

Günstig für die Kunden

Die Preise für Ladekrane sind seit Jahren in Deutschland stabil – aber nur insofern, als dass sich die Kunden seit einigen Jahren auf ein niedriges Preisniveau eingestellt haben. Alle Hersteller bestätigen: Trotz vieler Neuheiten, technischen Weiterentwicklungen und pffrigen Ideen rund um den Ladekran: die Kosten können nicht weitergegeben werden.

Von Detlev Schaefer

Das freut den Kunden – und lässt den Hersteller auf der Partnerseite keineswegs verzweifeln: Sie sind sehr bemüht neben Servicepaketen auch umfangreiche Modellpaletten anzubieten. So hat der Kunde viele Möglichkeiten für seinen speziellen Bedürfnisse einen Kran auch aus den Standardprogrammen auszuwählen. Immer häufiger jedoch sind die Ladekrane auf spezifische Kundenwünsche zugeschnitten, werden mit mehr High-Tech und noch mehr Komfort ausgeliefert. Beispiele gibt es viele, so kann der Kran mit einem Personenkorb ausgerüstet werden oder eine Kran-Kombination für Straßen- und Schieneneinsatz wird hergestellt. Auch Außergewöhnliches, so zum Beispiel ein Kran mit Erdbohrer, ist heute problemlos machbar – den Lkw-Ladekran-Herstellern „ist fast nichts unmöglich“. Von ihrer Seite wird alles getan, damit dem Kunden von der technischen, der wirtschaftlichen und der sicherheitsrelevanten Seite ein optimales Gerät an die Hand gegeben wird.

Da auch das Pritschen, Aufbauten und weiteres Zubehör „im Kostendruck eingeschlossen“ sind, gilt für Ladekran-Herstellern und Automobilindustrie unisono: Sparen in der Produktion und in der Produktionsmethodik. Und nicht zuletzt die Zulieferer werden unter dem Aspekt Einsparpotenzial unter die Lupe genommen.



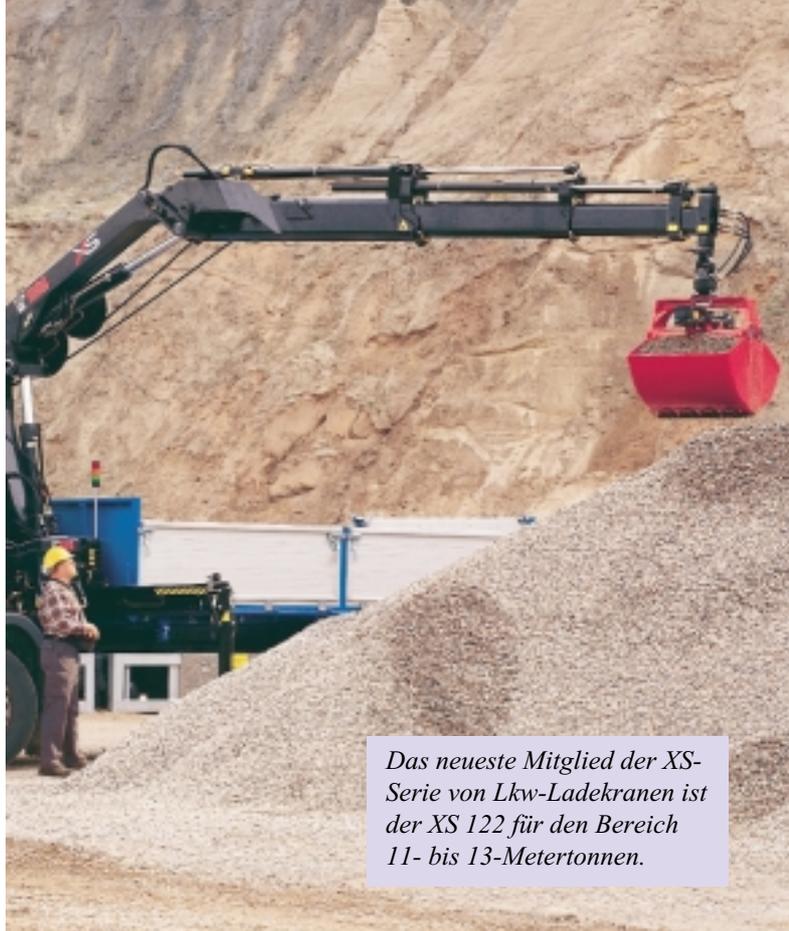
„Nix genaueres...

...weiß man nicht“: Nur schwer unter die Lupe zu nehmen sind Marktdaten und verlässliche Zahlen. Wie schon in früheren Kran & Bühne-Ausgaben erwähnt, lassen sich die Hersteller nicht in die Karten schauen und auch der VDMA gibt keine offiziellen Absatzzahlen bekannt.

Jeder Ladekran-Hersteller, zumindest aber die drei großen Atlas Weyhausen, Partek und Palfinger, machen ihre eige-

Palfinger macht es spannend und will erst auf der Messe den Schleier über seinen Neuheiten lüften.

nen Markterhebungen – aber nur für die Schublade, traditionsgemäß wird die Öffentlichkeit ausgeschlossen. „Wir wollen schließlich nicht, dass unsere Mitbewerber klug werden“, ist das häufigste Argument. Nun, was bleibt uns übrig, wir nehmen es hin, bewegen uns allerdings auf etwas schlüpfrigem Boden, wenn es um die Marktanteile geht. Brancheninsi-



Das neueste Mitglied der XS-Serie von Lkw-Ladekränen ist der XS 122 für den Bereich 11- bis 13-Metertonnen.

der vermuten für Deutschland im Jahre 2000 ein Potential von gut 5.500 verkauften Ladekranen – das wäre eine solide Basis, die sich in den letzten drei Jahren „um 500 Stück mal mehr mal weniger“ auf kaum veränderten Niveau eingependelt hat. Die „drei Grossen“ dürften etwa dreiviertel des Marktes unter sich aufteilen – die Pole Position gebührt immer noch Atlas Weyhausen: rund 1.400 Einheiten werden von den Nieder-

sachsen auf den deutschen Markt ausgeliefert. Aber die Konkurrenz schläft nicht und ist nur knapp hinter dem Marktführer in Lauerstellung: Partek und Palfinger werden beide mit gut 1.300 Stück eingeschätzt, MKG, Tirre, HMF, Fassi, Effer teilen sich den Rest, kleinere italienische Hersteller wie Cormach, F.lli Ferrari, Jolly Crane oder Bonfignoli haben meist einen kleinen Kundenkreis und erfreuen ihn mit Sondermodellen.

Der Universalkran

Seit einigen Jahren propagieren die Ladekran-Hersteller ihre Produkte als „Dienstleistungsobjekte“ oder auch gerne als „Universalkran“. Und tatsächlich werden, anders als beispielsweise bei Mobilkränen Ladefläche und Nutzlast geboten. Das bedeutet für den Baustelleneinsatz größere Flexibilität und – für die gebeutelte Bauwirtschaft ein weiterer großer Vorteil – universellere Einsatzmöglichkeiten.

Kran & Bühne

Das Magazin für
Kran- und
Arbeitsbühnen-
Anwender

Vertikal
Verlag

Jede Ausgabe von Kran & Bühne auf Ihrem Tisch!

Coupon bitte ausgefüllt faxen an 0761 88 66 814 oder einsenden an:
Kran & Bühne, Vertikal Verlag, Sundgauallee 15, D-79114 Freiburg

Ja, ich abonniere Kran & Bühne für ein Jahr (6 Ausgaben) für
DM 50,- frei Haus.

Name/Vorname _____

Firma _____

Strasse/Postfach _____

PLZ/Ort _____

Land _____

Tel./Fax _____ / _____

E-Mail _____

1. Unterschrift des Abonnenten

Ich wünsche folgende Zahlungsweise:

Bargeldlos per Bankeinzug (nur in Deutschland)

gegen Rechnung

Kontonummer _____

Bankleitzahl _____

Geldinstitut _____

Firma _____

PLZ/Ort _____

Hiermit bestätige ich, daß die Abbuchung des jährlichen Abo-Betrages von
DM 50,- für o.g. Firma/Anschrift vorgenommen werden kann.

2. Unterschrift des Abonnenten

Widerrufsgarantie: Das Abonnement kann jederzeit und ohne Angabe eines Grundes widerrufen werden. Die Kosten für nicht zugestellte Ausgaben werden zurückerstattet.



Der Langarmkran F170AS ist ein Baustoffkran der vor allem im deutschen Markt Akzeptanz hat.

So hat der Lkw-Ladekran als einen Einsatzschwerpunkt das Bauhaupt- und Baunebengewerbe, beispielsweise die Dachdeckerbranche. Mit Jib und Seilwinde werden die Dachziegel nicht nur vor Ort abgeladen, sondern kommen da hin, wo der Dachdecker sie verarbeiten kann. Das gilt ebenso für Baustoffpakete oder Kanalrohre. Aber auch bei Fassadenarbeiten, im Glaserei- oder Reinigungsgewerbe können Lkw-Ladekrane ihre Vorzüge ausspielen.



Grafik: Neuheit Euro 162 von Tirre

Hauptabnehmer der Lkw-Ladekrane sind Speditionen und Fuhrunternehmen. Im Gegensatz zu allen anderen Kranen, spielt der Vermietbereich derzeit noch eine eher untergeordnete Rolle. Der Bauunternehmer sucht sich seine Spedition oder sein Fuhrunternehmen nach dem Grad der Dienstleistung aus. Und auch hier gilt: bevorzugt werden diejenigen, die ihn am besten und schnellsten bedienen und die seine Produkte am besten handeln können.

Was gibt es Neues?

Werfen wir noch einen Blick auf die Neuheiten die auf der Bauma angeboten werden. Atlas Weyhausen stellt im Bereich der leichten Baureihe die neuen Krantypen 20.2 und 30.2 vor. Im Einsatz auf kleinen, wendigen Transportern für den Galabau, Bauunternehmen, Kommunen und Entsorgungsunternehmen sollen diese Geräte zu vielseitigen Helfern und Dienstleistungswerkzeugen werden.

Unter der Maxime des Functional Designs tritt Palfinger in München auf und stellt seine neue Krangeneration vor.

Verbesserte Ergonomie und neue Sicherheitsstandards sollen schnelleres und effizienteres Arbeiten ermöglichen, hingewiesen wird auf die komplett verkleidete Elektronik und die innenliegenden Hydraulikschläuche.

Partek präsentiert die neue Hiab XS-Baureihe. Zur XS-Familie gehören drei Basisvarianten 122 XS, 144 XS und 166 XS. Jede Variante verfügt über vier unterschiedliche Hubkapazitäten. Entsprechend den Bezeichnungen „CL“, „Duo“, „Pro“ und „Hipro“ werden 11-13, 13-15 und 15-17 mt erreicht. Der stärkste Kran der XS-Familie mit einer Hubkapazität von annähernd 67 mt ist der mit unterschiedlichen Armsystemen erhältliche 700XS.

Fassi konzentriert sich auf Neuheiten im Bereich der oberen Mittelklasse zwischen 20 und 32 mt Nutzlastmoment, außerdem sollen neue und besonders für Deutschland interessante Langarmkrane für den Baustoffumschlag vorgestellt werden. Mit dem F 1300 AXP wird ein Großkran mit 130 mt präsentiert, der auf Vier- und Fünfsachs-Fahrgestelle aufgebaut werden kann und die Leistungskraft von kleinen Teleskopkränen erreichen kann, durch seine Kinematik aber völlig andere Aufnahmen übernehmen wird. Er wird mit vier Ausschüben (etwa 11,5 Meter Reichweite) unter acht Tonnen Eigengewicht angeboten.

Tirre hat als Neuheit den Euro 162 im Programm. Dieser 16 mt-Kran soll die Lücke zwischen dem kleinen Bruder, Euro 142, und dem Großgerät 331 schließen.



Mit einer Kapazität von 11 Metertonnen und einer Reichweite bis zu 15,1 m eignet sich der XS 122 CL für alle Be- und Entladeaufgaben.



gativen Neigungswinkel von 30, auf Wunsch auch 50 Grad angeboten.

Mit einer sehr umfangreichen Palette wartet ein weiterer italienischer Ladekran-Spezialist auf: Cormach ist mit Kranen aus dem 4 mt- bis hin zum 156 mt-Bereich auf der Bauma vertreten, während ihr deutscher Handelspartner F.A.S. Fördertechnik vor allem den Bereich Montagekrane abdeckt.

MKG zeigt Ladekrane im Bereich

Neuheiten auch in der „mittleren Baureihe“: der 170.2 (Foto) und der 190.2 bieten jetzt nahtlose Modulare Systeme im Bereich des Knickarms.

Effer und sein deutscher Generalimporteur die Wolf GmbH werden mit bewährtem Programm vor Ort sein. Das Lade- und Montagekran-Programm des italienischen Herstellers erstreckt sich von 18kNm (1,8 mt) bis 2200 kNm (220 mt). Hervorgehoben wird vor allem der Typ 2200 – mit seinen Hubleistungen wird er mit 60 bis 70 t-Telekränen gleichgestellt. Darüber hinaus wird ein Jib mit ne-



Leichte Krane bietet Jolly an.

von 2,5 bis 77 mt sowie Weiterentwicklungen im Bereich der Montagekrane und HMF wird sich traditionsgemäß im kleinen Bereich der 0,5 bis 37 mt-Krane präsentieren.

Das Marktsegment Kleinkrane und Ladehilfen bedient Jolly Crane. Über seinen Generalimporteur Jolly Deutschland sind Ladehilfen, Teleskop- und Knickarmkrane im Bereich von 0,15 mt bis 2,85 mt zu erhalten. Durch das niedrige Eigengewicht sind die Krane auch für kleinere Fahrzeuge geeignet. **K&B**



Mit allen Euro-Typen in München.