



ÜBERZEUGEND FLEXIBEL.

DIE NEUEN AC 4.110-1 UND AC 5.120-1

Das Herzstück beider Krane ist der gegenüber den Vorgängermodellen stärkere 60-m-Hauptausleger für herausragende Traglasten, besonders voll ausgefahren. Eine minimierte Zwangsausladung, mehr Hubhöhe und 84,7° Auslegerwinkel ermöglichen, näher am Kran zu arbeiten. Das macht beide Kranmodelle nochmals geeigneter für enge Baustellen und Arbeiten in großer Höhe. Der AC 4.110-1 ist als kompakter Vierachser wendig auf engen Straßen und Baustellen.

Der AC 5.120-1 ist als leichter Fünffachser ideal für achslastsensible Strecken. Dank des gemeinsamen Oberwagens sind 80 % der Gegengewichte beider Krane austauschbar – ebenso die Auslegerverlängerungen, darunter eine neue mit reduzierter Komplexität.

Für die einen ist es nur ein Sprung bis auf die Baustelle – für den LTM 1750-9.1 von Kran Saller war die Anfahrt zum Einsatzort eine kleine Weltreise. Von Deggendorf in Niederbayern ging es nach Raggovidda in Nordnorwegen, noch nördlich des Polarkreises. Das macht 3.214 Kilometer, wie Firmenchef Franz X. Saller ausgerechnet hat. „Der nördlichste Punkt in Europa, den man überhaupt noch erreichen kann“, sagt Saller.

Doch wie kommt er als Vermieter aus dem tiefen deutschen Süden an solch einen Auftrag hoch im äußersten Norden? „Zu Projektbeginn war es der einzige zu diesem Zeitpunkt verfügbare LTM 1750-9.1 mit demontierbarem Ausleger, also mit Mastdemontage-System – welches wegen der norwegischen Fahrauflagen Voraussetzung war.“

Zunächst müssen die Stützen und der Ausleger des Großkrans demontiert werden, damit der Kran für den Transport auf 65 (statt der üblichen 108) Tonnen Eigengewicht abgerüstet werden kann, da bei dem Achsabstand des Fahrzeugs in Norwegen nur eine maximale Achslast von 7,5 Tonnen zulässig ist. Schwerstes Fahrzeug des Konvois ist eine 4-Achs-Zugmaschine mit 6-Achs-Semitielflader, es hat den Hauptausleger und die Abspannung an Bord. Gesamtgewicht: ca. 95 Tonnen. „LKW dürfen bezüglich Fahrauflagen auf norwegischen Straßen schwerer sein als Kranfahrzeuge“, erläutert Franz Saller.

12 Windanlagen in 10 Wochen: Kran Saller schickt einen 750-Tonnen-Autokran an den Polarkreis nach Norwegen. Aufgezeichnet von Alexander Ochs.

Vier Tage Anfahrt

Die 851 Kilometer bis Lübeck fährt der Konvoi mit vier Fahrzeugen über Land in 16 Stunden. Es folgen 1.569 Kilometer per Fähre bis zum finnischen Hafen Kemi (69 Stunden). Anschließend legt der LTM nochmal 781 Kilometer bzw. 12,5 Stunden auf dem Landweg zurück, um zum Zielort zu gelangen: Im Windpark Raggovidda Berlevåg soll der Kran die Vormontage von zwölf 4,3-MW-Siemens-Windrädern mit 80 Metern Nabenhöhe übernehmen. Das nächste Dorf mit gut 900 Einwohnern, Berlevåg, liegt etwa 35 Kilometer von der Baustelle entfernt.

Für seinen Einsatz im Windpark Raggovidda ist der Kran im Rüstzustand TYVENZF gerüstet: mit 49,1-Meter-Teleskopausleger, Y-Abspannung, 7,7-Meter-Adapter und hydraulisch verstellbarer Gitterspitze. Aufgelegt sind 144 Tonnen Ballast. Diese Konfiguration erlaubt eine maximale Ausladung von 19 Metern und kommt auch mit einer Nettolast von 81 Tonnen klar – so viel wiegt das schwerste Element. Schwierig für die Projektbeteiligten war eher die schlechte Infrastruktur vor Ort: Da gibt es so gut wie nichts, kaum Restaurants, keinerlei Freizeitmöglichkeiten. Und da oben wächst auch nichts mehr – wenn man mal von den Windrädern absieht.



ANFAHRT: 3.214 KILOMETER

In der kargen Mondlandschaft, die wie eine endlose Geröllhalde wirkt, arbeitet der LTM 1750 zehn Wochen lang. Für eine Windkraftanlage braucht er – kurioserweise: je nach Wind – einen bis 14 Tage, berichtet der Firmenchef. Denn eine der Herausforderungen vor Ort waren die teilweise extremen Windgeschwindigkeiten von 31 Metern pro Sekunde. Noch eine Besonderheit gab es bei dem polaren Einsatz: Der Kran wurde mit Abspannung, Stützen, Auslegerverlängerung, Spitze und 54 Tonnen Ballast umgesetzt.

Als Hilfskrane assistierten ein LTM 1130-5.1 und ein LTM 1200-5.1. Anfang Oktober ist es Zeit, den Rückweg anzutreten, der erste Schnee ist schon längst gefallen. Die Endmontage der Anlagen absolvierte anschließend ein TC 2800 des Auftraggebers.

Ach ja, übrigens: Auf dem Landweg über Dänemark, Schweden und Finnland bis nach Norwegen wären es 3.718 Kilometer gewesen.



Oben ohne: der LTM 1750-9.1
ohne Ausleger und Stützen



Die erste Windkraftanlage wird hochgezogen



Sallers LTM 1750-9.1
bei der Arbeit



Der erste Schnee fiel schon im Spätsommer