130Ri hat eine Breite von zwei Metern, der CR-200Ri kommt auf 2,30 Meter. Neu: Beide Modelle erreichen künftig eine Geschwindigkeit von 60 km/h und dürfen somit auch auf die Autobahn. Zum Beispiel Richtung München. <<

13-Tonnen-Kato CR-130Ri für Franz Bracht

