

ZWISCHEN STVO UND HVO



Feuer & Flamme: Groves GMK5150XL, brandneu

Neben den Traglasten spielt angesichts maroder Brücken und deutscher Bürokratie auch die Flexibilität von Mobilkränen eine immer größere Rolle. Variable Achslasten und Umweltschutz sind derzeit en vogue, berichtet Alexander Ochs.

„Der längste Ausleger“, „die größten Traglasten“ oder „der Kompakteste“ in seiner Klasse – wir alle kennen diese Werbeslogans, die die Einzigartigkeit eines neuen Kranmodells preisen. Ist ja auch logisch, schließlich geht es bei einer Neuvorstellung gerade darum, sich von der Konkurrenz abzuheben und sogenannte Alleinstellungsmerkmale herauszustellen. Davon abgesehen weisen viele All-Terrain-Krane unterschiedlicher Hersteller ähnliche Eckdaten auf. Worin unterscheiden sie sich? Was gibt es Neues? Und auf welchen Zug springen derzeit alle Hersteller auf? Wir verraten es Ihnen.

Die Megatrends lauten erwartbar „Elektrifizierung“ und „Digitalisierung“. Alternative Antriebsarten sind ebenso im Kommen wie die zuletzt immer umfangreicher werdenden Assistenzsysteme. Das Thema Umwelt spielt natürlich bei den Antrieben mit rein. So verwundert es nicht, dass alle drei großen Mobilkranhersteller sich mit einem alternativen Kraftstoff beschäftigen: HVO. Unter HVO versteht man Hydrierte Pflanzenöle, die durch eine katalytische Reaktion mit Wasserstoff in Kohlenwasserstoffe umgewandelt werden. Nachdem Liebherr als erster mit der Ankündigung vorgeprescht war, in seinem Werk in Ehingen den Werksverkehr künftig elektrisch zu betreiben und, wo dies nicht möglich

ist, HVO einzusetzen, beeilten sich auch Tadano und Grove zu betonen, dass ihre Krane auch für den regenerativen Diesel-Ersatz geeignet sind. Liebherr geht noch einen Schritt weiter: Seit September werden alle Mobil- und Raupenkrane (bis 560 kW Motorleistung; das sind alle außer dem LR 11350 und dem LR13000) in Ehingen ausschließlich mit reinem HVO-Kraftstoff betankt. Grove hat bereits mit der Einführung von Euro-mot 5 all seine GMK-Motoren für den Einsatz von umweltfreundlichem HVO-Diesel freigegeben. Bei Tadano können fast alle All-Terrain-Krane wie auch alle Tadano-HK-Oberwagenmotoren mit HVO und Co. betrieben werden. Dr. Ulrich Hamme, Geschäftsführer Konstruktion und Entwicklung bei Liebherr in Ehingen, hebt hervor: „Wenn wir den gesamten Lebenszyklus eines Krans ‚from Cradle to Grave‘ einschließlich der Produktion berücksichtigen, sinkt bei einem fünffachen Mobilkran der CO₂-Ausstoß beim Einsatz von HVO um 74 Prozent im Vergleich zum Dieselmotorkraftstoff.“

E-Pack huckepack

Tadano hat die Themen Umweltschutz und Nachhaltigkeit groß auf seine Fahnen geschrieben und nun als Unternehmensziel verankert. Dass man die Weichen dafür längst gestellt habe, zeige beispielsweise das E-Pack, das einen lokal völlig emissionsfreien Kranbetrieb ermöglicht. Mit diesem elektrohydraulischen Aggregat zum Anschluss an 400-Volt-Steckdosen mit 63 oder 32 Ampere arbeiten die Tadano-Kranmodelle AC 3.045-1 City und AC 4.080-1 im Kranbetrieb dank des integrierten 32-kW-Elektromotors flüsterleise, ohne spürbare Vibrationen für den Fahrer sowie vor allem ohne den Ausstoß von Abgasen. „Das E-Pack wird schon bald für weitere Kranmodelle nutzbar sein“, kündigt Dr. Frank Schröder an, Vice President All-Terrain-Krane bei Tadano.

Vorteil für den Kunden: Er kann ein und dasselbe E-Pack für verschiedene Modelle in seiner Flotte verwenden. Dafür nimmt der Kran das System quasi huckepack. Zudem hat Tadano alle AC-Krane ausnahmslos auf EU-Stufe V umgestellt. Aktuell arbeitet das Unternehmen an weiteren konkreten Maßnahmen hinsichtlich umwelt- und klimaverträglicher Antriebstechnologien in Mobilkränen und will auf der kommenden bauma „umfassend dazu informieren“ (siehe auch Interview auf S. 24 und 25). So ist eine Innovations-Offensive mit dem Ziel angekündigt, in den nächsten Jahren 15 neue Kranmodelle auf den Markt zu bringen. Bereits auf der bauma 2022 sollen die Kunden etlicher dieser Produkte zu sehen bekommen. Folgendes kündigt Jens Ennen, CEO Tadano Demag und Tadano Faun, jetzt schon an: „Wir werden unseren Kundendienst vor Ort weiter stärken und den Kunden neue Dienstleistungen wie Wartungspakete, Remote Services oder auch Online-Trainings anbieten. Als weiterer wichtiger Punkt steht bei uns die durchgängige Digitalisierung des Kundendienstes von der Einsatzplanung bis zur Abrechnung auf dem Plan.“ Bis wann, ließ er offen.

Grove kommt

Neues kommt jetzt bereits von Grove. In seinem Werk in Wilhelmshaven hat der Kranbauer zwei neue All-Terrain-Krane auf fünf Achsen enthüllt: den GMK5120L mit 120 Tonnen Traglast und den Grove GMK5150XL mit 150 Tonnen Traglast. Letzterer ist Grove zufolge Erster, wenn es um die Hauptauslegerlänge geht. „Mit 68,7 Meter Hauptauslegerlänge bietet der neue GMK5150XL nicht nur den längsten Hauptausleger seiner Klasse, sondern eine Auslegerlänge, die von den meisten 220-Tonnern nicht erreicht wird“, lässt der Hersteller verlauten. Bei maximaler Hauptauslegerlänge hebt der Kran 8,1 Tonnen. Bei 66 Metern stehen 9,4 Tonnen Traglast zur Verfügung, und bei knapp 60 Metern Hauptauslegerlänge wuppt der GMK5150XL noch satte 12,7 Tonnen.

Der neue GMK5120L mit 66 Meter Hauptauslegerlänge bietet „Hubhöhe und Reichweite, die so einfach vorher nicht erreicht werden konnten“, heißt es seitens Manitowoc. Doch sein wahrer Trumpf steckt vielleicht eher in seiner Vielseitigkeit, vor allem beim Transport. Brauchen Sie Achslasten von 10, 12 oder 16,5 Tonnen? Kein Problem, darauf ist der neue GMK5120L ausgelegt. vereinfacht gesagt: optimiert für die Vorgaben der StVO und der StVZO. Viel ist noch nicht durchgesickert an Daten, aber bekannt ist, dass die Neuheit 14,2 Meter in der Länge und 2,75 Meter in der Breite misst. Ähnlich variabel bei den Verfahrenszuständen gibt sich übrigens der GMK5150XL. Und auch der Anfang 2020 virtuell vorgestellte GMK6400-1 lässt sich nun „in echt“ bestaunen. Verbessert am Nachfolger des GMK6400 wurden unter anderem die Hydraulik und die Kransteuerung. Zudem ist das variable Achslastdiagramm/Abstützsystem *Maxbase* nun für dieses Modell zu haben. „Die neuen Grove All-Terrains auf fünf Achsen liefern Leistungen ab, an die man vor wenigen Jahren in dieser Kranklasse noch nicht einmal gedacht hat“, freut sich Andreas Cremer, Vice President Produktmanagement bei Manitowoc.

Kranentwicklung ist so etwas wie ständiges *Work in Progress*: So hat Tadano seinen beiden Vier- und Fünffachsern der 100- bis 120-Tonnen-Klasse einen neuen, stärkeren Ausleger spendiert und so mehr Traglast aus den Kranen herausgekitzelt. Am voll ausgefahrenen Hauptausleger heben beide Modelle jetzt zehn Tonnen, das entspricht einer Traglaststeigerung von 37 Prozent gegenüber den Vorgängermodellen ATF100-4.1 und ATF120-5.1. Vergrößert wurde auch der Arbeitsbereich. So bieten beide Neuheiten eine minimierte Zwangsausladung, mehr Hubhöhe und 82 Grad Auslegerwinkel, sodass es möglich ist, näher am Kran zu arbeiten. Aktualisiert wurde auch die Hauptauslegerverlängerung (HAV). Die maximale Rollenhöhe beider Krane liegt bei 91,5 Metern, die HAV ist zwischen 10,1 und 31,9 Meter lang. Bis 68 Meter Ausladung sind drin. – Daneben hat Tadano auch seinen AC 5.130-1 mit dem variablen *Flex Base*-Abstützsystem ausgestattet.

... weiter auf S. 28 ➤



Wasels LTM 1650-8.1 hebt Gerüst vom Kölner Dom



HVO-Tanke bei Liebherr in Ehingen



Tadanos Neuheiten AC 4.110-1 & AC 5.120-1



Dr. Frank Schröder



Jens Ennen

WAS TADANO VORHAT



Erst die Konsolidierung und die Integration, und nun treibt Tadano den Wandel voran. Schwerpunkte sind Elektrifizierung und Digitalisierung sowie Umweltfreundlichkeit. Alexander Ochs im Gespräch mit Dr. Frank Schröder, VP All-Terrain-Produktlinie, und CEO Jens Ennen.

K&B: Herr Schröder, was steht entwicklungstechnisch bei Ihnen ganz oben auf der Agenda?

Schröder: Als Tadano Demag und Tadano Faun 2019 zusammengekommen sind, standen wir vor der großen Herausforderung: Wie gestalten wir die Zukunft für unsere zwei Produktlinien an All-Terrain-Kranen, die beide erfolgreich waren? Nach Abwägung mehrerer Möglichkeiten und Szenarien haben wir uns dafür entschieden, diese beiden Produktlinien zusammenzuführen, also eine Integration der ATF- und der AC-Produktlinie über die Zeit vorzunehmen. Wir haben uns Gedanken gemacht über die einzelnen Modelle, hatten konkurrierende Modelle, überlappende Modelle und teilweise veraltete Modelle. 2019 waren es 26 Modelle. Heute, 24 Monate später, haben wir durch eine Vereinfachung der Produktpalette, aber insbesondere auch durch Modernisierung und Überarbeitung, 19 AT-Modelle in der Produktlinie, die wettbewerbsfähig sind.

Und zu Ihrer Eingangsfrage: Ganz oben auf der Agenda steht mit Sicherheit, die komplette Produktlinie der All-Terrain-Krane zu modernisieren. Begonnen haben wir mit sieben neuen Kranmodellen, die Modernisierung ist voll im Gange. Dieses Jahr haben wir zwei neue Geräte gelauncht, den AC 7.450-1 und den AC 4.080-1. Zudem haben wir drei Upgrades unserer ATF-Modelle in den Markt eingeführt und sind gerade dabei, die Einführung eines weiteren neuen Modells zu planen (den 2-Achser AC 2.040-1). Für die zukünftige Produktentwicklung haben wir uns vorgenommen, auf der bauma 2022 mit ausschließlich neuen AT-Produkten aufzuwarten. Und für die längerfristige Planung möchten wir in den kommenden fünf, sechs Jahren die komplette Produktpalette überarbeitet haben.

Unsere Prioritäten liegen klar auf Neuentwicklungen, kürzeren Entwicklungszeiten, Innovation und Qualität. Zugleich schauen wir bei der Neuentwicklung auf das Feld der Technologien und übernehmen bewährte Technologien aus anderen Branchen. Beispiel: Kamerasysteme, wie das Surround View System im neuen AC 7.450-1. Insgesamt bewegen wir uns in drei großen Feldern: (1) alternative

Antriebe und Elektrifizierung, (2) Digitalisierung und Konnektivität und (3) Automatisierung der Assistenzsysteme. Diese Technologien treiben wir entweder mit der Kranentwicklung oder in separaten Projekten voran.

Sind in der Entwicklung die Kapazitäten immer noch stark gebunden durch gesetzgeberische Vorgaben?

Schröder: Die Umstellung auf EU-Stufe V haben wir für alle Modelle erfolgreich abgeschlossen. Insofern: nein. So können wir jetzt mehr den Fokus auf Neuentwicklungen legen. Unser E-Pack (für den emissionsfreien Kranbetrieb) ist ein erster Schritt, hier werden wir auch zukünftig Weiterentwicklungen sehen. Umweltschutz ist sehr wichtig für uns, und wir unterstützen Konzernweit die Klimaschutzziele. Wir legen zunehmend den Fokus auf umweltfreundliche, zukunftssträchtige und nachhaltige Lösungen in der Entwicklung.

Das klingt jetzt so, als würden Sie zur bauma schon einen E-Kran ankündigen ...

Wir kündigen auf jeden Fall an, dass wir in dem Thema sehr stark tätig sind und mit dem E-Pack definitiv als erster eine Lösung vorgestellt haben, die wir weiter ausbauen.

Wo sehen Sie Lücken im Programm bei sich?

Schröder: Mit dem neuen 2-Achser, den wir Anfang des Jahres in den Markt bringen, erweitern wir unser Portfolio nach unten hin – erste Lücke geschlossen. Und mit unserem neuen 7-Achser haben wir wieder ein Segment besetzt, in dem wir lange nichts Neues in den Markt gebracht haben. Langfristig werden wir weitere Großkranmodelle modernisieren und damit den Anforderungen unserer Kunden gerecht werden. Zusätzlich haben wir mit dem AC 4.080 eine weitere Nische gefüllt. Das Gerät hat einen sehr erfolgreichen Vorgänger, den AC 80-2. Wir hatten über lange Jahre keinen 4-Achser in der 80-Tonnen-Klasse. Mit diesem Gerät sind wir vorne mit dabei.



Der 7-Achser scheint demnach gut angenommen zu werden ...?

Schröder: Ja genau. Wir sind in den frühen Phasen der Produktentwicklung nahe am Kunden und drehen mehrere Schleifen, um das Konzept und die Entwicklung voranzutreiben. Das zahlt sich aus: Mit der Einführung des Geräts in den Markt haben wir viel Kundenzuspruch erhalten. Die Auftragsbücher für diese Maschine sind gut gefüllt, die Nachfrage ist ungebrochen.

Heißt das, wenn ich jetzt einen bestelle, muss ich ein bis zwei Jahre warten?

Schröder: Wir versuchen, die Lieferzeiten so kurz wie möglich zu halten, aber man muss durchaus mit bis zu zwölf Monaten rechnen.

Herr Ennen, was sind die größten Stolpersteine oder Herausforderungen beim Projekt „One Tadano“?

Ennen: Die größten Stolpersteine liegen, glaube ich, hinter uns, weil wir die Restrukturierung im organisatorischen Bereich gut in den Griff bekommen haben und es auch hinbekommen haben, weiterhin eine motivierte Mannschaft mit dem nötigen Knowhow an Bord zu behalten.

Jetzt ist das konsequente Umsetzen der entwickelten Strategien in die Tat gefragt. Wir haben eine Menge an Projekten, wir haben uns daher in diesem Zusammenhang ein klassisches Projektmanagement-Office aufgebaut. Das heißt, dass wir hohe Priorität darauf legen, all diese Projekte konsequent zu tracken und dann eben auch neu zu priorisieren, wenn wir zu viele Projekte gleichzeitig haben. Das bedeutet dann auch mal, Projekte zu verschieben, aber diese eben nicht aus dem Fokus zu verlieren. Das Thema Ressourceneinsatz haben wir damit sehr gut in den Griff bekommen.

Die große Kunst wird jetzt darin bestehen, den Dreiklang aus interner Organisation, Produktneuentwicklung und Erweiterung unseres Serviceportfolios verstimmungsfrei hinzubekommen. Speziell im Hinblick auf die Entwicklung umweltfreundlicherer Produkte und bei der Verbesserung der Ersatzteilversorgung und Kundendienstmonteur-Verfügbarkeit müssen wir konsequent dranbleiben – diese Themen sind jederzeit für den Kunden sichtbar.

Nur wenn wir all diese strategischen Initiativen erfolgreich umsetzen und den Kunden die erwünschte 360-Grad-Erfahrung bieten, werden wir eine Chance haben, Marktanteile hinzuzugewinnen und uns in die gewünschte Richtung zu entwickeln.

Konkreter gefragt: Was ist schwieriger – die Produktpalette zu vereinheitlichen und zusammenzuführen oder die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen?

Ennen: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mitzunehmen und die Prozesse auf Vordermann zu bringen und teilweise eben auch Strukturen, die sich über Jahrzehnte eingeschlichen haben, zu verändern. Ein Kulturwechsel ist aus meiner Sicht ein deutlich langfristigeres Projekt. Krane entwickeln können wir ja.

Sie haben gerade davon gesprochen, Marktanteile zu gewinnen. Wie will Tadano dies erreichen und wie will Tadano die Nummer 1 im Bereich Mobilkrane werden? Woran messen Sie das (Stückzahl, Umsatz, Qualität ...), wie meinen Sie das – in Bezug auf welche Krantypen?

Ennen: Die Nr. 1 in der Hebezeugindustrie zu werden ist ein strategisch langfristiges Ziel, das Herr Koichi Tadano vor rund zehn Jahren ausgerufen hat. Da steht bewusst keine Jahreszahl dahinter. Um da überhaupt hinzukommen, muss man erstmal viele Dinge richtig machen. Sagen wir so: Wenn der Kunde an Kran denkt, dann soll er an uns denken: Da kriege ich ein innovatives Produkt, den perfekten Kundenservice, eine freundliche und menschliche Betreuung, und da bin ich rund um die Uhr gut aufgehoben. Das würde ich jetzt mal als unseren Anspruch in Richtung Nr. 1 definieren. Ob man den dann nachher an Marktanteilen oder am Umsatz oder Gewinn messen will, ist aus meiner Sicht zweitrangig. Für uns ist es wichtig, langfristig Marktanteile hinzuzugewinnen, weil nur so unsere Strategie aufgeht. Und nur so können wir dauerhaft am Markt bestehen.

Apropos bestehen – gibt es eine Bestandsgarantie für die beiden deutschen Tadano-Standorte?

Ennen: Wir haben das den Mitarbeitern seit Beginn der Restrukturierung vermittelt: Alle Standorte, die wir heute haben, also Wallerscheid, Dinglerstraße und Lauf, bleiben bestehen. Wir haben ja unser neues Produktionskonzept vorgestellt mit dem Unterwagen in Lauf und dem Oberwagen in Zweibrücken. Daran wird sich nichts ändern. Das ist auch ganz klarer Teil unserer Wachstumsstrategie. Wenn wir in die Bereiche vorstoßen wollen, die uns mittelfristig in den nächsten drei bis fünf Jahren vorschweben, dann brauchen wir auch die Fertigungskapazität.

Zum Abschluss noch eine heikle Frage: Der 2015 mit viel Pomp enthüllte ATF 600 kommt jetzt doch nicht heraus – wieso wurde und wird das nicht nach außen kommuniziert?

Ennen: Wir können heute sagen, dass der ATF 600, so wie er als offizielles Produkt vorgesehen war, nicht zur Marktreife kommen wird. Aber die Technologie des Triple Boom erscheint uns nach wie vor interessant genug, sodass wir weiter daran arbeiten, um das zu gegebener Zeit eventuell in kommende Innovationen mit einfließen zu lassen. ■



Sennebogens 643 E wird im Hamburger Überseequartier die Baugrube abgelassen



In Frankfurt hebt ein LTM 1450-8.1 aus der Flotte von BKL eine Kühlanlage auf ein neues Rechenzentrum

Durchdachte Konfiguration

Was bei Tadano *Flex Base* heißt, nennt Grove *Maxbase*. Vorangegangen war Liebherr Echingen, das 2013 auf der *bauma* sein variables Abstützkonzept *Vario Base* enthüllt hat und dafür auch mehrere Preise einheimen konnte. Seitdem hat sich das Konzept neben etlichen weiteren elektronischen Hilfs- und Assistenzsystemen im Mobilkranbereich voll durchgesetzt. Solche Systeme ziehen als Kaufargument – bis hin zum Markenwechsel. K&W Autokrane aus Hildesheim beispielsweise schwenkt verstärkt um auf Fahrzeugkrane aus Echingen. So kam im Sommer 2021 der erste von drei LTM-Neuzugängen hinzu: ein LTM 1160-5.2 auf fünf Achsen mit 180 Tonnen Traglast. Demnächst folgen ein LTM 1110-5.1 sowie ein LTM 1055-3.2. Vor allem bei Arbeiten in beengten Industriehallen überzeugte das Liebherr-System am LTC 1050-3.1 von K&W, bei dem jede Kranabstützung individuell weit ausgefahren werden kann. „*Vario Base* ist einfach der Ferrari unter den Kranabstützungen“, bringt es Christoph Klein, Co-Geschäftsführer K&W Autokrane, auf den Punkt.

Auch bei BKLs Einsatz an einem Rechenzentrum in Frankfurt waren die Systeme *Vario Base* und *Vario Ballast* hilfreich; so ließ sich der relativ enge Kranplatz ideal nutzen. Gerade mal elf Meter standen zur Verfügung für das Aufstellen des LTM 1450-8.1. Der Kran sollte mehrere Technikräume mit 40 Tonnen Gewicht und Rückkühlanlagen mit einem Gewicht von 20 Tonnen auf das Dach eines neu errichteten Gebäudes setzen. So plante das Team von BKL mit einer Abstützbasis von 76 Prozent und einem Schwenkradius von sechs Metern für den 450-Tonnen-Autokran. Um die Störkante von 34 Metern zu überwinden und die Lasten jeweils auf ihre Position zu heben, rüsteten die Kranexperten den Autokran mit 134 Tonnen Vollballast und statteten ihn mit zwei unterschiedlichen Wippenkonfigurationen aus.

Die Firmen Hagedorn und Wasel haben vor wenigen Wochen am Kölner Dom die letzten Elemente des Hängegerüsts vom Nordturm heruntergehoben. Damit ist die Sicht auf die Westfassade des Doms mit den zwei rund 157 Meter hohen Türmen nun wieder frei – zum ersten Mal seit einem Jahrzehnt. Das dreiteilige Gerüst wurde im Vorfeld von 30 auf zehn Tonnen zurückgebaut. Zwölf Stunden brauchte das Wasel-Team, um den Kran auf- und die Wippspitze anzubauen. Weil die Domplatte den 700-Tonner nicht tragen kann, wurde die Maschine vor der Domplatte aufgebaut. Die 65 Meter Entfernung vom Kranstellplatz zum Nordturm wurden per Ausleger überbrückt. Das 30 Meter hohe Gerüst hing in 104 Metern am Kölner Dom und war mit Kettenzügen am Maßwerkhelm des Turmes verankert. Alles lief wie geplant: Der Kranführer legte die Stahlkonstruktion am Ende auf der Domplatte ab. Mit Hilfe eines weiteren Krans wurde das Gerüst auf die Seite gekippt und auf speziellen Rollwagen abgelegt. „Tonnenschwere Lasten millimetergenau zu bewegen, ist unsere Kernkompetenz und Alltagsgeschäft. Doch einem Weltkulturerbe so nahezukommen, passiert nicht jeden Tag und macht den Einsatz zu einem besonderen“, sagt Firmenchef Matthias Wasel.

Heikle Einsätze

Wasel-Kranfahrer Michael Müllers schwört auf den 700 Tonnen starken Neuzugang, nachdem er im Sommer eine heikle Mission mit dem LTM 1650 absolviert hatte. Am ehemaligen Kohlekraftwerk Lünen war Müllers mit seinem, wie er sagt, „starken Gerät“ unter anderem dafür zuständig, die Männer vom Sprengkommando samt Bohrgerät und Sprengstoff zu ihrem Arbeitsplatz am 250-Meter-Schlot auf eine Höhe von rund 140 Metern zu befördern. Zudem mussten zeitgleich am Kesselhaus bei Ausladungen bis 80 Metern Bauteile an der Fassade demontriert werden. Müllers' Fazit nach einem halben Jahr in der Führerkabine des LTM 1650-8.1: „Wirklich toll ist das Handling des Krans, vor allem bei den Rüstarbeiten.“

Das Juwel für jede Flotte.

Der LTM 1150-5.3

Bei 12 t Achslast neun Tonnen Ballast an Bord, verbunden mit starkem 66 m Ausleger. Das spart Transportfahrzeuge ein. Weltweit mobil und komfortabel dank ECOMode, ECOdrive sowie Hillstart-Aid und VarioBase. Wirtschaftlicher geht es nicht!
www.liebherr.com

LIEBHERR

Mobil- und Raupenkrane



Einige Nummern kleiner geht es bei Sennebogens Telekrane auf Rädern zu: Von 16 bis 120 Tonnen reicht das Portfolio. Als Allrounder konnte vor Kurzem ein Sennebogen 643 E im „Westfield Hamburg-Überseequartier“ überzeugen. Wo die Hochbaukrane aufgrund des massiven Gewichts der Bauteile an ihre Grenzen stoßen, kommt der 40-Tonnen-Mobilkran ins Spiel. Beim Bau einer Tiefgarage mit zwei Geschossen montiert der 643 E im Hochbau die tonnenschweren Stahlträger. Die Fahrmanöver haben es in sich. Insgesamt 1.600 Schwerlaststützen steifen den Einsatzort sowie den Fahrweg auf der bereits betonierten Tiefgaragendecke ab. Der Mobilkran muss daher aus Sicherheitsgründen auf einer strikt vorgeschriebenen Route, das heißt genau auf der Unterrüstung, navigieren und dabei auch die bereits stehenden Pfeiler und Stützen gut im Auge behalten. Doch auch beim Verheben der Stahlträger muss der kompakte Mobilkran auf exakt eingemessenen Punkten positioniert werden, damit sich die Pratzen im abgestützten Zustand direkt oberhalb der Schwerlast-Hilfsstützen befinden und die hohe Stützlast aufgenommen werden kann. Und da es keine direkte Zufahrt gibt, musste der 643 Mobil vorab an einer geeigneten Stelle in die 16 Meter tiefe Baugrube eingehoben werden.

Elektro-Pick & Carry

Neben den All-Terrain-Kranen tummeln sich verstärkt Industriekrane am Markt. Für Einsätze in Innenräumen hat Manitek Valla den neuen Elektro-Mobilkran V 210 R mit 21 Tonnen Traglast auf den Markt gebracht. Abgestützt hebt er auf acht Metern rund sechs Tonnen, ohne Stützen sind es 3,6 Tonnen. Der E-Kran kann entweder über eine Funkfernsteuerung oder direkt von der Kabine aus gesteuert werden. Nur 1,98 Meter breit und zwei Meter hoch, bietet das neue Modell des italienischen Herstellers mit nur 5,37 Meter Länge die nötige Kompaktheit für derlei Einsätze. Seine maximale Hubhöhe liegt bei 12,5 Metern. Dabei setzt Valla wie bei seiner R-Serie, die Traglasten von 3,6 bis 21 Tonnen abdeckt, auf einen Vorderradantrieb mit leistungsstarken AC-Traktions-Elektromotoren und eine lenkbare Pendelachse hinten. Carlo Forini, General Manager von Manitek Valla, erklärt: „Die Entwicklung des V 210 ist die Antwort auf die präzisen Bedürfnisse der Kranvermieter, die eine Maschine mit höherer Kapazität fordern.“ „Die R-Serie von Valla und vor



Wasels LTM 1650-8.1 platziert Sprengstoff in 140 Meter Höhe am Kraftwerksschlot in Lünen

allem der neue V 210 R stellen einen Meilenstein in der Entwicklung unserer Marke und unserer Technologie dar“, ergänzt Steve Filipov, CEO der Konzernmutter Manitek International.

Pick & Carry-Krane mit Elektroantrieb stellt auch Ormig aus Italien her. Die aktuelle Produktpalette im E-Bereich umfasst Geräte mit einer Tragfähigkeit von 5,5 bis 60 Tonnen. Bei Diesel reicht das Portfolio hinaus bis 75 Tonnen Traglast. Auch die Mobilkrane des japanischen Herstellers Kato sind mittlerweile mit zusätzlichem elektrischem Antrieb, also als Hybridmodell, erhältlich. Zur Wahl stehen ein 13- und ein 25-Tonner. Traglasttechnisch darunter rangieren die Elektro-Pick & Carry-Krane von Horyong, die über einen 360-Grad-Drehkranz verfügen und Lasten von maximal 4,2 beziehungsweise 7,0 Tonnen heben.

Der italienische Kranhersteller Galizia Gru hat einen neuen batteriebetriebenen Pick & Carry-Kran mit einer Tragkraft von 42 Tonnen auf den Markt gebracht, den GF420. Damit schließt der Hersteller seine Lücke im Portfolio zwischen 25 und 60 Tonnen Tragkraft. Der GF420 verfügt über einen vierteiligen Hauptausleger und kann 25 Tonnen bei einer maximalen Höhe von 13,8 Metern und 5,5 Tonnen bei einer maximalen Ausladung von 5,5 Metern bewegen. Die Energie liefert ein 96 Volt/1395 Ah-Akkupack, das zwei 12kW-Motoren antreibt. Das erste Exemplar wurde an das belgische Maschinenbauunternehmen Samoco verkauft, das zur Sarens-Gruppe gehört. ■



Valla V210 R. Elektro-Mobilkran mit 21 Tonnen Traglast