

RAIMONDI MRT294 TOPLESS CRANE

MAX. LIFTING CAPACITY	16 t	35274 lb
MAX. RADIUS	76 m	249.34 ft
LIFTING CAPACITY AT MAX. RADIUS	2.75 t	6062.7 lb
HOIST MOTOR	73.5 kW	100 hp



Precise European craftsmanship for more than 150 years

Manufacturing luffing, tower, hammerhead and self-erecting cranes
for jobsites the world over

www.raimondi.co [in](#) [twitter](#) [f](#) [instagram](#)

Raimondi Cranes is proudly headquartered in our ancestral home of Legnano
Corso Garibaldi, 253 - 20025 Legnano, Milan, Italy | +39 0331 548 061 | info@raimondicranes.com

Laufkatze trifft Luxus-Loft

Viele Länder erleben derzeit einen Bauboom, sowohl im „alten“ Europa als auch in den Scheichtümern des Nahen Ostens. Davon profitieren Hersteller wie Vermieter. Alexander Ochs beleuchtet den Markt für Turmdrehkrane.

Ein 420 EC-H 20 und ein 280 EC-H 12 errichten „Ira“ und „George“ in Amsterdam



Man muss sich ja nur vor seiner eigenen Haustür umschauen: Überall geht es voran, überall dreht sich was: ein Kran. Nein, sehr viele Krane, muss man sagen. Beispiel Wohnungsbau: Am Verlagssitz in Freiburg wird beispielsweise an allen Ecken und Enden neugebaut und nachverdichtet. Enger, höher, schneller, mehr. Sicher tut dies not, zumal jahrelang der Schlendrian regiert hat und mit komplett falschen Prognosen am Bedarf vorbeigebaut wurde: nämlich so gut wie gar nicht. Das Berliner Forschungsinstitut Empirica hat 2015 geschätzt, dass Freiburg mit seinen derzeit rund 230.000 Einwohnern bis 2030 knapp 15.000 neue Wohnungen benötigt. Selbst wenn alles glatt liefe (was nie der Fall ist), kämen bestenfalls zwei Drittel davon zusammen. Schade. Was dagegen immer zu laufen scheint, sind Immobilien im gehobenen Preissegment, wobei „gehoben“ in Freiburg ein Preis von 7.000 bis 8.000 Euro pro Quadratmeter bedeutet. Und Freiburg ist nur ein Beispiel für das Land. Müsste da Bauen nicht ein gutes Geschäft sein?

Beim Turmkranhersteller **Liebherr** kann man dazu natürlich nichts sagen. Aber dafür Folgendes: „Bei den Liebherr-Turmdrehkränen läuft es dieses Jahr sehr gut. Wir sind wirklich sehr zufrieden. Unsere gute Auftragslage ist getragen vom Bauboom vor allem in Westeuropa“, erklärt Marketingexperte Hans-Martin Frech von Liebherr in Biberach.

Nur um mal einige wenige Beispiele zu nennen: Im Amsterdamer Stadtteil Zuidas entsteht das luxuriöse Ensemble „Ira“ und „George“, benannt nach den Gershwin-Brüdern. Die beiden Wohngebäude beherbergen 84 beziehungsweise 75 Wohnungen im ober(st)en Preissegment. Hochgezogen werden die beiden luxuriösen Wohngebäude durch einen 420 EC-H 20 und einen 280 EC-H 12. Die beiden Obendreher arbeiten mit einer Ausladung von 40 Metern sowie Hakenhöhen von 50 und 56 Metern und stammen aus dem Mietpark des Lieberr-Händlers Van der Spek. Beide Krane sind in der Litronic-Variante ausgeführt und unterstützen so den Kranfahrer mit einer modernen Steuerung und vielfältigen Assistenzsystemen. Die Gebäude sollen Ende 2017 fertiggestellt werden.

Hans-Martin Frech resümiert: „Bei den Obendreherkränen ist die Auslastung durch das komplette Programm hoch. Diese Krane gehen in die ganze Welt, und der Markt ist nicht so sehr von Westeuropa geprägt.“ Das geht so weit, dass Liebherr inzwischen schon im großen Stil unter die Vermieter gegangen ist. „Nach wie vor geht der Trend stark in Richtung Vermietung. Allein die Liebherr-Vertriebsgesellschaften in Österreich, der Schweiz, in Frankreich und hier in Biberach bieten unseren Kunden rund 1.500 Mietkrane an“, berichtet Frech. Die Mietkrane der Werkshändler vor allem in Deutschland seien hierbei nicht mit eingerechnet. >>



Freistehend auf 90 Metern: zwei LC5211 im Viertel „22@“ in Barcelona



Mega-Luxus entsteht in Doha, Katar, auch dank 15 Liebherr-Obendreher



Viele neue Details weist der neue Wolff 6020 clear auf



Die Lufthoheit über Regensburg haben 13 Potains

» Doch es müssen nicht immer Luxus-Lofts sein, die Stück für Stück in großen Wohntürmen oder umgebauten alten Gebäuden hochgezogen werden. So mancher Turmkran – das lässt alte Industrieromantiker ins Schwärmen kommen – verrichtet seinen ehrlichen Arbeitsdienst wie weiland die alten Hafenkranne an der Kaikante oder auf einer Werft. Andere wiederum errichten Geschäftstürme – oder eben Stadien.

Iberische und bayrische Projekte

Das Stadion des spanischen Erstligisten Betis Sevilla wurde vor Saisonbeginn zum fünften Mal umfassend umgebaut. Drei spitzenlose Obendreher von **Linden Comansa** kamen dabei zum Einsatz. Die drei Krane vom Typ 21LC290 stammen aus der Mietflotte von Eleva Grúas Torre. Im Sommer 2016 wurde die alte Südkurve abgerissen, bevor im Oktober dann die 18 Tonnen starken Turmdreher aufgebaut wurden. Aufgrund der Enge musste einer der Krane mit einem 4,50 Meter breiten Kreuzrahmen errichtet werden anstelle des 6-Meter-Standard-Kreuzrahmens. Bis zu sieben Tonnen schwere Elemente hat das mit 54 Meter Ausladung arbeitende Kranrio über Monate hinweg eingehoben, parallel zum laufenden Spielbetrieb in der Liga. Die beiden äußeren Krane kamen auf eine Hakenhöhe von 42,6 Metern, während der mittlere mit 56,3 Metern aufgebaut wurde. Mittlerweile sind die Arbeiten abgeschlossen und die Sitzplatzkapazitäten in Sevilla auf knapp 60.000 erweitert worden.

Ebenso in Spanien, und zwar in Barcelona, ziehen drei Comansa-Krane den Geschäftsturm „Parc Glòries“ hoch. So weit, so wenig besonders. Zwei Flat-Top-Krane vom Typ LC5211 wurden knapp 90 Meter hoch aufgebaut. Freistehend. Und zwar deshalb, weil die empfindliche Fassade des 17 Stockwerke hohen Büroturms keine Verankerung zuließ. Daher mussten besonders große Krane ran, die vom renommierten Vermietunternehmen Remayser stammen. Für die entsprechende Basis sorgten 2,50 Meter breite Turmstücke im unteren Bereich, gefolgt von Zwei-Meter-Elementen in der Mitte bis hin zu lediglich 1,20 Meter schmalen Turmstücken ganz oben. Mit dieser Turmkonfiguration arbeiten die Krane vollkommen standsicher freistehend auf 89 Metern. Dazwischen wurde noch ein Linden Comansa LC1060 freistehend auf 69 Metern montiert, der bis auf eine finale Hakenhöhe von 97 Metern klettern wird.

Raimondis französischer Händler GP Mat hat im Sommer sechs spitzenlose Obendreherkrane im Pariser Vorort Saclay, südlich von Versailles, aufgebaut. Auf dem Gelände der Elitehochschule für Ingenieure *Mines ParisTech* drehen sich ein MRT294 mit 16 Tonnen Tragkraft, ein MRT223, ein MRT189 sowie drei MRT243 mit Aufbauhöhen zwischen 34 und 52 Metern. Krane über 50 Meter müssen in Frankreich mit Kranführeraufzug ausgestattet werden. Aufgebaut wurde jeder Raimondi-Kran binnen 16 Stunden, also an zwei Arbeitstagen. „Wir mussten zwingend Krane mit hoher Traglast haben, um die schweren Fertigbauteile einheben zu können“, erklärt Frank Torchard, Geschäftsführer von GP Mat. „Die Krane errichten auf fünf Etagen Büros und werden 18 bis 24 Monate dort gebraucht.“

Ebenso mit Spitzenlosen wächst derzeit in Regensburg das Großprojekt mit dem kuriosen Namen „Das Dörnberg“ in die Höhe. Mit der Arbeit betraut sind 13 **Potain**-Turmdrehkrane aus der Flotte von Moser Baumaschinen, ein untendrehender Potain GTMR 386 sowie zwölf Obendreher: sechs MDT 218, ein MDT 192, drei MDT 178, ein MDT 162 sowie ein MD 120. Auf dem rund 250.000 Quadratmeter großen ehemaligen Bahn-Areal entsteht im ersten Abschnitt seit Herbst 2016 dieses neue Wohn- und Gewerbequartier. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf der Baustelle nahe der historischen Altstadt überschneiden sich die Schwenkbereiche der Krane. Die Krane haben Tragfähigkeiten von maximal zehn Tonnen und eine Ausladung von 65 Metern. Moser-Geschäftsführer Mario Moser ist sich sicher: „Unser großes Angebot an spitzenlosen Kranen hat uns sicher dabei geholfen, den Auftrag in Regensburg zu gewinnen. Wir planen, auch in Zukunft in unsere Obendreherflotte zu investieren.“

... weiter auf S. 32 »»



„Mehr Neuentwicklungen“

Wo drückt's und was steht an? Rüdiger Kopf im Gespräch Marco Gentilini, dem Chef der Turmdrehkransparte von Terex Cranes.



Der Terex CTT 332-16

K&B: Seit fast 20 Jahren ist Terex mit seiner Fertigung von Turmdrehkränen im italienischen Fontanafredda zuhause. Wird das so bleiben?

Marco Gentilini: Etliche Kunden haben das Unternehmen zuletzt nach seiner Bindung zum Turmdrehkrangeschäft gefragt. Die Bemerkungen, die CEO John Garrison kürzlich hat fallen lassen, sprechen eine klare Sprache: Terex ist zu hundert Prozent den Kränen gegenüber „comitted“ und will seine Kransparte ausbauen. Dies schließt fraglos auch das Turmkran-Portfolio mit ein.

Terex Cranes muss die komplette Bandbreite an Geräten und Maschinen für alle Hubaufgaben anbieten. Wir verfolgen eine Langfriststrategie mit folgenden vier Schwerpunkten: erstens die Entwicklung von Neuprodukten vorantreiben, zweitens in die Turmkranfertigung investieren, um Terex besser als weltweiten Anbieter zu positionieren, drittens herausragende Zahlen abliefern („Commercial Excellence“) und viertens unser Angebot an Servicelösungen ausbauen. Im Klartext: Wir werden unser Werk in Fontanafredda natürlich behalten und dort auch weiter investieren.

Wie hat sich der Standort in den zwei Jahrzehnten entwickelt?

In den vergangenen Jahren haben wir die Fertigung einiger Produkte nach Fontanafredda verlagert; so die Selbstaufsteller, die Hammerkopf- und die Wippkrane. In dem Werk wird derzeit unser gesamtes Produktportfolio bei den Turmdrehkränen hergestellt. Außerdem haben wir in unser Ersatzteil-lager und unser Schulungszentrum investiert.

Was steht in den nächsten Jahren ins Haus – im Werk und an Neuentwicklungen?

Mehr denn je wollen wir die Neuentwicklung von Turmkränen beschleunigen. Dafür haben wir bei Terex ein eigenes Verfahren eingeführt, um Neu-

produkte flott und effizient auf den Markt zu bringen, mit den richtigen Features. Diese Anstrengungen tragen jetzt bereits Früchte: Wir haben im März einen neuen 20-mt-Hammerkopfkran vorgestellt, den SK 452-20. Wir planen, zum Jahresende einen spitzenlosen Obendreher in der 400-mt-Klasse neu zu bringen und ebenso eine neue Krankabine, deren Produktion noch in diesem Jahr anlaufen soll. Und für Anfang 2018 haben wir die Vorstellung eines neuen Wippkrans mit 61 mt vorgesehen.

Bei Terex scheinen die spitzenlosen und die wippenden Krane die Fertigung zu dominieren. Wird das so weitergehen? Was erwarten Sie?

Wir fertigen alle vier Arten von Turmdrehkränen. Unsere spitzenlosen und unsere wippenden Modelle sind, wie Sie sagen, selbstverständlich sehr bekannt und geschätzt auf der ganzen Welt. Unsere Obendreher mit Spitze erfreuen sich großer Beliebtheit in Nordamerika, aber nicht nur dort. Selbstaufstellerkrane sind ebenso ein wichtiges Standbein unseres Produktangebots, insbesondere in Europa. Wir planen, auch in diese Baureihe mehr zu investieren.

Der deutsche Markt wird von zwei, drei Unternehmen dominiert. Wie wollen Sie Ihren Marktanteil da ausbauen?

Deutschland ist zweifelsohne der Referenzmarkt für Turmdrehkrane. Und zudem hart umkämpft. Unser vorrangiges Ziel ist es, hier Marktanteile hinzuzugewinnen und die Kundenbeziehungen auszubauen, indem wir in Vertrieb, Produkte und Support investieren.

Hand aufs Herz: Was ist Ihr Lieblingsmodell?

Nach vielen Jahren in der Branche ist der Turmdrehkran an sich ein spannendes Produkt, mit seiner Geschichte und so weiter. Ich finde ja vor allem unsere letzten Neuheiten toll: den oben erwähnten Hammerkopfkran SK 452-20 und den Flat-Top-Kran CTT 132-6. Dürfte ich nur ein Modell auswählen, so ist der demnächst neu kommende 400-mt-Flat-Top mein Favorit. <<



Der SK452-20 in Fontanafredda

Wolff wirkt

Genau das macht auch **Wolffkran**: Der Heilbronner Traditionshersteller hat seinen neuen spitzenlosen Wolff 6020 clear vorgestellt. Er ersetzt den fast zehn Jahre alten Wolff 6015 clear. Seit Mitte September 2017 ist der neue Laufkatzenkran in zwei Versionen mit jeweils drei Turmanschlüssen erhältlich: als 6-Tonnen-Modell 6020.6 und als 8-Tonnen-Modell 6020.8, jeweils mit dem Zusatz „clear“. Die Ingenieure mussten draufsatteln aufgrund der ständig wachsenden Ansprüche an Turmdrehkrane sowie der immer komplexer werdenden Herausforderungen auf den Baustellen, wie Produktmanager Gerd Tiedtke erläutert: „Im Vergleich zum Vorgänger kann die 6-Tonnen-Version zwei Tonnen anstatt 1,5 Tonnen an der Spitze bei 60 Metern Ausladung heben, während sich beim 8-Tonnen-Kran die größtmögliche Spitzentragefähigkeit von 1,5 Tonnen auf 1,8 Tonnen erhöht.“

Die Konstruktionsleitlinien des Unternehmens lauten: alles so einfach wie möglich gestalten. So wurden die Laufkatzenrollen mit Spurkranz durch Rollen ohne Spurkranz ersetzt; sie laufen dank einer zusätzlichen Führungsrolle. Die Ausleger-Untergurtverbindung wurde ebenfalls neu

Drei Comansas bauen eine Südkurve, und zwar im Stadion von Betis Sevilla



Raimondis MRT223 mit Luxuskabine R16 und Aufzug



Der Wolff 7532.16 cross unterstützt die ÖSWAG-Werft bei der Schiffs-wartung an Land

design und somit die Kräfteübertragung am Ausleger verbessert. Der reine 2-Strang-Kran kann sowohl an das schlanke UV 15-Turmsystem (Außenmaß von 1,5 Meter x 1,5 Meter) als auch an die stärkeren Türme TFS 20 und UV 20 angeschlossen werden (beide 2 Meter x 2 Meter).

Nahe am Wasser gebaut – genau das wurde ein Wolff 7532.16 cross in Österreich am Donauufer bei der ÖSWAG-Werft in Linz. Doch weder auf Wasser noch auf dem Boden wurde er installiert, sondern – recht knifflig – auf einer vorhandenen Schienenkonstruktion von sechs Meter Höhe. Ihre Spurbreite liegt allerdings nur bei vier Metern. Außerdem muss der Kran einen auf den Schienen fest installierten, rund 5,50 Meter hohen Steuerstand passieren, weshalb er auf einem Portal stehen muss. Produktmanager Wouter van Loon erklärt: „Die Planung war sehr anspruchsvoll. Je schmaler die Spurweite des Portals, desto mehr Ballast ist notwendig, um den Kran zu stabilisieren.“ Satt 60 Tonnen wurden als Ballast draufgepackt. Um bei einem Betriebsgewicht des Krans von über 154 Tonnen die zulässigen Kräfte, die auf die Schienen der Hochbahn wirken, nicht zu überschreiten, steht das Portal an jeder Ecke auf je vier Laufrädern, die das Gewicht verteilen. Auch viele weitere Details bereiteten den Ingenieuren Kopfzerbrechen. So landete die Kabeltrommel außen an den Portalstützen, und der Schaltschrank des Fahrwerks wurde oben auf dem Portalriegel platziert. Horst Krammer von der ÖSWAG-Werft resümiert: „Neben Wolffkrans weitsichtiger Projektplanung überzeugte uns der Wolff 7532.16 cross mit seiner hohen Tragfähigkeit von rund 17 Tonnen bei 14,3 Metern Ausladung und insgesamt 40 Metern Auslegerlänge. Er kommt vor allem für das Versetzen der sogenannten Slipwägen zum Einsatz, mit deren Hilfe die Schiffe aus dem Wasser an Land befördert werden und von denen einer bis zu 17 Tonnen wiegt. Unser alter Wippkran, Baujahr 1936, stieß bei den immer größeren Anforderungen und behördlichen Auflagen altersbedingt an seine Grenzen.“ Auch anderswo werkeln Wolff-Geräte auf Werften, so ein 6531 Cross im niederländischen Dordrecht und ein 1250 B Wipper im belgischen Antwerpen.

Durchblick bis Doha

Linden Comansa konzentriert sich derweil auf den Kranführer und seinen Arbeitsplatz: „Cube“ heißt die neue würfelförmige Krankabine, bei der nicht nur die Vorderseite, sondern auch die Seiten und der untere Bereich vollverglast sind. Bei Wippkranen ist auch der obere Bereich der Kabine zusätzlich verglast. Durch- und Überblick ohnegleichen. Neu ist, dass dank „einer intelligenteren Anordnung aller Elemente“, so Linden, mehr Platz vorhanden ist, sogar für eine zweite Person. Einzige Wermutstropfen: In der kleineren Baureihe der Modelle 11LC132, 11LC90 und der Serie LC500 wird vorerst die jetzige kleinere Kabine beibehalten. Die neuen L- und XL-Kabinen sind etwas größer als die bisherigen, weshalb sie nicht in den bereits ausgelieferten Turmkränen installiert werden können. Neben vielen neuen Funktionen bieten sie sogar Raum für eine Kaffeemaschine oder eine Mikrowelle – Komfort im Kubus.

Noch mehr Komfort verspricht das im Bau befindliche Großprojekt Oasis im katarischen Doha: Wohnkomplex, Hotel mit 28 Etagen, Einkaufszentrum und Vergnügungspark. Auf dem 72.000 Quadratmeter großen Areal tummeln sich 15 Obendreherkrane aus dem Hause Liebherr mit Hakenhöhen zwischen 53,5 und 169 Metern: zehn 280 EC-H 12, zwei 200 EC-H 10, ein 1088 EC-H 40, ein 130 EC-B 6 und ein 71 EC-B 5. Bei dem Projekt sollen neue Qualitätsmaßstäbe in Design und Konstruktion gesetzt werden. Das Gebäude mit der markanten elliptischen Form umfasst exklusive Wohnungen der Luxusklasse in sieben Blöcken über neun Stockwerke, einschließlich Maisonette-Penthouses – mit 245 Wohneinheiten der Deluxeklasse. In einem Turm mit 29 Stockwerken ist das 7-Sterne-Hotel der absoluten Luxusklasse „La Cigale Mushreib“ untergebracht. Herz des Oasis-Projekts jedoch sind die Kronjuwelen: „Jewel in the Crown“ heißt der Freizeitpark mit zwei spitz aufragenden Glastürmen, in denen zwei Fahrgeschäfte untergebracht sind. Oha, Doha – was es nicht alles gibt. <<

WOLFFKRAN

Hoch hinaus
in Bogenhausen.



Wegweisende Technik und Service vom Leitwolf prägen die modernen Baustellen weltweit – wie hier in München beim Großprojekt „Bavaria Towers“ am Bogenhausener Tor. Es geht hoch hinaus: Auf der beengten City-Baustelle bieten die WÖLFFE ein sehr effizientes Montagekonzept und große freistehende Turmhöhen von bis zu 95 Metern. Willkommen im Rudel: wolffkran.de

Der Leitwolf. *The leader of the pack.*

