

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.“ <<