



**Haydock  
Park**

**June 15th &  
16th 2016**

# **Don't miss the UK's number one lifting event**

**the only specialist equipment event for the UK and Ireland**

**If you buy, use or have a professional interest in Access Equipment, Working at Height, Mobile Cranes, Tower Cranes and Loader Cranes, not to mention Telehandlers then register now for the UK and Ireland's event for lifting professionals – Vertikal Days.**

**See the latest equipment and services, meet the experts and enjoy a day of networking, deal-making and socialising.**

**email the Vertikal Team at  
[info@vertikaldays.net](mailto:info@vertikaldays.net)  
UK Office +44 (0) 8448 155900**

**[www.vertikaldays.net](http://www.vertikaldays.net)**

**Vertikal  
days**

# Schaulaufen (nicht nur) in Paris

Fifty-fifty: Von den vier großen Mobilkranherstellern lieben zwei ihre neuen Modelle in Paris defilieren. Aber auch die anderen Hersteller sind alles andere als untätig. Die All-Terrain-Neuheiten stellt Alexander Ochs vor.



Kompakt gibt sich  
der neue LTC1050-3.1  
von Liebherr

In den Entwicklungsabteilungen der großen Kranhersteller herrscht Hochbetrieb – schließlich steht die bauma 2016 schon im kommenden Frühjahr wieder vor der Tür und damit die Weltleistungsschau der Maschinen. Doch auch in diesem Jahr trumpfen die großen Mobilkranproduzenten bereits mit Neuem auf. Die einen konzentrieren sich aufs Kleine unter dem Stichwort „Fortführung eines erfolgreichen Konzepts“, die anderen kaprizieren sich aufs große Ganze – mit Mut zum Risiko.

Auf der Intermat haben Terex Cranes und Liebherr Besucher mit echten Premieren beglückt. Im Grunde genommen hat sich Liebherr sogar von Terex Cranes inspirieren lassen, denn die Zweibrücker waren es, die als einer der ersten das Segment „Citykran“, angesiedelt zwischen 30 und 70 Tonnen Traglast, erfolgreich besetzt und zur Marktreife gebracht haben. Angesichts immer enger werdender Innenstädte liest sich die Einführung dieser Kranklasse wie eine Erfolgsgeschichte. Nachdem Terex seine AC-City-Modelle vorgestellt hatte, waren es die Ehinger, die mit dem LTC 1055-3.1 nachzogen – und, sagen wir, ihr Ziel nicht ganz erreichten. Er war schlichtweg zu teuer geraten. Es dauerte einige Jahre, bis Liebherr das Konzept neu dachte und auf der bauma 2010 erstmals vorstellte – in Form des LTC 1045-3.1. Mit seiner „Black-Panther-Lackierung“ und der Liftkabine ein echter Hingucker – und obendrein ein regelrechter Verkaufsschlager. Pro Jahr wurden seitdem um die 50 Stück verkauft, erklärt Wolfgang Beringer, Leiter Verkaufsförderung.

## ---- Nach oben gebeamt ----

Vor fünf Jahren machte das völlig neue Kabinenkonzept Furore, das natürlich auch beim Nachfolger erhalten bleibt: Bei Straßenfahrt wird die Kabine mit einem Teleskoparm zur Fahrzeugfront verschoben. So hat der Kranfahrer bessere Sicht auf den Verkehr. Doch damit nicht genug: Als Option angeboten wird die Liftkabine, mit der der Kranfahrer auf eine Augenhöhe von 7,8 Metern in die Höhe gebeamt wird. Ergebnis: Noch bessere Sicht, und zwar im Einsatz. Laut Liebherr hat sich „ein Großteil der Betreiber“ des LTC 1045-3.1 für die verschiebbare Kabine entschieden. „Das Konzept ist gut angekommen“, resümiert Wolfgang Beringer.

Auf der Intermat in Paris hat Liebherr erstmals den Nachfolger LTC 1050-3.1 präsentiert. Durch den partiellen Einsatz eines noch hochfesteren Feinkornbaustahls und Optimierungen der Auslegerteleskope konnten die Ingenieure aus Ehingen die Traglast bei kaum veränderten Dimensionen auf 50 Tonnen steigern. Der LTC 1050 verfügt über einen sechsteiligen 36-Meter-Hauptausleger und eine bis zu 13 Meter lange Doppelklappspitze mit integrierter 1,5-Meter-Montagespitze, die sich bis zu 60 Grad abwinkeln lässt. Um noch ein paar Zentimeter mehr Hubhöhe herauszukitzeln, steht eine 3-rollige Kompakthakenflasche mit Doppelhaken zur Verfügung. Die maximale Hubhöhe wird mit einer Hakentraverse erzielt, die anstelle des Rollensatzes in die Montagespitze eingebaut wird. S.27 >>>

# Tadano hebt ab

Der ATF600G-8 mit 90-Meter-Wippausleger

*Dank des Triple-Boom-Systems kommt der Kran ohne Abspannung aus*

Showtime in Lauf und Nürnberg: Noch am fortgeschrittenen Abend wurden die Köpfe zusammengesteckt, es wurde getuschelt, und der Vertreter eines großen deutschen Kranbetreibers sagte: „Was für eine Tragkraft der Kran letzten Ennes hat, isch weeb es net.“ Dem Tadano-Team ist es tatsächlich gelungen, die maximale Tragkraft des neuen Krans bis zuletzt unter Verschluss zu halten.

Es ist ein 600-Tonner: Für die Weltpremiere seines neuen 8-achsigen All-Terrain-Krans hatte sich der Hersteller die neue von Stararchitektin Zaha Hadid gebaute Messehalle 3 in Nürnberg ausgesucht. Mit Pyroeffekten fährt Punkt 22.30 Uhr der ATF600G-8 vor tausend Gästen vor, begleitet von großem Applaus. Das Wochenende in Lauf und Nürnberg stand unter dem Motto „Welcome to Change“. Was sich in erster Linie ändert, ist die Bauweise des Krans: Der 600-Tonnen-Kran verzichtet komplett auf ein Abspannungssystem und setzt stattdessen auf die patentierte Eigenkonstruktion des sogenannten Triple-Boom-Systems. Das innovative Auslegersystem besteht, anders als klassische Teleskopausleger, „nicht aus einer, sondern aus drei Teleskopröhren, die dem Gesamtsystem in Summe zu jeder Zeit eine besonders hohe Biege- und Torsionssteifigkeit verleihen“. Die Masse des insgesamt zur Verfügung stehenden Stahls verteilt sich dabei nicht mehr nur auf einen Hauptausleger, sondern zusätzlich auf zwei über sogenannte Schotts verbundene Teleskopröhren, die vom Mittelpunkt des Systemquerschnitts weiter entfernt liegen. Das Gewicht ist laut Tadano vergleichbar mit dem klassischer Auslegersysteme.

Das Wichtigste dabei: Es ist den Konstrukteuren unter Leitung von Entwicklungschef Bernward Welschhof offenbar gelungen, das hochkomplexe Gesamtsystem Großkran zu vereinfachen, ohne dabei Abstriche bei den Traglasten oder anderem machen zu müssen. Laut Hersteller kann der ATF600G-8 mindestens mit 8-Achsern konkurrieren oder diese in vielen Situationen toppen. Und manchmal auch um Welten. Außerdem ist die Einsatzplanung insofern vereinfacht, als lediglich Hauptausleger (bis 56 Meter) und

Wippausleger (24 bis 90 Meter) sowie feste Spitze zur Verfügung stehen.

Der neue 8-Achser zeichnet sich ebenso durch „saubere Achslasten“ aus, wie Unternehmensvertreter hervorheben. Die einzelnen Teleskope des neuen Triple-Boom-Zylinder selbst werden mit dem bewährten Einzylindersystem aus- und eintelekopiert, auch und die Verbolzung der Teleskope unterscheidet sich im Prinzip nicht von anderen Tadano-Modellen. Mit einem großen Unterschied: Es werden nun die Teleskope von drei Röhren anstatt von nur einer Röhre miteinander verbolzt, und das unabhängig voneinander nacheinander: zunächst die Teleskope der oberen beiden Zusatzröhren, der sogenannten Power Tubes, und dann die Teleskope der Hauptröhre. „Auf diese Weise bekommen wir sogar nochmal mehr Stabilität ins System als mit einer gleichzeitigen Verbolzung“, so Andreas Hofmann, Projektleiter des neuen 8-Achser. „Ein besonderes Augenmerk sollten unsere Kunden auf die kurzen bis mittleren Auslegerlängen werfen, wo der Einsatz einer separaten Abspannung noch nicht wirkungsvoll ist. Hier kann ich schon jetzt die eine oder andere Überraschung versprechen.“

Der ATF600-8G hat zwei separate Euromot 4-Motoren von Mercedes und bietet außerdem asymmetrische Abstützbasisüberwachung, zwei zentrale Schmierreinrichtungen, eine weiterentwickelte Kransteuerung sowie einen deutlich verkleinerten Durchschwenkradius, was ihm bei beengten Verhältnissen unschätzbare Vorteile bringen sollte. Die Gäste bei diesem besonderen Event stellten dem neuen Kran auf Anhieb ein gutes Zeugnis aus, und der eine oder andere Besucher sprach sogar von einer bahnbrechenden Neuerung. <<

Der erste Explorer 5500 in Großbritannien geht an Leggat Plant, den mit 140 Jahren ältesten Kranvermieter Schottlands



» Mit der Montagespitze und einer optionalen zweiten Winde ist der LTC 1050-3.1 laut Hersteller besonders gut geeignet für Montagearbeiten auf engstem Raum und in niedrigen Hallen. Außerdem hat der neue Kran standardmäßig die Features „Vario Base“ (variable Abstützung) und „Eco Mode“ zur automatischen Drehzahlregelung an Bord.

Ausgangspunkt war, dass der Motor angepasst werden musste, um den neusten Vorschriften zu entsprechen. Verbaut ist jetzt ein 6-Zylinder-Dieselmotor der Stufe IV / Tier 4 final, der mehr wiegt als das alte Aggregat. Also musste Liebherr einige Dinge überarbeiten, beispielsweise die Achsabstände. Die Abmessungen und Wenderadien sind unverändert. Weitere Details wurden optimiert, so wurden zusätzlich Ablagemöglichkeiten und Stauraum geschaffen. Gesteuert wird der Kran über eine Liccon2-Steuerung. Als Taxi- und „All-In-Kran“ konzipiert, beträgt das Ge-

Der ATF 70G-4 in der Variante mit 52,1 Meter langem Hauptausleger



samtgewicht 36 Tonnen. Bei einer Achslast von 12 Tonnen führt der Kran unter anderem das vollständige Gegengewicht von 6,5 Tonnen, die Doppelklappspitze und Hakenflasche mit sich.

Weiter oben rangiert die Explorer-Baureihe von Terex, die bislang aus den All-Terrain-Modellen 5600 und 5800 mit maximalen Traglasten von 160 bis 220 Tonnen bestanden hat. Dritter 5-Achser im Bunde ist nun der Explorer 5500, der in „130-Tonnen-Klasse“ zuhause ist, wie es der Hersteller formuliert. Der neue Kran verfügt über einen 60 Meter langen Hauptausleger, für den optional drei abwinkelbare Verlängerungen von 11, 21 und 33 Metern lieferbar sind. Die maximale Systemlänge beträgt 86,5 Meter. Das maximale Lastmoment wird mit 395 Metertonnen angegeben, die maximale Tragfähigkeit beim Teleskopieren mit 24,5 Tonnen. Mit einer Fahrgestelllänge von 12,1 Metern, einer Gesamtlänge von 14,3 Metern »



In Paris feierte der 50-Tonner seine Premiere



Sein Debüt auf der Intermat gab der Terex Explorer 5500



Als einer der ersten hat sich Krandienst Lange für den neuen Grove GMK5250L entschieden

» und einer Breite von 2,75 Metern zeigt sich dieser 5-Achser-Kran laut Terex „kompakter als alle anderen Modelle seiner Tragfähigkeitsklasse“. Zusätzlich verfügt der 5500 über lenkbaren Achsen sowie eine dynamische Anfahrhilfe, die ein Zurückrollen beim Anfahren und Manövrieren am Berg verhindert. Die komplette Ausrüstung des Krans mit nur einem Standard-Begleitfahrzeug transportiert werden. Der kleinere Explorer ist wie seine großen Brudermodelle mit nur einem Motor ausgestattet. Es handelt sich hier um ein Scania-Diesellaggregat mit 368 kW Leistung, das die Abgasnormen Euromot 4 und Tier 4 (final) erfüllt.

Einen Explorer 5800 hat vor kurzem Autodienst Eineder aus dem bayrischen Ingolstadt übernommen. Geschäftsführer Peter Eineder ist sich hundertprozentig sicher: „Das Ein-Motor-Konzept des Terex Explorer 5800 ist das System der Zukunft! Man spart Sprit und Wartung; und dazu wird die Motorleistung immer genau den Anforderungen angepasst. Da habe ich gute Leistung im Fahr- und im Hubbetrieb.“ Nicht zuletzt deshalb hat sich der Firmeninhaber bei der jüngsten Erweiterung seines Fuhrparks für dieses Kranmodell entschieden.

### ---- Erfolgsgeschichte, fortgeschrieben? ----

Noch weiter oben in den Traglastklassen hat sich Grove umgesehen: um die 250 Tonnen. Der neue GMK5250L sei „in seiner Klasse unübertroffen“, lässt der Hersteller vollmundig verlauten. Warum? „Der GMK5250L hat die größte Reichweite und stärkste Traglasttabelle sämtlicher fünfachsigen Krane. Dank seiner VIAB-Turbokupplung und der integrierten Retarders-Systeme, die er als erster Mobilkran überhaupt aufweist, bietet er beste Manövrierbarkeit und einen in seiner Klasse unvergleichlichen Fahrkomfort“, heißt es seitens Manitowoc. Der neue Kran soll schätzungsweise an die 30 Prozent weniger Sprit verbrauchen als sein Vorgänger, der GMK5220. Das jetzt hinzugefügte „L“ verrät, dass der Kran mit einem langen Hauptausleger ausgerüstet ist, in seinem Fall 70 Meter. Dazu kommt ein 21-Meter-Hydraulik-Jib mit weiteren Verlängerungen, die eine Systemverlängerung von 37 Meter erreichen können. Der Kran hat das neue „Crane Control System“ (CCS) und den neuen „Boom Configurator“-Modus: Der Kranfahrer gibt die Hub-Parameter ein – Radius, Last und Entfernung – und das System kalkuliert die beste Konfiguration. Hat der Kranfahrer seine Konfiguration gewählt, fährt der Ausleger auf die gewählte Länge aus. Der GMK5250L ist mit einem Tier 4 final/ Euromot 4 Mercedes-Benz OM471LA ausgestattet. Maximal 80 Tonnen Gegengewicht stehen für den Kran zur Verfügung.

Jens Ennen, Senior Vice President All-Terrain & Truck Cranes von Manitowoc, sagt zum neuen GMK5250L, dass viele Jahre der Entwicklung hier mit eingeflossen seien. Der Kran wird in Wilhelmshaven produziert.

„Der neue Grove ist vollgepackt mit Innovationen, die wir auch für andere neue Krane als Standard anbieten werden“, verspricht Ennen. „Wir sind zuversichtlich, dass der GMK5250L den Erfolg anderer Grove-Innovationen der letzten Jahre fortsetzt.“

Aus eins mach zwei: Dieses Motto könnte für Tadano Faun gelten, und das in doppelter Hinsicht. Denn als einziger der „großen Vier“ setzen die Franken auf ein Zwei-Motoren-Konzept. Und darüber hinaus haben sie ihre bestehenden Modelle aufgewertet, überarbeitet oder mit einer neuen Version versehen. Von 90 auf 100 ging es rauf beim 4-Achser. „Den neuen ATF 100G-4 haben wir in puncto Sicherheit, Qualität und Effizienz weiter gegenüber dem Vorgängermodell ATF 90G-4 verbessert“, heißt es seitens Tadano. Das Unternehmen hat die Aufteilung des Gegengewichts weiter optimiert, um dem Anwender bei der Ausrüstung mehr Möglichkeiten zu bieten. Zusätzlich verfügt der ATF 100G-4 jetzt standardmäßig über eine asymmetrische Abstützbasisüberwachung, sodass die jeweilige Länge aller vier Abstützungen den möglichen Traglastbereich definiert und so das insgesamt vorhandene Traglastpotenzial besser ausgenutzt werden kann und der Kran noch stärker ist. Darüber hinaus ist der neue ATF 100G-4 der erste Tadano All-Terrain Kran mit der neuesten Motorengeneration „Euro-mot 4“ im Unter- und Oberwagen. Der Partikelausstoß wurde weiter gesenkt und der Ausstoß von Stickoxiden um rund 80 Prozent reduziert. Zudem wurden die Motoren hinsichtlich Bremskraft und Laufruhe weiter optimiert.

Daneben hat Tadano nun auch den ATF 70G-4 überarbeitet. Zum einen kommt er neu in zwei Varianten daher: einmal mit 44-Meter-Ausleger, einmal mit einem 52,1 Meter langen Hauptausleger. Zum anderen haben beide Versionen des 70-Tonnners – mit nach wie vor zwei Motoren – einige Verbesserungen spendiert bekommen. Hauptunterschied: Gegenüber dem Vorgängermodell wurden beide Modelle mit 1,5 Tonnen mehr Gegengewicht ausgerüstet. Mit nunmehr insgesamt 16,5 Tonnen Gegengewicht können sie ihr Traglastprofil weiter schärfen. Das Gegengewicht ist so aufgeteilt, dass die Krane sowohl mit zwölf Tonnen als auch mit zehn Tonnen Achslast betrieben werden können, und zwar ganz ohne zusätzliches Gegengewicht. Neben dem verringerten Partikelausstoß werden nun neu auch die giftigen Stickoxide laut Hersteller um rund 80 Prozent reduziert. Auch in puncto Bremskraft und Laufruhe seien die Motoren verbessert worden, heißt es.

Damit bietet Tadano nun insgesamt zehn AT-Kran-Modelle an; oder neun Modelle, und eines davon in zwei Varianten. Richtig spannend wird es allerdings mit dem neuen Großkran auf acht Achsen. Tadano geht aufs Ganze und rüstet am oberen Ende auf – ganz ohne klassisches Rüsten... <<

Auf den Kundentagen in Echingen fährt der neue LTM 1250-5.1 vor

