

# BUILT FOR THE WAY YOU WORK



Explorer 5800 | 220 t (245 US t) Kapazität



**Terex All-Terrain-Krane können weltweit auf den unterschiedlichsten Baustellen und in allen Industrie-Zweigen eingesetzt werden. Denn beim Einsatz zählen Zuverlässigkeit und Vielseitigkeit.**

## Entwickelt für Ihren Erfolg:

- ▶ Hohe Tragfähigkeiten und Ausleger-Reichweiten ermöglichen hohe Einsatzflexibilität
- ▶ Direkt einsatzbereit durch kürzeste Rüstzeiten und einfach durchführbare Servicearbeiten
- ▶ Schnell auf der Baustelle durch hohe Mobilität und präzise Manövrierbarkeit



Erfahren Sie, was wir für Sie tun können. Nehmen Sie Kontakt mit uns auf.

[www.terex.com/cranes](http://www.terex.com/cranes)



Challenger 3160



AC 350/6



AC 1000

Fragen Sie nach unserem kompletten Angebot an All-Terrain-Kranen.



# TEREX®

## WORKS FOR YOU.™



*Tandemhub bei Nacht: der LTM 1160-5.2 links montiert zusammen mit dem LTM 1130-5.1 eines von vier Brückensegmenten der neuen Eisenbahnbrücke in Aarwangen*

# AT, RT und Co.

Vom Frühjahr bis in den Sommer hinein währte die große Blütezeit für Neuvorstellungen im All-Terrain-Kranbereich. Auch nächstes Frühjahr wird es garantiert wieder so sein, wenn die bauma nach München ruft. Dazwischen macht Kran & Bühne eine Bestandsaufnahme.

Zwischen März und Juni hagelte es regelrecht Neuvorstellungen in Sachen AT-Krane: Tadano hat seine beiden 4-Achser ATF 90G-4 und ATF 70G-4 überarbeitet. Dabei wurde der 90- zum 100-Tonner mit der neuen Bezeichnung ATF 100G-4. Den 70-Tonner gibt es neu in zwei Varianten, einmal mit 44-Meter-Ausleger, einmal mit einem 52,1 Meter langen Hauptausleger. Dank 1,5 Tonnen mehr Gegengewicht konnten die Laufer hier das Traglastprofil weiter schärfen. Stark bespielt wurde das Segment der All-Terrain-Krane auf fünf Achsen. Zuerst brachte Terex mit dem Explorer 5500 seinen dritten Kran dieser Baureihe, der sich zwischen den Modellen 5600 und 5800 einreicht und der, wie es bei Terex heißt, „die 130-Tonnen-Klasse“ in Angriff nimmt (siehe *K&B Nr. 128*, S. 23–27). Liebherr zauberte zu den Kundentagen im Juni seinen 250-Tonner LTM 1250-5.1 aus dem Hut, spektakulär, aber noch vollkommen ungetestet. Grove musste bei seinen 5-Achsern ran, weil sie „vom Produktlebenszyklus her fällig waren“, wie Andreas Cremer bemerkt, Produktmanager All-Terrain-Krane bei Grove in Wilhelmshaven. Außerdem zwingt die ständige Verschärfung der Vorschriften alle Hersteller natürlich dazu, ihre Maschinen ständig neu zu überarbeiten. Bei Grove kommen neu die Modelle GMK5180-1, GMK5200-1 und GMK5250L, angesiedelt im Bereich von 180, 200 und 250 Tonnen maximaler Traglast. Nur für den heimlichen Star am All-Terrain-Himmel, den im Juni enthüllten AT-

F600G-8 von Tadano, liegen keine Neuigkeiten vor. Interessanter Aspekt dabei ist die Gretchenfrage aller Hersteller: Wie hältst du's mit der Motorisierung? Während von den großen vier Herstellern in dem Segment Liebherr, Grove und Terex in den vergangenen Jahren bei größeren Modellen auf einen Motor für Ober- und Unterwagen setzen, hält lediglich Tadano Faun am Zwei-Motoren-Konzept fest.

## Ein- vs. Zwei-Motoren-Konzept

Es ist müßig, Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Und – sprechen wir von Vorteilen für den Hersteller oder für den Kranbetreiber? Fakt ist: Tadano hält als einziger großer Produzent daran fest, zwei separate Aggregate zu verbauen. Vertriebsleiter Thomas Schramm erinnert sich an die Diskussionen, die man seinerzeit intern dazu führte: „Auf der einen Seite waren da die geringere Entwicklungszeit und die geringeren Entwicklungskosten, die für die Ein-Motoren-Lösung sprachen. Auf der anderen Seite haben wir ganz klar Vorteile im Kranbetrieb und bei den Betriebskosten gesehen: Kraftstoffersparnis und weniger Verschleiß pro Motor.“ Dafür müssen aufwändig zwei Motoren verbaut, an Standards angepasst und gewartet werden. So kommt die Jury des ESTA Award 2015 zum Ergebnis, dass die Ein-Motor-Lösung von Liebherr – am LTM 1300-6.2 – ein einfaches und schlüssiges Konzept sei, das sich als neuer

Standard bei Mobilkranen durchsetzen werde. Liebherr hat auf der letzten bauma in Form des besagten 300-Tonnners erstmals einen Fahrzeugkran dieser Größenordnung, dieser Tonnageklasse mit nur einem Motor ausgestattet. Grove war schon drei Jahre zuvor vorangegangen mit seinem 400-Tonner: Der GMK6400, 2010 enthüllt, wird nur von einem Motor gefüttert – in dieser Krangröße damals ein absolutes Novum. Mittlerweile hat Liebherr auch seinen 160-Tonner, zuvor von zwei Aggregaten angetrieben, in der neuen Version als LTM 1220-5.2 auf das Ein-Motor-Konzept umgestellt. Auch der zuletzt vorgestellte LTM 1220-5.2 – ein Motor. Terex Cranes geht bei seiner drei Modelle umfassenden Explorer-Baureihe denselben Weg. >>



*Brücken-Austausch in Kirkel: Steil Kranarbeiten setzte seinen Terex AC 350/6 als Hilfskran für den Superlift 3800 ein*

Grove führt derzeit die neuen 5-Achs-Mobilkrane ein wie hier in den Niederlanden



Grove konzentriert sich gerade auf die 5-Achser



Fünfter AC700 für Wiesbauer: Carsten von der Geest und Matthias Mayer von Terex Cranes mit Thomas Wiesbauer sowie Heribert Bussmann und Michael Zieger von Terex Cranes

» Wie es in dieser Frage weitergeht, bleibt spannend. Spätestens im April wissen wir mehr. „Es ist ja generell so, dass wir Hersteller zu viel mit den Motorenrichtlinien beschäftigt sind“, findet Andreas Cremer von Grove. „Dadurch sind viele Entwicklungskapazitäten gebunden, und dadurch ändert sich auch viel an den Modellen. Wir würden gerne mehr auf komplett neue Produkte setzen, statt uns mit dem Motorenumbau zu beschäftigen. Durch die Abgasnorm wird man ja ein Stück weit vom Gesetzgeber getrieben. Das ist ein Alptraum. Zudem steht ja Euromot V schon vor der Tür. Ein weiterer Alptraum.“ Das betrifft alle Hersteller.

## Was kommt, was geht?

Das Liebherr-Werk Ehingen wird sein geplantes Produktionsprogramm für 2015 aller Voraussicht nach erfüllen und um die 1.500 Krane zum Jahresende an den Mann gebracht haben. Natürlich sind viele Bestrebungen des Weltmarktführers für All-Terrain-Krane auf das kommende Jahr ausgerichtet. „Die jüngsten Neuheiten wie der LTM 1250-5.1 werden selbstverständlich in München als Messeneuheiten zu sehen sein“, frohlockt Unternehmenssprecher Wolfgang Beringer. Apropos Weltmarkt: Beringer verweist darauf, dass es Liebherr gelungen sei, in den vergangenen zehn Jahren den Marktanteil bei AT-Kranen weltweit

von 40 auf 50 Prozent zu steigern, allen Krisen zum Trotz. Wobei – eine bekommt Liebherr dann doch kräftig zu spüren, Stichwort: Ukraine/Russland. Neben dem russischen Markt ist auch Brasilien als Garant für gute Kranverkäufe weggefallen; zwei Länder, die bislang für hohe Absatzzahlen standen. Doch Beringer macht eine „ordentliche Stabilität in Mitteleuropa“ aus, die die Zahlen im Zaum hält. Die anderen großen Hersteller halten sich mit derlei Zahlen sehr bedeckt. Andreas Cremer von Grove sagt nur: „Wir spüren aber auch eine allgemeine Schwächung des Marktes, und das global. Wir beschäftigen uns hier in Wilhelmshaven derzeit am meisten mit der Markteinführung der 5-Achs-Modelle GMK5180-1, GMK5200-1 und GMK5250L. Die ersten Serienauslieferungen haben bereits stattgefunden, so an Auto-Kran-Vermietung Hüther, Mediaco und Merkel Autokrane, und bis zum Jahresende werden noch einige mehr ausgeliefert. Wir hatten ja bereits Pilotgeräte im Markt, zum Beispiel bei der Ulferts-Gruppe. Da gibt es vielleicht noch mal den einen Schluckauf hier oder da, bis dann alles perfekt ist“, räumt Cremer ein. Außerdem arbeitet man bei Grove gerade daran, die Produktion des 3-Achser (GMK3060) von Italien nach Deutschland zurückzuholen. Cremer weiter: „Der Grund, warum wir bei den 5-Achsern aktiv geworden sind, liegt a) einfach auch am Produktlebenszyklus, und da waren

diese Modelle fällig. Und b) beschäftigt uns die Umstellung auf Euromot IV.“ Aber wie kommt es, dass Liebherr und Grove gleichzeitig im 5-Achs-Bereich innovieren – Zufall? „Liebherr stand da ja unter Zugzwang“, glaubt Cremer. „Viel wichtiger: Das sind ganz unterschiedliche Krane, kurzer vs. langer Ausleger. Aber ich rechne damit, dass da seitens Liebherr noch was Neues nachkommt...“

Bei Terex Cranes beschäftigt man sich im Vorfeld der bauma mit dem „Gesamtpaket Kran“. Dazu gehören Ausstattungsmerkmale wie die neue Steuerung IC-1 Plus, aber auch der After-Sales-Support oder zusätzliche Angebote wie das kostenlose Liftplanning-Tool zur Planung anstehender Hubaufgaben. Einer, der auf Terex-Krane schwört, ist Thomas Wiesbauer, insbesondere auf den AC 700. Im Oktober 2015 nahm sein Unternehmen den mittlerweile fünften Kran dieses Typs mit Komplettausstattung entgegen: „Für uns gibt es kein vergleichbares Modell auf dem Markt – der AC 700 ist so einfach zu transportieren, aufzubauen und zu bedienen wie kein anderer Kran, den wir in dieser Leistungsklasse kennen“, bringt der Geschäftsführer es auf den Punkt. Zudem lobt er die konsequent leicht konstruierten Bauteile. Denn diese ermöglichen seinem Unternehmen nicht nur kurze Rüstzeiten, sondern auch den Einsatz eines kleinen und damit günstigen



*Kranaufgebot von Manotti*



*In tausend Tonnen Tragkraft hat die Ács-Gép Holding aus Ungarn investiert in Form eines LTM 1200-5.1, eines LTM 1300-6.2 und eines LTM 1500-8.1*

*Scholpp-Neuzugang LTM 1100-4.2 montiert Funkmast in den Allgäuer Alpen*



Hilfskrans. Außerdem spricht der gute Wiederverkaufswert des AC 700 aus Sicht des Unternehmers für dieses Modell – schließlich konnte er den aktuellen Neuzugang problemlos gegen einen AT-Kran gleichen Typs aus dem Jahr 2007 eintauschen. Seine ersten Einsätze hat der neue 700-Tonner schon erfolgreich absolviert: Unmittelbar nach der Übergabe ging es auf eine Großbaustelle zum Aufbau eines Turmdrehkrans und anschließend zu Montagearbeiten in ein Kernkraftwerk. Bereits bei diesen Einsätzen konnte er seine Vielseitigkeit ausspielen: „Wir schätzen generell die hohe Flexibilität dieser Krane, den wir dank seiner großen Lastbreite von 400 bis 700 Tonnen beim Kranaufbau ebenso einsetzen können wie im Kraftwerks-, Beton- oder Brückenbau“, erklärt Thomas Wiesbauer – und das wissen mittlerweile auch seine Kunden, die deshalb für viele Projekte explizit den AC 700 verlangen.

### Nächtlicher Tandemhub

Achtmal Nacht an der Aare: Der erste LTM 1160-5.2 wurde im Sommer an die Senn AG aus der Schweiz geliefert. Zusammen mit einem LTM 1130-5.1 erledigte er in den letzten Wochen einen Job, bei dem andere Krane aufgrund der begrenzten Stellflächen nicht eingesetzt werden konnten. In acht Nachteinsätzen wurde in Aarwangen im Kanton Bern eine 110

Jahre alte Eisenbahnbrücke erneuert. Beide Krane konnten nur dank der von Liebherr entwickelten variablen Abstützbasis „Vario-Base“ auf einer schmalen, parallel verlaufenden Straßenbrücke aufgestellt werden. So standen nur sieben Meter Fahrbahnbreite zur Verfügung, um die zwei Mobilkrane für die nächtlichen Tandemhübe aufzustellen. Dank des Abstützsystems konnten beide Krane seitlich am Rand der Fahrbahn platziert und auf der lastabgewandten Seite variabel abgestützt werden. Auf der Montageseite der Krane blieb dadurch ausreichend Platz, um die Schiebehölme der Stützen maximal auszufahren. Da weder Zeit noch Platz zur Verfügung standen, um die Krane auf der Brücke zu rüsten, rollten diese mit aufgerichtetem Mast und bereits ballastiert zu ihrem Einsatzort. Die beiden 5-Achser positionierten sich jeweils an den Enden der 25 Meter langen Brückenteile. Nach Anschlägen und Aufnahme der Last wurden noch einmal die Stützdrücke der Kranabstützungen kontrolliert, bevor die knapp 50 Tonnen Stahl über den Fluss geschwenkt und auf Pfeiler, Hilfspfeiler und Widerlager abgesenkt wurden. Dabei waren die Krane so ausgerichtet, dass die Teleskopausleger beider Krane beim Absetzen der Last genau über den jeweils komplett ausgefahrenen hinteren Abstützungen positioniert waren und so maximale Tragkräfte erreicht werden konnten. Vier Nächte dauerte die Demontage

der alten Fachwerk-Konstruktion. In ebenfalls vier Nachteinsätzen konnte die neue hundert Meter lange Trogbücke montiert werden.

Andere Märkte im Visier hat zum Beispiel Manotti aus Italien. Dort ist man stolz darauf, am Ende des Jahres insgesamt 37 Geländekrane ausgeliefert zu haben. Und fürs nächste Jahr stehen bereits über 20 Aufträge in den Büchern. Hauptabsatzgebiete sind der Persische Golf und die Maghreb-Staaten, also der Mittlere Osten und Nordafrika. Allein drei Rough-Terrain-Krane gingen dieses Jahr an die Marine von Bangladesch. Deutscher Vertriebspartner der Italiener ist die Firma HAC Cranes aus Verden an der Aller. HAC konnte vor kurzem einen Manotti-Geländekran des Typs ARM 350 mit 35 Tonnen Tragkraft nach Dammam in Saudi-Arabien verkaufen. Die Palette geht hinauf bis 85 Tonnen im RT-Bereich. Zur bauma 2016 soll es Neuheiten geben.

Auch bei Manitowoc wird was kommen, wie Andreas Cremer andeutet: „Im Großkranbereich sieht man sehr viel Bewegung, da rechnen wir auch mit Neuem. Terex Cranes und Liebherr müssen ihre Großkrane auf die neuen Abgasnormen umstellen. Da wird sich sicherlich noch einiges tun. Anders gesagt: Ich denke, die bauma 2016 wird eine interessante Messe mit viel Neuem und mit vielen Neuheiten.“ **K & B**