



DA WAREN'S NUR NOCH DREI

Im Zeichen der Konsolidierung: Die Kunden müssen sich von der gewohnten Konstellation vier großer Hersteller aus Deutschland verabschieden. Künftig sind es nur noch drei. Neues vom Markt für Mobilkrane bringt Alexander Ochs.

Demag adé – Kranfahrer, Kunden, Vermieter und Branchenbeobachter müssen sich über kurz oder lang von der Traditionsmarke Demag verabschieden. Das hat der japanische Konzern, zu dem die deutschen Kranbauer Tadano Demag und Tadano Faun gehören, Anfang April bekanntgegeben. Hintergrund ist die 2019 vollzogene Übernahme der Demag-Mobilkransparte von Terex Cranes durch Tadano.

Wenn zwei große Konzerne Elefantenhochzeit feiern, wird meist tief in die Rhetorik-Kiste gegriffen. Da ist die Rede von Synergieeffekten, vom Produktportfolio, von Optimierung, meistens auch von Restrukturierungsmaßnahmen und natürlich von einer rosigen, wahlweise auch goldenen Zukunft. Etwas anders ist der Fall bei Tadano gelagert, auch wenn es heißt, „mehrere operative, strategische Initiativen sollen die weltweite Präsenz der Tadano-Gruppe transformieren“ – nun, nachdem die beiden deutschen Töchter **Tadano Demag** und **Tadano Faun** ihr Schutzschirmverfahren erfolgreich abgeschlossen und damit die Insolvenz abgewendet haben. Auf zu neuen Ufern, heißt es nun, denn ein Weiter so kann es nicht geben.

Das Zauberwort beim japanischen Kranbauer heißt nun Transformation. Der erste Schritt betraf die Spitzenposition, die im globalen Konzern zu vergeben ist. So hat Koichi Tadano aus der fünften Generation der Gründerfamilie vor Kurzem Platz gemacht für Toshiaki Ujii, der seit April die Geschicke des Unternehmens leitet. Neben diesem Wechsel in der Chefetage kündigt Tadano mehrere operative Maßnahmen zur Umsetzung seiner langfristigen strategischen Ziele an. Dabei denke man nicht von Quartal zu Quartal, sondern in Jahrzehnten, lässt der Hersteller verlauten. Zum einen richtet Tadano sein operatives Geschäft neu aus, zum anderen soll Tadano zur weltweiten Marke werden. Im Zuge dessen erhalten auch die Krane neue Typenbezeichnungen.

Demag a.D.: Künftig soll die Marke Tadano für alle Krane genutzt werden. Anders gesagt: Die Marken Tadano (Faun) ATF und Demag AC für All-Terrain-Krane, Demag CC für Gittermastraupenkrane und Tadano Mantis für Teleskopraupenkrane werden bald wegfallen. Wie soll man die Krane dann anhand ihrer Bezeichnung zuordnen und erkennen können?



Grove-Trio mit breiter Brust:
Neue Kabine an den 3-Achsern
GMK 3060-3, 3060L-1 und 3060-2

MARKEN UND MACKEN

Nun, Tadano lässt zwar die Marken Demag, Faun und ATF wegfallen, bedient sich aber des Kniffs, die zwischengeschalteten Kürzel AC und CC, die die Baureihen verraten, beizubehalten. Zugleich stellt der Hersteller seine Nomenklatur generell um. Das heißt also, künftig wird es keinen AC 450-7 mehr geben (siehe *Kran & Bühne* Nr. 172, Dez./Jan. 2021, ab S. 34), sondern einen AC 7.450-1. Das AC steht für All-Terrain-Krane, gefolgt von der Anzahl der Achsen: 7, dann kommt die Tragkraft: 450 Tonnen, und das Ende der Modellbezeichnung markiert die Versionsnummer (quasi gleichbedeutend mit der Krangeneration). Gegebenenfalls wird davor noch eine Angabe zu Motor- oder Auslegerdaten eingerückt – wie L für „langer Ausleger“. Man sieht: Die Welt ist komplexer geworden. In den Nuller Jahren hießen die AT-Krane bei Demag noch schlicht AC 350, bisweilen ergänzt durch die Version (-1 oder -2), später dann durch die Anzahl der Achsen (AC 300-6).

Damit folgt Tadano nicht etwa primär der weltweiten Nummer 1 im Geschäft mit Fahrzeugkränen, nämlich Liebherr, sondern – Überraschung – dem Ansatz von Grove. Liebherr setzt bei seinen Mobilkränen die Produktreihe an die erste Stelle der Typenbezeichnung, während Grove und Tadano darauf verzichten. Alle drei transportieren den Krantyp zudem über Buchstaben wie GMK

(für Grove-Mobilkran) oder AC (für All-Terrain Crane) – oder eben Liebherrs Kürzel LTM (für Liebherr-Teleskopmobilkran). Was alle drei namensgebungstechnisch eint: Die Versionsnummer folgt am Ende, abgesetzt mit einem Bindestrich. So gibt es den oben genannten AC 7.450-1 von Tadano neben dem GMK 7450 von Manitowoc – der sofort den Zusatz „-1“ beziehungsweise „-2“ erhalten würde im Falle einer Überarbeitung. Liebherr hat die Eigenheit, all seinen Modellen eine „1“ voranzustellen, egal ob auf Rädern oder Ketten. Zur Jahresmitte 2004 hatte der schwäbische Kranbauer diese Nomenklatur eingeführt. Dabei sind solche Operationen – Umbenennungen von Produkten, Aufgeben von Marken etc. – manchmal wesentlich heikler als ein kniffliger Hub. Im Jahr 2010 hatte Terex Cranes, damals Konzernmutter von Demag, eine neue Namensgebung für seine Mobilkrane eingeführt nach dem Prinzip: Anzahl der Achsen plus Lastmoment. Also: 3 Achsen + 160 mt = 3160. Hinzu kam allerdings noch ein richtiger Name: Challenger. Seit Langem ist klar, dass dieser Weg in eine Sackgasse führte und der Name des Problem-Krans zum Programm wurde: eine große Herausforderung für den Konzern. Nochmal zurück zum aktuellen Beispiel: 2016 auf der bauma wurde mit großem Tam-Tam die Marke Demag reanimiert – um sie 2021 endgültig zu begraben, so scheint es.

Ohne Demag – One Tadano

Die neue Namensgebung soll dazu beitragen, Tadano zur weltweiten Marke für Krane zu machen. Das geht wohl am besten mit einer Neuheit: Im Laufe dieses Jahres will der Hersteller denn auch seinen ersten gemeinsam entwickelten All-Terrain-Kran aus seinen deutschen Werken Zweibrücken und Lauf vorstellen. Dabei wird Lauf zum Kompetenzzentrum für Unterwagen, während sich Zweibrücken ausschließlich auf den Oberwagen konzentriert. Und das gemeinsame Resultat dürfte, wenn alles glattläuft, im Herbst zu besichtigen sein. Und in dem Zusammenhang erklärt Tadano: „Die Zusammenführung aller Modelle unter der Marke Tadano verschafft dem Unternehmen die Gelegenheit, Synergien besser auszuschöpfen, Größenvorteile zu nutzen und letztendlich den Kunden ein wettbewerbsfähigeres Komplettprogramm der Hebetchnik anzubieten.“

Zugleich beginnt Tadano die Wiedereinführung der in Japan gefertigten Rough-Terrain-Krane für im europäischen Markt tätige Kunden. Im Gegenzug erweitert Tadano den Vertrieb seiner in den deutschen Werken von Tadano Faun und Tadano Demag produzierten All-Terrain- und Gittermastraupenkrane und will diese auch auf dem japanischen Heimatmarkt anbieten. „Wir arbeiten kontinuierlich an der Transformation der Tadano Gruppe, um die besten Maschinen, Technologien und Supportorganisationen noch effizienter zusammenzuführen, damit wir am Ende wettbewerbsfähiger werden und noch besser zum Erfolg unserer Kunden beitragen können“, erklärt der neue Firmenchef Toshiaki Ujii.

„Mit unseren derzeitigen strategischen Initiativen sind wir in der Lage, unsere Innovationskraft zu maximieren und die Anzahl neuer Kranmodelle, die wir in den kommenden vier Jahren auf den Markt bringen werden, deutlich zu erhöhen. Getreu unseren Kernwerten ‚Sicherheit, Qualität und Effizienz‘ auf dem Fundament der Compliance bringen uns diese Schritte der Verwirklichung unserer Vision näher, weltweit die Nummer 1 in der Hebetchnikbranche zu werden.“ Woran dies gemessen wird – ob am Umsatz, an den Stückzahlen, was auch immer – bleibt offen.

Spannend wird, welches neue Modell Tadano im Herbst herausbringen wird. Auch bei Manitowoc mit seiner Mobilkranmarke **Grove** stehen die Zeichen auf Neuentwicklung oder zumindest Neuvorstellung. Und es könnte gut sein, dass es sich um einen Großkran, um ein traglaststarkes Modell handelt. Fragt man Vice President Produkt- & Projektmanagement Andreas Cremer danach, ob ein AT-Kran jenseits der 400-Tonnen-Marke nichts für Grove sei, so erwidert er: „Das kann man so nicht sagen. Wir haben ja seit rund 20 Jahren den GMK7450 im Programm, und den bauen wir nach wie vor, auch manchmal mit einer zusätzlichen Achse; also kennen wir uns grundsätzlich auch mit mehr Rädern aus. Den GMK6400 hatten wir in der EU zeitweilig ausgesetzt, weil wir den Motor auf die Abgasstufe Euromot 5 umgestellt und unsere Kransteuerung für zukünftige Anforderungen auf die aktuelle CCS-Version verbessert haben. Den neuen GMK6400-1, der all diese Updates beinhaltet, wird man ab Ende des Jahres also auch wieder erhalten können. Das ist bei uns aber nicht das Ende dessen, worüber wir nachdenken, auch jenseits von 400 Tonnen“, so Cremer vielsagend. ↘



Der AC 80-4 ist Tadanos neuer 80-Tonner

Den Fortschritt erleben.



Liebherr Raupenkrane der LR-Serie

- Überlegene Traglasten, Online-Traglastberechnung
- Flexible Auslegerkonfigurationen
- Schnelle und einfache Selbstmontage
- Einfacher und kostengünstiger Transport
- Derrick-Ausrüstung für mehr Höhe und Traglast

Liebherr-Werk Nenzing GmbH
Dr. Hans Liebherr Straße 1
6710 Nenzing, Austria
Tel.: +43 50809 41 473
E-Mail: crawler.crane@liebherr.com
www.facebook.com/LiebherrConstruction
www.liebherr.com

LIEBHERR



GMK3050-3

GMK3060L-1

GMK3060-2

TRIO AUF DREI ACHSEN.

Prepare for comfort - Erleben Sie das Mehr an Komfort mit der neuen Generation der GMK Fahrerhäuser und entdecken Sie die Grove Taxikrane.

- Starke Traglasten bei 12 t Achslast ermöglichen mehr Einsätze ohne zusätzliche Transporte.
- Mit schneller Einsatzbereitschaft mehrere Hübe am Tag auf verschiedenen Baustellen erledigen, mit langem Ausleger große Reichweite erzielen oder besondere Vielseitigkeit an den Tag legen - Sie wählen den idealen GMK Dreiachser für Ihre Bedürfnisse.
- Diese GMK Kraftpakete sind so kompakt wie Zweiachser und sichern den Zugang zu beengten Baustellen sowie beste Manövrierbarkeit - ideal für Arbeiten in Innenstädten und in Innenräumen.
- Herausragende Positionierbarkeit dank optionalem variablem Abstützsystem MAXbase.
- Geringer Kraftstoffverbrauch mit modernster Euromot 5/ Tier 4 final Motorentechnologie und serienmäßigem ECO Mode.
- CCS Kransteuerung (Crane Control System) mit Ausleger-Konfigurator für einfachste, schnelle und intuitive Bedienung.



NEU Fahrerhaus

- Modernes Fahrerhaus mit dynamischem Design
- Besonderer Komfort und beste Ergonomie für den Fahrer
- Extrem kompakte Abmaße bei maximalem Platz im Innenraum

Für weitere Informationen wenden Sie sich an Ihren Grove Händler:
www.manitowoc.com

Hausaufgaben erledigt

Neben der Umstellung der Motoren stand bei Grove zuletzt die Entwicklung eines neuen Fahrerhauses im Mittelpunkt. Auf der Bauma 2019 als Prototyp enthüllt, wurde das neue Fahrerhaus für die Grove 3-Achser im Dezember vorgestellt. Doch nun kommt es auch den 4- und 5-Achsern des Unternehmens zugute, und zwar bis zu einer Tragfähigkeit von 150 Tonnen, also den Modellen GMK4090-1, GMK4100L-2, GMK5150-1 und GMK5150L-1. Auch hier ging es erst einmal um Hausaufgaben. Denn Auslöser waren die neuesten europäischen Crashtest-Regularien nach ECE R29-3. Die Kranfahrer sollen so mehr Raum bekommen – bei gleichbleibenden Maßen, sprich bei 2,55 Meter Breite. So bringt der Kranbauer aus Wilhelmshaven zahlreiche Features im Innenraum unter: Staufächer im Armaturenbrett, zwischen den Sitzen und in den Türen, die ausreichend Platz bieten zum Beispiel für Dokumente im A4-Format. Auch der gesamte Bereich zwischen den Sitzen ist mit Staufächern und Ablagen versehen. Zur Innenausstattung gehören USB-Buchsen zum Aufladen von Handys und anderen Geräten sowie Getränkehalter zum Aufladen des Fahrerflüssigkeitshaushalts.

Der luftgefederte Fahrersitz kommt mit Sitzheizung und Armlehnen daher. Eine geschlossene Mittelkonsole gibt es bei der neuen Generation der Fahrerhäuser auf den 4- und 5-Achsern nicht. Das Resultat ist ein freier Durchstieg von der Fahrer- zur Beifahrerseite über den Mittelgang. Und das optische Erscheinungsbild der Krane ändert sich ebenfalls ein Stückweit. Der Hersteller selbst bescheinigt seinen 4- und 5-Achsern mit neuem Fahrerhaus „einen deutlich dynamischeren Auftritt“. Als erster Kran mit dem neuen Fahrerhaus wird jetzt der GMK3060L-1 ausgeliefert. „Beim GMK5150L-1 sind wir mittlerweile in der Serienproduktion, und auch der GMK4100L-2 zusammen mit dem 4090-1 folgen Mitte des Jahres, ab Juli“, so Cremer.

Zeiten coronabedingt schwächerer Nachfrage scheint Grove nun hinter sich zu lassen: Die Nachfrage ziehe spürbar an, erklärt Andreas Cremer: „Unsere All-Terrain-Krane sind derzeit durch die Bank weg stark nachgefragt. Wir erfahren eine große Nachfrage nach unserem 3-Achser, dem GMK3060L-1, der jetzt nochmal neu überarbeitet wurde und mit dem neuen Fahrerhaus kommt. Die größeren Modelle GMK5250XL-1 und GMK6300L-1 werden ebenfalls gut nachgefragt. Grundsätzlich sind wir jetzt gerade in einer Phase, in der die Nachfrage deutlich anzieht, sowohl in Europa als auch in Nordamerika, aber auch in Australien und Übersee – nach einigen schwächeren Monaten.“

Hierzulande hat sich **MSG Krandienst** zuletzt gleich dreifach bei Grove bedient (siehe *Kran & Bühne* Nr. 172, Dezember/Januar 2021, S. 38). Krantrio auch für **Neeb**: Neben einem GMK6300L-1 und einem GMK4100L-1 gehört ein GMK3060L zum Paket. Der Taxikran zeichnet sich vor allem durch seinen 48 Meter langen Hauptausleger aus. Firmenchef Armin Neeb geizt nicht mit Lob: „Der GMK3060L bietet derzeit das beste Krankonzept unter den 60-Tonnen-Kranen: Der lange Mast, der sehr geringe Auslegerüberhang, die Kompaktheit und die gleichzeitig starken Traglasten sind einzigartig.“

Die Zukunft naht

Einzigartig ist auch so manches bei **Liebherr**. So hat der schwäbische Kranbauer mal eben den vierzigtausendsten Fahrzeugkran produziert. Das Jubiläumsmodell, ein Geländekran LRT 1100-2.1, geht an das polnische Energieunternehmen PGE GiEK. Bemerkenswert ist die Beschleunigung in den Verkaufszahlen: Brauchte Liebherr für die ersten 20.000 Fahrzeugkrane – darunter verstehen die Ehinger sämtliche Mobil- und Raupenkrane – 37 Jahre (1969 bis 2006), so konnte man die nächsten 20.000 Exemplare in gerade mal 14 Jahren absetzen. Nur acht Jahre später, 2014, folgte die Nummer 30.000. Die nächsten



Das neue Fahrerhaus
von Grove

10.000 Krane wurden in nur sechs Jahren gebaut. Je nachdem wie stark Corona reinhaut, könnte also 2025 schon die 50.000er-Marke wackeln.

Doch bis es soweit ist, muss auch Liebherr seine Hausaufgaben machen. Aufgaben, das heißt hier auch aufgraben: Rund 900.000 Quadratmeter Werksfläche am Standort Ehingen sind nicht genug. Die Baumaßnahmen laufen bereits seit vielen Monaten auf Hochtouren. Das bisherige, mittlerweile technisch überholte Hauptlager wird durch mehrere Neubauten in ein Lager für Ersatzteile und ein Lager für die Serienproduktion gesplittet. Entstehen soll ein hochmoderner Komplex aus LKW-Schleuse, zweigeschossigem Hallenbereich, Hochregallager und Kleinteilelager. Hierfür sind aufwändige Arbeiten am Fundament notwendig. Große Drehbohrgeräte von Liebherr Nenzing bohrten exakt 465 Löcher, um Bohrpfähle zu erstellen. Diese sind zwischen 18 und 33 Meter tief im Untergrund verankert. So wird zudem Energiegewinnung durch Geothermie für das neue Gebäude möglich. Bis 2024 soll das neue Ersatzteil- und Versandlager fertiggestellt und voll funktionsfähig sein. Ebenso baut Liebherr ein separates Lager für Teile, welche für die Serienproduktion der Mobil- und Raupenkrane benötigt werden. Dieses Lager wird sich auf zwei Gebäude verteilen. „Wenn man sieht, was hier im Werk derzeit alles entsteht an neuen Gebäuden und Prozessen, kann man klar sagen: Wir machen uns am Standort Ehingen fit für die Zukunft. Und dafür nimmt die Familie Liebherr einen hohen zweistelligen Millionenbetrag in die Hand“, erläutert der kaufmännische Geschäftsführer Daniel Pitzer. Viele interne Prozesse, Materialflüsse und Systeme werden zudem von Grund auf neu aufgesetzt. ↘

Im Jahr 2020 hat das Ehinger Liebherr-Werk zwei Milliarden Euro umgesetzt. Zumal die Kunden sich ja auch nicht lumpen lassen und ordentlich bestellen. So hat die Hamburger Firma **Krandienst Schulz** bei Liebherr ein Paket über neun Mobilkrane von 60 bis 700 Tonnen Tragkraft geordert. Und **Ulferts & Wittrock**? Bestellt gleich 31 Liebherr-Mobilkrane – nach 80 Stück in den vergangenen zwei Jahren. **Hüffermann**? Nimmt allein in diesem Jahr 20 Exemplare ab. Um nur einige Beispiele zu nennen. Der norddeutsche Kranvermieter startet damit eine regelrechte Großkran-Offensive. Neben zwei großen Raupenkränen mit 750 beziehungsweise 1.000 Tonnen Tragkraft stehen ein LTM 1450-8.1 mit 450 Tonnen, ein LTM 1650-8.1 mit 650 Tonnen Traglast sowie die jüngsten Neuheiten LTM 1120-4.1 und LTM 1150-5.3 auf dem Bestellzettel. Hüffermann-Geschäftsführer Daniel Janssen erklärt: „Der starke LTM 1650-8.1 soll für den Bereich Infrastruktur und als würdiger Nachfolger des LTM 1500-8.1 zum Einsatz kommen. Der LTM 1450-8.1 ist als Schnelleinsatzkran für das Tagesgeschäft und zur Unterstützung unserer Sparte Turmdrehkrane geplant. Er wird bei hohen Hakenhöhen für Obendreher eingesetzt werden. Mit seinem 85 Meter langen Teleskopausleger ist er ein sehr flexibler Mobilkran für Turmdrehkranmontagen, insbesondere ab 60 Meter aufwärts.“

Palette komplettiert

Tonnagetechnisch tiefer angesiedelt sind die Neuheiten von Tadano. So hat Tadano Demag einen neuen vierachsigen 80 Tonnen All-Terrain-Kran angekündigt, den AC 80-4. Er füllt die Lücke zwischen dem 60-Tonner AC 60-3 und den beiden 100-Tonnern vom Typ AC 100. Der neue Kran verfügt über einen 60 Meter langen siebenteiligen Hauptausleger, im Vergleich zu 50 Metern beim AC 60-3 und AC 100-4. Damit ist er auch minimal länger als beim AC 100-4L mit langem Ausleger, der einen sechsteiligen 59,4-Meter-Ausleger aufweist. Der neue Kran kann mit einer Reihe imposanter Traglasten aufwarten: Er schafft 5,4 Tonnen am voll ausgefahrenen Ausleger bei einer Ausladung von 30 Metern (gegenüber

sechs Tonnen beim AC 100L) oder 9,7 Tonnen an einem 50-Meter-Ausleger bei einem Radius von 10 Metern. Zum Vergleich: Der AC 100 schafft 10,9 – benötigt dafür aber 24,5 Tonnen Gegengewicht. Der AC 80-4 verfügt auch über eine imposante Winde mit 6,8 Tonnen im Einstrangbetrieb. Eine 6,5 Meter lange Hauptauslegerverlängerung kann Lasten bis zu 23,8 Tonnen heben und um 25 oder 50 Grad abgewinkelt werden, also Lasten über Störkanten hieven. Eine 1,5-Meter-Montagespitze (Runner) hat eine Kapazität von 26,6 Tonnen. Der Hauptausleger kann bis zu drei Grad unter die Horizontale abgesenkt werden, um das Rüsten vom Boden aus zu ermöglichen. Die neue variable Flex-Base-Abstützung ist ebenfalls Standard mit automatischer Überwachung. Auf der Baustelle zeigt das neue System Demag Surround View mit Hilfe von vier Kameras ein computergestütztes Diagramm der möglichen Stützkonfigurationen und des Gegengewichts-Heckschwenkradius für die gewählte Position an. Es funktioniert auch auf der Straße, wo es Bilder entlang der Kranseiten liefert, sobald der Blinker betätigt wird, sodass der Fahrer Radfahrer, Fußgänger oder andere Hindernisse erkennen kann. Das Unternehmen gibt an, dass der neue Kran auch der kompakteste in seiner Klasse ist mit einer Gesamtlänge von 12,15 Metern, einer Unterwagenlänge von 10,6 Metern, einer Gesamtbreite von 2,55 Meter und einer Gesamthöhe, die 3,85 Meter nicht überschreitet. Damit dürfte er sich perfekt als Taxikran eignen, da er potenziell viel wendiger ist als die meisten 100- bis 120-Tonnen-Modelle, während er die gleiche Auslegerlänge und durchaus konkurrenzfähige Traglasten bietet. ↘

Der LTM 1500-8.1 von Schares hebt in Herne das Fundament eines Baukrans aus, das seit Ende der 80er Jahre im Boden schlummerte





© Tadano Ltd. 2021

DER KONKURRENZ VORAUSS.

DER NEUE AC 4.080-1

Der neue Tadano AC 4.080-1 deckt mit seinem 60 Meter Ausleger und seiner kompakten Bauweise eine enorme Einsatzbreite ab. Das gilt vor allem in Verbindung mit der stufenlosen Abstützung Flex Base und dem Positionierungssystem Surround View, die ihn unter beengten Bedingungen zur ersten Wahl bei vielen Einsätzen machen wird.

Ob als Hauptkran oder als starker Hilfskran, dank einer klassenweit unschlagbaren Tragfähigkeit in Auslegersteilstellung kann man mit dem neuen AC 4.080-1 in Zukunft wohl auf vielen Baustellen rechnen.



Tadanos neue Aufbaukrane HK 4.050-1 und 4.070-1

Und jetzt mal etwas Aufbauendes: Tadano hat seine 50- und 70-Tonnen-LKW-Krane HK 4.050-1 und HK 4.070-1 auf handelsüblichem LKW-Chassis auf den Markt gebracht. Die beiden neuen Modelle ersetzen den HK 40 und den HK 70 und sind Teil einer Strategie des Herstellers, den Markt für LKW-Aufbaukrane stärker zu beackern. Beide Krane können in der Arbeitskonfiguration mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 32 Tonnen fahren. Der HK 4.050 hat eine Gesamtlänge von 11,1 Metern, das Modell HK 4.070 ist 11,8 Meter lang. Beide sind 2,55 Meter breit und unter vier Meter hoch. Die vordere und vierte Achse sind lenkbar und mit Super-Single-Reifen ausgestattet, während die zweite und dritte Achse näher in Richtung Fahrzeugmitte montiert sind und über LKW-Doppelbereifung verfügen. Das Ergebnis ist ein Wenderadius, der bis zu zwei Meter kleiner ausfällt als bei den Vorgängermodellen. Die drei hinteren Achsen sind alle luftgefedert. Die Krane können auf Volvo- oder Scania-Fahrgestelle montiert werden, wobei der HK 4.050 auch auf Mercedes- oder MAN-Fahrgestellen zu haben ist. Der HK 4.050 verfügt über einen 35,2 Meter langen vierteiligen Ausleger, während der HK 4.070-1 einen fünfteiligen 41 Meter langen Ausleger aufweist. Beide können Lasten teleskopieren und setzen dabei auf einen einzelnen Teleskopzylinder. Beide verfügen über eine neun Meter lange Klappspitze, während der HK 4.070 zusätzlich die Option einer 8,8 bis 15,8 Meter langen Doppelklappspitze bietet, die auf bis zu 40 Grad steilstellbar ist und die maximale Kipphöhe auf 60 Meter erhöht. Der erste HK 4.070-1 geht übrigens an **Castell Autokran**.

Und bei den geländegängigen Kranen hat **Terex Cranes** mit dem TRT 90 das neueste Modell seiner Terex Rough Terrain (TRT)-Produktreihe vorgestellt. Der Kran mit einer maximalen

Tragfähigkeit von 90 Tonnen ist das zweite Modell der TRT-Serie nach dem 80-Tonner TRT 80. Beide Geräte verfügen dem Hersteller gemäß über einen proportionalen Auslegermodus mit voller Leistung – sprich: Full Power Boom –, der dem Bediener unabhängig von der Auslegerlänge die beste Hubleistung bietet. Beim neuen 90-Tonnen-Modell sorgt ein fünfteiliger 47-Meter-Ausleger mit dreifachem Teleskopiermodus für eine maximale Hakenhöhe von 45 Metern. Ebenso ist ein zusätzlicher zweiteiliger Hilfsausleger mit 9 beziehungsweise 17 Metern Länge zu haben, mit dem eine Hakenhöhe von 64 Metern drin ist. Seine Maximallast hebt der Kran auf 2,3 Metern.

Auch Tadano bringt drei Rough-Terrain-Krane speziell für den europäischen Markt heraus: den 70-Tonner GR-700EX-4, den 90-Tonner GR-900EX-4 und den 100-Tonner GR-1000EX-4. Das größte Modell prunkt mit stattlichem 51-Meter-Teleskopausleger, voll ausgefahren in knapp drei Minuten.

Im Bereich der LKW-Aufbaukrane sind unter anderem auch die italienischen Hersteller **Locatelli**, **Idrogru** und **Marchetti** aktiv. Marchetti hat vor einem Jahr den MTK 180 vorgestellt, einen 180-Tonner mit einem 7,9 bis 36,3 Meter langen Teleskopausleger, der mit Gitterstücken eine Gesamtsystemlänge von 53 Metern erzielt. Die Palette von Idrogru umfasst zwölf Modelle mit Traglasten zwischen 90 und 300 Tonnen. Im Citykranbereich sind die beiden 2-Achser von **Kato** aus Japan angesiedelt mit Traglasten von 13 und 25 Tonnen.

K&B



Terex-Geländekran TRT 90



Rigas LTM 1450-8.1 und Eiseles LTM 1500-8.1 beim Brückenschwenk in Darmstadt