

Marktübersicht 3-Achser: Die Kompakten!

Der Tragkraftbereich bis 60 t gilt gemeinhin als „preiskritisch“. Trotzdem bieten die Hersteller in diesem Bereich einen ganzen Strauß an AT-Kranen. Die KM-Redaktion hat sich einmal die 3-Achser angeschaut. Text: Jens Buschmeyer

Gleich neun aktuelle 3-Achser bieten die in Deutschland produzierenden AT-Kranhersteller. Und es ist wichtig, hier von den in Deutschland produzierenden Kranherstellern zu sprechen, denn auch in anderen Ländern werden 3-achsige AT-Krane produziert – und für diese ist der europäische Markt selbstverständlich ebenfalls sehr interessant. Der chinesische Hersteller XCMG zum Beispiel hat laut einer aktuellen Pressemitteilung unlängst für acht 3-Achser das europäische „Standardprüfverfahren“ durchlaufen, bevor diese an einen Kunden in Europa ausgeliefert wurden (Anm. d. Red: Ob damit die CE-Normierung gemeint ist, geht aus der Mitteilung nicht hervor).

Gut möglich also, dass die großen Vier in Europa gerade in den preiskritischen Segmenten demnächst Konkurrenz

aus China bekommen. Aktuell aber bedienen Liebherr, Terex, Manitowoc und Tadano den AT-Teleskopkranmarkt in großen Teilen Europas fast zu 100 %. Und zwar gründlich, denn bei neun Kranen im 3-Achs-Bereich – hinzu kommt noch der

ATF 50G-3 in EU-Stufe III-Ausführung für Exportmärkte – sollten eigentlich keine Wünsche offenbleiben.

Nach unten hin abgerundet wird die Angebotspalette durch die City-Krane Demag AC 45 City sowie den LTC 1050-3.1 von Liebherr. Beides sind Nischenkrane – im bes-

ten Sinne dieses Wortes. Im Entwicklungsfokus dieser Ein-Kabinen-Krane, bei denen auf die Unterwagenkabine verzichtet wird, steht eindeutig die Kompaktheit, um wirklich auch in die kleinste Nische gelangen zu können.

Das zeigt sich ganz eindeutig beim Vergleich der Krاندaten. Während die „konventionellen“ 3-Achser mit Unterwagenkabine durchweg eine Gesamtlänge von über 11 m und eine minimale Durchfahrthöhe von ungefähr 3,6 m aufweisen, bleiben der LTC 1050-3.1 mit 10.374 mm beziehungsweise 10.335 mm und

der AC 45 City mit gar nur 8.690 mm deutlich unter dieser Marke.

Bei der minimalen Durchfahrthöhe distanzieren die beiden City-Krane ihre konventionellen Kollegen um im Schnitt gute 60 cm, das ist eine Menge. LTC 1050-3.1 und AC 45 City landen beide nur wenige Millimeter oberhalb der 3 m-Marke – bei vollem Luftdruck, mit weniger Luft auf den Reifen, geht es dann auch unter die 3 m-Marke, womit sie sich hervorragend für den Halleneinsatz eignen.

Vollkommen kompromisslos wurde der Demag AC 45 City darauf getrimmt, möglichst nah an die Last heranzukommen. Er darf wohl als DAS Synonym für Kompaktheit gelten. Und mit seiner vollkommen variablen Abstützung kommt er auch mit den beengtesten Einsatzbedingungen zurecht. Und wer so nahe an die Last herankommt, dem reichen dann die 45 t maximale Tragkraft, die der City-Kran aus Zweibrücken nominell zu bieten hat.

Und wer viel in Hallen oder vergleichbaren Umfeldern zum Einsatz kommt, dem reicht auch ein 32 m langer Hauptausleger. Dieser Ansatz ist durchaus nachvollziehbar, zumal der AC 45 nicht nur mit seiner Kompaktheit punkten kann. Besonders hervorzuheben ist das Achslastenkonzept beim Demag AC 45 City. Dass sich die Kranhersteller angesichts der Genehmigungspraxis in Deutschland und Europa Gedanken darüber machen, wie die Krane auch mit 10 t Achslast statt der 12 t auf die Straße kommen, darf eigentlich schon fast erwartet werden. In Zweibrücken ist man da noch einen

Bei der minimalen Durchfahrthöhe distanzieren die beiden City-Krane ihre konventionellen Kollegen um im Schnitt gute 60 cm, das ist eine Menge.



Im Oktober vergangenen Jahres stellte Demag den Nachfolger des AC 40 City vor, den AC 45 City. Auch der 45-Tonner ist wirklich außerordentlich kompakt.

Schritt weiter gegangen: Der AC 45 City kommt mit 12, mit 10 und unter 9 t Achslast auf die Straße. In der 9 t-Variante zwar vollkommen „nackt“, aber wohl genehmigungsfrei. Da kann der zusätzliche Transport – gegebenenfalls auf einem Anhänger hinter dem Kran – vielleicht gut verkraftet werden.

Etwas anders gelagert ist die konzeptionelle Ausrichtung beim LTC 1050-3.1, für den der Hersteller übrigens neben der 12 t-Achslastvariante ab Werk lediglich noch eine 11 t-Variante bietet. Im Vergleich zu den „konventionellen“ 3-Achsern ist der LTC ebenfalls sehr kompakt, aber eben nicht ganz so kompakt wie der AC 45 City, dafür bietet er einen 36 m langen Hauptausleger und ist in der 50 t-Tragkraftklasse angesiedelt.

Dass der LTC 1050-3.1 mit der vollkommen flexiblen Abstützung VarioBase ausgestattet ist, ist bei Liebherr eigentlich nicht unbedingt hervorzuheben – jeder EU-Stufe IV-Kran aus Ehingen wird damit ausgeliefert. Damit sind die Ehinger Vorreiter in der Branche. Und gerade beim „Nischenkran“ LTC 1050-3.1 macht die VarioBase besonders viel Sinn.

Bemerkenswert aber ist, dass Liebherr beim LTC 1050-3.1 nicht auf einen Liebherr-Motor setzt, sondern, dass der



Mit einer minimalen Durchfahrthöhe von etwas mehr als 3 m kann der LTC 1050-3.1 punkten.

City-Kran wie der 45-Tonner aus Zweibrücken von einem MTU-Motor angetrieben wird, der in fünf der neun Krane

Bei der Leistung, die ein Motor in dieser Klasse mitbringen sollte, sind sich die vier Hersteller ziemlich einig: etwa 360 PS

Ebenfalls auffällig in der City-Kran-Klasse ist, dass die Hersteller die teleskopierbaren Traglasten deutlich in den Fokus gestellt haben.

zum Einsatz kommt. Im Grove GMK3060 allerdings arbeitet ein Cummins, und Liebherr setzt ansonsten natürlich auf Liebherr-Motoren.

sollten es schon sein. Überwiegende Einigkeit auch beim Getriebelieferanten. Der bevorzugte Getriebelieferant aller vier Hersteller ist eindeutig ZF. AS-tronic oder – bei Liebherr –

TraXon, dem Nachfolger der AS-Tronic, sind die bevorzugten Produkte. Jedoch machen auch hier die City-Krane eine Ausnahme: im LTC 1050-3.1 bringt ein Lastschaltgetriebe von ZF kombiniert mit einem Wandler auf die Straße, beim AC 45 City ist ein Allison-Vollautomat – ebenfalls kombiniert mit einem Wandler.

Von der Straße runter und am Einsatzort angelangt, macht der Wandler zumindest bei den Ein-Kabine-Kranen mit Sicherheit Sinn, denn unter beengten Platzverhältnissen wird eben auch sehr viel und sehr



DAMIT AUCH DAS SCHWIERIGSTE VORHABEN EINFACH MÖGLICH WIRD:

DIE KRAFT ZUR LÖSUNG.



Als Premiumanbieter für Kran- und Transportdienstleistungen bietet Schmidbauer für jedes Projekt ein Full-Service-Konzept mit einem deutlichen Leistungsplus – das nahtlose Zusammenspiel von modernster Technik und präzisiertem Engineering.

Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!

- ▶ T +49 89 898676-0
- ▶ info@schmidbauer-gruppe.de



Der Liebherr LTM 1050-3.1 während einer Fahrdynamikvorführung.

KM-Bild

feinfühlig manövriert werden müssen.

Ebenfalls auffällig in der City-Kran-Klasse ist, dass die Hersteller die teleskopierbaren Traglasten deutlich in den Fokus gestellt haben. Ein Merkmal, das generell in der 3-Achs-Klasse und besonders bei den City-Kranen keine unerhebliche Rolle spielt, wenn es zum Beispiel gilt, eine Last in eine Nische unter der Decke „zu drücken“.

35 t maximale teleskopierbare Tragkraft gibt hier Liebherr für seinen LTC 1050-3.1 an, beim AC 45 City sind es 25,9 t, 24 t beim AC 55-3 und dem AC 60-3 sowie 20,2 t beim LTM 1050-3.1. Vorne liegt hier der ATF 60G-3 mit richtig guten 40 t.

Ansonsten ist das Thema Tragkraftvergleich immer ein ganz besonderes Thema. Ja klar, das Zahlenwerk gibt unbestechlich darüber Auskunft, was der Kran kann. Und irgendwie ist es eigentlich immer so, dass irgendein Kran im Vergleich zu einem anderen Kran irgendwo für sich die Spitzenposition beanspruchen kann – das können die anderen aber eben auch.

Tatsache aber ist, dass sich die Klassifizierungen der Kranhersteller im 3-Achs-Segment durchaus nachvollziehen lassen. Im Vergleich zum AC 45 City ist der LTC 1050-3.1 ein 50 Tonner –

So stellt sich einfach auch die Frage, ob am Ende nicht die Tragkraft entscheidet, sondern das Konzept. Und konzeptionell bieten die 3-Achser schon einige Schmankerl.

und zwar nicht nur wegen der Traglasten, sondern auch, weil der LTC 1050-3.1 mit 36 m einen um 4 m längeren Teleskopausleger bietet.

So stellt sich einfach auch die Frage, ob am Ende nicht die Tragkraft entscheidet, sondern das Konzept. Und konzeptionell

bieten die 3-Achser schon einige Schmankerl. Da ist zum Beispiel das Kabinenkonzept des LTC 1050-3.1. Während der Straßenfahrt ist diese an den vorderen Rand des Fahrzeugrahmens teleskopiert und der Ausleger ist zudem in eine Fahrstellung gebracht, die der „konventionel-

len“ AT-Krane entspricht. Der Kranbediener schaut also unter dem Hauptausleger hindurch, nicht wie beim AC 45 City über ihn hinweg. Dies und die vordere Kabinenposition dürfte doch zahlreichen Kranbedienern entgegenkommen, die auf diese Weise wieder ein Stück „normales“ Fahrgefühl erhalten.

Doch damit nicht genug. Im Kranbetrieb ist die Kabine wahlweise als gewöhnliche Krankabine am Oberwagen platziert, kann aber auch in die Höhe und nach vorne teleskopiert werden, was eine ideale Sicht auf das Arbeitsfeld ermöglicht – gerade wenn es darum geht, Lasten in Lücken – zum Beispiel unter einem Dach – einzuheben.

Neben diesem LTC 1050-3.1 für die ganz engen Nischen bietet Liebherr mit dem LTM 1050-3.1 aber noch einen weiteren 50-Tonner sowie mit dem LTM 1055-3.2 und dem LTM 1060-3.1 noch einen 55-Tonner und einen 60-Tonner. Die Klassifizierungslogik bei den LTM-Produkten ist recht einfach: längere Hauptausleger UND mehr Tragkraft schlagen sich in einer höheren Tragkraftklasse nieder.

Der 50-Tonner von Liebherr bietet im Vergleich zu seinem LTC-Pendant mit 38 m einen



Ein Kran, zwei Konzepte: Innerhalb der 12 t-Achslastbegrenzung kann der Demag AC 55-3 seinen kompletten Ballast mitführen. Der 55-Tonner hat dann alles dabei, denn eine Hauptauslegerverlängerung für den üppigen 50 m langen Teleskopausleger wird für diesen Kran nicht angeboten ...

um 2 m längeren Hauptausleger und zudem eine längere Hauptauslegerverlängerung (HAV), mit denen Hakenhöhen von bis zu 54 m statt 44 m beim LTC erreicht werden können. Die maximale Tragkraft übertrifft die des LTC dank eines maximalen Ballastes von 9 t – beim LTC sind es 6,5 t. Auf der Straße nimmt der LTM 1050-3.1 innerhalb der 12 t-Achslasten allerdings nur 7 der 9 t mit.

Noch einmal 2 m länger als der des 50-Tonnners ist der Teleskopausleger des LTM 1055-3.2. Zusammen mit der bis zu 16 m langen HAV kommt der 55-Tonner aus Ehingen auf eine Hakenhöhe von bis zu 56 m, ebenfalls ein Plus von 2 m gegenüber dem LTM 1050-3.1.

Den Tragkraftgewinn erzielt der 55-Tonner gegenüber dem 50-Tonner durch eine üppigere Ballastierung, nämlich mit 12 t statt der 9 t beim LTM 1050-3.1. Allerdings kommt der LTM 1055-3.2 nur mit 5,5 dieser 12 t auf die Straße – jedenfalls, wenn die 12 t Achslastbegrenzung eingehalten werden soll.

Nach oben hin wird die doch sehr umfangreiche Angebotspalette an 3-Achsern aus Ehingen mit dem LTM 1060-3.1 abgerundet, der mit seinem 48 m langen Teleskopausleger



Der LTM 1055-3.2 bedient die 55 t-Tragfähigkeitsklasse im umfangreichen 3-Achs-Portfolio von Liebherr.

Noch einmal 1,6 t mehr maximalen Ballast bietet Manitowoc für den GMK3060 an, nämlich insgesamt 13,6 t – und damit die üppigste Ballastierung in der 3-Achs-Klasse.

und den maximalen Tragkräften am Hauptausleger, die der 60-Tonner mit maximal 12,8 t Ballast – LTM 1055-3.2: 12 t – erzielt, den 55-Tonner distanziiert. Zusammen mit der HAV erreicht das Ehinger Flaggschiff im 3-Achs-Segment eine Hakenhöhe von bis zu 63 m,

noch einmal ein Plus von 7 m gegenüber dem LTM 1055-3.2. In der 12 t-StVO-Variante geht der LTM 1060-3.1 mit 5,5 t Ballast auf die Straße.

Alle drei LTM-3-Achser verfügen über den gleichen Antriebsstrang bestehend aus Liebherr-Diesel-Motor und ZF-

Getriebe – und zwar in sehr naher Zukunft komplett auf TraXon umgestellt, wenn nicht schon geschehen.

Immer noch mit der AS-Tronic von ZF sind die beiden „konventionellen“ 3-Achser von Demag ausgestattet: der AC 55-3 und der AC 60-3. Mit ihnen bietet Demag in der 3-Achs-Klasse drei Produkte. Allerdings verrät insbesondere der Blick auf die Abmessungen, dass es sich beim 55-Tonner und dem 60-Tonner eigentlich um einen Kran handelt, der lediglich unterschiedlich ausgestattet wird.



... wer mehr Reichweite benötigt, dem bietet Demag den AC 60-3 mit mehr maximalen Ballast und eben einer HAV.

Gut gedämpft

Hochwirksame Schwingungsdämpfer für Trägergeräte zum Einsatz von Vibrationsbären, sensiblen Lasten und erschütterungsempfindlichen Gütern.



Elektrische und hydraulische Vibrationsbären mit Fliehkräften von 200-2000 kN.



TÜNKERS
Ramm- und Ziehtechnik

Telefon: 02102/4517-0
E-Mail: info@tuenkers.de
Web: www.tuenkers.de



Ein ziemlich ungewöhnliches Konzept hat Tadano beim ATF 60G-3 realisiert, der auch enorm hohe teleskopierbare Tragkräfte von bis zu 40 t bietet.

Mit dem Demag AC 55-3 verfolgt der Hersteller nämlich das Alles-dabei-Konzept. Das bedeutet, dass der 55-Tonner in der ab Werk vorgesehenen Vollausstattung innerhalb der 12 t-Achslastbegrenzung auf die Straße darf. Zu dieser Ausstattung gehören 6 t Ballast, allerdings keine Hauptauslegerverlängerung außer einer Montagespitze. Darüber hinaus gibt Demag für den AC 55-3 in den Tragkrafttabellen auch gleich noch die 10 t-Achslastvariante an.

Das Konzept ist also klar: Der 55-Tonner ist der Kran für

Dabei ist die 10 t-Achslastvariante angesichts der schon seit Längerem bekannten Genehmigungsproblematik gerade in der 3-Achs-Klasse durchaus hilfreich ...

die schnellen Einsätze – ankommen, abstützen und los geht's. Wer mehr Tragkraft und größere Hakenhöhen, als der ohnehin schon üppige 50 m lange Hauptausleger – Topwert in der 3-Achs-Klasse – bietet, benötigt, der kann dann auf den AC 60-3 zurückgreifen. Für den 60-Tonner sind die eigentlich üblichen

Hauptauslegerverlängerungen verfügbar, mit denen der AC 60-3 Systemlängen von bis zu 66 m erreicht. Die maximalen Tragkräfte erzielt der 60-Tonner aus der Pfalz mit einem maximalen Ballast von 12,1 t – also 6,1 t mehr als beim AC 55-3.

Noch einmal 1,5 t mehr maximalen Ballast bietet Manitowoc

für den GMK3060 an, nämlich insgesamt 13,6 t – und damit die üppigste Ballastierung in der 3-Achs-Klasse. Wie bei allen anderen 60-Tonnern im 3-Achs-Segment kann nur ein Teil des maximalen Ballastes innerhalb der 12 t-Achslastbegrenzung mitgenommen werden. Wie viel, hängt auch beim GMK3060 davon ab, was sonst noch auf der Baustelle benötigt wird.

Reicht zum Beispiel der 43 m lange Hauptausleger nicht aus und muss also die HAV mitgeführt werden, mit der der 60-Tonner aus Wilhelmshaven Systemlängen von bis zu 60 m erreicht, dann sind es 7,6 t. Wird hingegen mehr Tragkraft und weniger Hakenhöhe oder Reichweite benötigt, dann kann die HAV natürlich auf dem Betriebshof verbleiben. Ohne HAV aber kann der GMK3060 dann bis zu 8,6 t Ballast innerhalb der 12 t-Achslastbegrenzung mitführen. Das ist eine ganze Menge Ballast, selbst wenn die HAV mit zum Einsatz gebracht wird. Das macht den Wilhelmshavener natürlich auch sehr flexibel und kompensiert den Reichweittennachteil des vergleichsweise kurzen Hauptauslegers.

Ebenfalls auffällig beim GMK3060 ist der für einen konventionellen AT-Kran äußerst kompakte Unterwagen. Mit gerade einmal 8.685 mm Unterwagenlänge haben die Wilhelmshavener den kompaktesten „konventionellen“ 3-Achser auf die Räder gestellt und erreichen damit sogar City-Kran-Niveau. Ohne Unterwagenkabine könnte es möglicherweise gar für die Krone der Kompaktheit reichen, ganz abgesehen davon, dass ein 3-achsiger City-Kran unterhalb der 60 t-Tragfähigkeitsklasse auch ganz gut ins Produktportfolio der Wilhelmshavener passen würde.

Das gilt allerdings ebenso für den Hersteller Tadano, der wie Manitowoc das 3-Achs-Segment in EU-Stufe IV-Ausstattung aktuell lediglich mit dem ATF 60G-3 bedient. Der



Der GMK3060 von Manitowoc bietet einen extrem kompakten Unterwagen und kann mit richtig viel Ballast innerhalb der 12 t-Achslastbegrenzung auf die Straße.

60-Tonner aus Lauf bietet einen 48 m langen Teleskopausleger – das sind 2 m weniger als beim AC 60-3, gleich viel wie beim LTM 1060-3.1 und 5 m mehr als beim GMK3060. Mit der HAV werden so Systemlängen bis zu 58,4 m erreicht.

Seine maximalen Tragfähigkeiten erzielt der ATF 60G-3 mit 13 t Ballast. Besonders auffällig bei den Tragkräften ist die sehr hohe teleskopierbare Tragkraft: Bis zu 40 t gibt der Hersteller in seiner Tragkrafttabelle für den ATF 60G-3 an – ein absoluter Topwert, der sich für einen Krandienstleister eigentlich gut vermarkten lassen sollte.

Mit dem ATF 60G-3 hat Tadano einen wirklich interessanten Kran auf den Markt gebracht. Ein Kran, der zudem schon echte City-Kran-Gene in sich trägt. Ungewöhnlich ist ganz sicher schon alleine die Anordnung der Achsen. So verfügt der 60-Tonner aus Lauf über zwei Vorderachsen, um, wie es in einer Pressemitteilung des Herstellers heißt, eine bessere Gewichtsverteilung zu ermöglichen. Zudem wurde der Motor verblockt mit dem Getriebe im Oberwagen platziert, wo der Antriebsstrang als Gegengewicht wirken kann. Dies ermöglichte es den Konstrukteuren, unter anderem eine 10 t-Achslastvariante darstellen zu können.

Damit tun sich die übrigen 60-Tonner recht schwer, jedenfalls finden sich in den der KM-Redaktion vorliegenden Datenblättern keine entsprechenden Hinweise darauf, wie sich die Achslasten auf 10 t begrenzen lassen. Rein rechnerisch ist diese Variante zwar für den GMK3060 möglich und der AC 60-3 ist dann eben als AC 55-3 unterwegs, doch nur Tadano sieht die 10 t-Achslastvariante explizit für seinen 60-Tonner vor.

Dabei ist die 10 t-Achslastvariante angesichts der schon seit längerem bekannten Genehmigungsproblematik gerade in der 3-Achs-Klasse durchaus

hilfreich, um diese Krane möglichst flexibel mobilisieren zu können. Nicht überall darf ein Kran eben mit 12 t Achslast auf die Straße. Ganz unabhängig davon, ob dies gerechtfertigt ist, wenn doch so manche Lkw-Antriebsachse überladen zum Teil mit deutlich über 12 t unterwegs ist.

Aber es ist für die Kranhersteller natürlich auch sehr schwierig, überhaupt die 12 t Achslastbegrenzung einzuhalten. Der Trend, immer mehr Tragkraft auf immer weniger Achsen zu bringen, zwingt ohnehin schon zu Kompromissen. Noch vor zehn Jahren markierte die 60 t-Klasse den Einstieg in das 4-Achs-Segment. Eine Achse mehr bedeutet natürlich auch mehr Nutzlast. So konnte der 1998 vorgestellte ATF 60-4 innerhalb von 12 t Achslast in Vollausrüstung auf die Straße. Das heißt: mit HAV, mit Geschirr und mit vollem Ballast.

Das geht bei den 3-achsigen 60-Tonnern nicht mehr. Und nicht nur bei den 3-achsigen 60-Tonnern. Bis auf die beiden City-Krane und den AC 55-3 – für den es allerdings keine HAV gibt – geht kein aktueller 3-Achser in Vollausrüstung auf die Straße. Das zwingt die Krandienstleister zu Entscheidungen, die bei einem Kran, der immer alles dabei hat, nicht anliegen.

Die Frage stellt sich nämlich, was über den Einsatztag eines 60-Tonnern eher nachgefragt wird: Mehr die Tragkraft oder eher die Hakenhöhe. Lasse ich also die HAV zurück oder fahre ich mit weniger Ballast zu den Einsätzen?

Ganz klar ist auch, dass die maximale Tragkraft mit maximalem Ballast bei sechs der neun 3-Achser doch ein sehr theoretischer Wert ist. Bis auf die City-Krane und den AC 55-3 kann kein 3-Achser überhaupt den maximalen Ballast innerhalb der 12 t-Achslastbeschränkung auf die Straße bringen. Zum Teil werden die Krane ab Werk ledig-



Der LTM 1060-3.1 rundet die 3-achsige Kranpalette der Liebherr-Werk Ehingen GmbH nach oben hin ab. Bild: HSMS

lich mit dem Ballast für die 12 t-Achslastvariante offeriert, der Rest wird als Zubehör angeboten.

Das darf wohl als konsequent bezeichnet werden. Denn wenn die maximale Tragkraft eines 3-achsigen 60-Tonnern tatsächlich einmal gefordert sein sollte, kann diese Arbeit vielleicht besser ein 4-Achser verrichten. Das

spart möglicherweise den zusätzlichen Transport, der beim 3-achsigen 60-Tonner zur Erlangung der maximalen Tragkraft auf jeden Fall anfällt.

KM

Maschinenheber Transportfahrwerke Anschlagpunkte Industriekrane

HTS

... the load moving experts
Unsere Produkte für Ihren Maschinentransport

**ECO-Skate®
eMotion 40**

**40 to
mit einem
Finger bewegen**

HTS Hydraulische Transportsysteme GmbH www.hts-direkt.de

	AC 45 City	LTC 1050-3.1	LTM 1050-3.1	AC 55-3
UNTERWAGEN				
Motorisierung:	MTU, 6-Zylinder Diesel, 260 kW, 354 PS	MTU 6-Zylinder Diesel, 260 kW, 354 PS	Liebherr, 6-Zylinder Diesel, 270 kW, 367 PS	MTU 6-Zylinder Diesel, 260 kW, 354 PS
Getriebe:	Allison, 6 Vorwärts-, 2 Rückwärtsgänge	ZF Lastschaltgetriebe mit Drehmomentwandler, 1-stufiges Verteilergetriebe	ZF AS-Tronic, 12-Gang automatisiertes Schaltgetriebe, 2-stufiges Verteilergetriebe	ZF AS-Tronic, 12-Gang automatisiertes Schaltgetriebe, 2-stufiges Verteilergetriebe
Gesamtlänge:	8.690 mm	10.374 mm	11.613 mm	11.496 mm
Abmessungen UW LxB:	7.195 mm x 2.550 mm	9.326 mm x 2.550 mm x 3.830 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25; 3.730 mm, 100 mm abgesenkt)	9.326 mm x 2.550 mm x 3.785 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25; 3.685 mm, 100 mm abgesenkt)	9.326 mm x 2.550 mm x 3.611 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25; 3.661 mm mit Bereifung 445 / 95 R 25 / 16.00 R 25)
min. Durchfahrhöhe:	3.005 mm	3.016 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25; Auslegerkopf abgesenkt)	s.o.	k.A.
min. Wenderadius, Rollenkopf:	7.470 mm	7.530 mm (Straßenfahrt), 7.450 mm (Ausleger abgesenkt)	8.510 mm	9.059 mm
Abstützbasis:	6.400 mm x 6.200 mm	6.488 mm x 2.332 – 6.192 mm (VarioBase)	7.151 mm x 2.339 – 6.400 mm	6.900 mm x 6.500 mm
OBERWAGEN				
Tragfähigkeitsklasse:	45 t	50 t	50 t	55 t
HA-Länge:	7,8 m – 31,2 m	8,2 m – 36 m	11,4 m – 38 m	10,3 m – 50 m
Auslegerverlängerung:	7,1 m, 13 m, Runner: 1,3 m	1,5 – 13 m	1,4, 9,2 – 16 m	– / Montagespitze
max. Systemlänge:	44,2 m	44 m (Hakenhöhe)	54 m (Hakenhöhe)	50 m
max. Ballast:	5,25 t, 3-teilig	6,5 t, 1-teilig oder 2-teilig (für 11 t Achslast)	9 t, 10-teilig	6 t, 3-teilig
Durchschwenkradius:	max. 3.420 mm, min. 3.220 mm	3.760 mm	3.530 mm	4.350 mm
Tragfähigkeiten am HA:	a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich (= 12 t Achslastvariante b.) entspricht a.) c.) in der 10 t Achslastvariante	a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich (= 12 t Achslastvariante b.) entspricht a.) c.) in der 11 t Achslastvariante	a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich b.) in der 12 t Achslastvariante mit 7 t Ballast c.) in der 10 t Achslastvariante	a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich (= 12 t Achslastvariante b.) entspricht a.) c.) in der 10 t Achslastvariante
5 m	a.) 25 t / b.) = a.) / c.) 24 t	a.) 29,9 t / b.) = a.) / c.) 29,1 t	a.) 30,6 t / b.) 30,1 t / c.) k.A.	a.) 32,1 t / b.) = a.) / c.) 29,6 t
10 m	a.) 10,9 t / b.) = a.) / c.) 9,5 t	a.) 11,5 t / b.) = a.) / c.) 10,7 t	a.) 13,4 t / b.) 12,3 t / c.) k.A.	a.) 11,8 t / b.) = a.) / c.) 9,2 t
14 m	a.) 6,4 t / b.) = a.) / c.) 5,4 t	a.) 7 t / b.) = a.) / c.) 6,3 t	a.) 7,8 t / b.) 7,2 t / c.) k.A.	a.) 7,2 t / b.) = a.) / c.) 5,4 t
20 m	a.) 3,5 t / b.) = a.) / c.) 2,8 t	a.) 3,9 t / b.) = a.) / c.) 3,5 t	a.) 4,4 t / b.) 3,8 t / c.) k.A.	a.) 4,1 t / b.) = a.) / c.) 3 t
24 m	–	a.) 2,9 t / b.) = a.) / c.) 2,5 t	a.) 3,2 t / b.) 2,7 t / c.) k.A.	a.) 3,1 t / b.) = a.) / c.) 2 t
30 m	–	a.) 1,6 t / b.) = a.) / c.) 1,4 t	a.) 1,9 t / b.) 1,6 t / c.) k.A.	a.) 1,8 t / b.) = a.) / c.) 0,9 t
34 m	–	–	–	a.) 1,2 t / b.) = a.) / c.) k.A.
40 m	–	–	–	–
Maximale Ausladung:	a.) 1,4 t @ 28 m b.) = a.) c.) 0,9 t @ 28 m	a.) 1,1 t @ 33 m b.) = a.) c.) 0,8 t @ 33 m	a.) 1,4 t @ 34 m b.) 1 t @ 34 m c.) k.A.	a.) 0,8 t @ 38 m b.) = a.) c.) 0,7 t @ 32 m
Maximale Tragkraft bei maximaler Hakenhöhe:	a.) 10,8 t @ 7 m b.) = a.) c.) 10,8 t @ 7 m	a.) 8,2 t @ 6 m b.) = a.) c.) 8,2 t @ 6 m	a.) 7,5 t @ 6 m b.) k.A. c.) k.A.	a.) 4,3 t @ 10 m b.) = a.) c.) 4,3 t @ 10 m
Maximale teleskopierbare Tragkraft:	25,9 t	35 t	20,2 t	24 t

LTM 1055-3.2	AC 60-3	ATF 60G-3	GMK 3060	LTM 1060-3.1
Liebherr, 6-Zylinder Diesel, 270 kW, 367 PS	MTU 6-Zylinder Diesel, 260 kW, 354 PS	MTU 6-Zylinder Diesel, 260 kW, 354 PS (im Oberwagen verbaut)	Cummins, 6-Zylinder Diesel, 261 kW, 355 PS	Liebherr, 6-Zylinder Diesel, 270 kW, 367 PS
ZF TraXon, 12-Gang automatisiertes Schaltgetriebe, 2-stufiges Verteilergetriebe	ZF AS-Tronic, 12-Gang automatisiertes Schaltgetriebe, 2-stufiges Verteilergetriebe	ZF AS-Tronic, 12-Gang automatisiertes Schaltgetriebe, mit dem Motor verblockt im Oberwagen eingebaut, Verteilergetriebe im Unterwagen	ZF AS-Tronic, 12-Gang automatisiertes Schaltgetriebe, 1-stufiges Verteilergetriebe	ZF TraXon, 12-Gang automatisiertes Schaltgetriebe, 2-stufiges Verteilergetriebe
11.350 mm	11.668 mm	11.178 mm	11.407 mm	11.533 mm
9.465 mm x 2.550 mm x 3.700 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25; 3.600 mm, 100 mm abgesenkt)	9.326 mm x 2.550 mm x 3.610 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25; 3.660 mm mit Bereifung 445 / 95 R 25 / 16.00 R 25)	9.735 mm x 2.550 mm x 3.678 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25)	8.685 mm x 2.550 mm x 3.665 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25)	9.444 mm x 2.550 mm x 3.750 mm (Bereifung: 385 / 95 R 25 / 14.00 R 25; 3.650 mm, 100 mm abgesenkt)
s.o.	k.A.	k.A.	k.A.	s.o.
8.200 mm	9.220 mm	8.800 mm	8.400 mm	8.310 mm
7.359 mm x 2.318 – 6.300 mm	6.900 mm x 6.500 mm	7.195 mm x 6.400 mm	6.825 mm x 6.200 mm	7.359 mm x 2.318 – 6.300 mm
55 t	60 t	60 t	60 t	60 t
10,2 m – 40 m	10,3 m – 50 m	9,5 m – 48 m	9,6 m – 43 m	10,3 m – 48 m
2,5, 9,5 – 16 m	16 m, Montagespitze	7,4 m, Montagespitze	bis 15 m	2,5, 9,5 – 16 m
56 m (Hakenhöhe)	66 m	58,4 m	60 m	63 m (Hakenhöhe)
12 t, 6-teilig	12,1 t, 7-teilig	13 t, 8 Ballastplatten	13,6 t, 5-teilig, 7 Ballastplatten	12,8 t, 5-teilig
3.500 mm	4.350 mm	4.206 mm	Angabe nicht verfügbar	3.540 mm
a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich b.) in der 12 t Achslastvariante mit 5,5 t Ballast c.) in der 10 t Achslastvariante	a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich b.) in der 12 t Achslastvariante mit 4,7 t Ballast c.) in der 10 t Achslastvariante	a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich b.) in der 12 t Achslastvariante mit 5,1 t Ballast c.) in der 10 t Achslastvariante	a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich b.) in der 12 t Achslastvariante mit 8,6 t Ballast c.) in der 10 t Achslastvariante	a.) mit maximalem Ballast im 360°-Schwenkbereich b.) in der 12 t Achslastvariante mit 5,5 t Ballast c.) in der 10 t Achslastvariante
a.) 34,5 t / b.) 32,7 t / c.) k.A.	a.) 32,2 t / b.) 31,8 t / c.) k.A.	a.) 28,5 t / b.) 26,3 t / c.) 24,7 t	a.) 32 t / b.) 31,5 t / c.) k.A.	a.) 34,3 t / b.) 32,5 t / c.) k.A.
a.) 15,2 t / b.) 11,8 t / c.) k.A.	a.) 15,3 t / b.) 11,3 t / c.) k.A.	a.) 14,5 t / b.) 12 t / c.) 9 t	a.) 15,1 t / b.) 12,5 t / c.) k.A.	a.) 15,9 t / b.) 11,8 t / c.) k.A.
a.) 9,3 t / b.) 6,8 t / c.) k.A.	a.) 9,4 t / b.) 6,7 t / c.) k.A.	a.) 9,6 t / b.) 7,1 t / c.) 4,7 t	a.) 9,3 t / b.) 7,5 t / c.) k.A.	a.) 9,7 t / b.) 7 t / c.) k.A.
a.) 5,5 t / b.) 3,7 t / c.) k.A.	a.) 5,5 t / b.) 3,7 t / c.) k.A.	a.) 6 t / b.) 3,7 t / c.) 2,2 t	a.) 5,2 t / b.) 3,9 t / c.) k.A.	a.) 5,7 t / b.) 3,8 t / c.) k.A.
a.) 4,1 t / b.) 2,6 t / c.) k.A.	a.) 4,1 t / b.) 2,5 t / c.) k.A.	a.) 4,4 t / b.) 2,4 t / c.) 1,2 t	a.) 3,6 t / b.) 2,8 t / c.) k.A.	a.) 4,3 t / b.) 2,7 t / c.) k.A.
a.) 2,5 t / b.) 1,3 t / c.) k.A.	a.) 2,5 t / b.) 1,2 t / c.) k.A.	a.) 2,3 t / b.) 0,7 t / c.) –	a.) 2,5 t / b.) 1,6 t / c.) k.A.	a.) 2,8 t / b.) 1,5 t / c.) k.A.
a.) 1,7 t / b.) 0,9 t / c.) k.A.	a.) 1,7 t / b.) – / c.) –	a.) 1,6 t / b.) – / c.) –	a.) 1,8 t / b.) 1 t / c.) k.A.	a.) 2 t / b.) 0,8 t / c.) k.A.
–	–	a.) 0,9 t / b.) – / c.) –	–	–
a.) 1,4 t @ 36 m b.) 0,9 t @ 32 m c.) k.A.	a.) 0,8 t @ 40 m b.) 1 t @ 32 m c.) k.A.	a.) 0,5 t @ 44 m b.) 0,7 t @ 30 m c.) 0,6 t @ 26 m	a.) 1,1 t @ 38 m b.) 1 t @ 34 m c.) k.A.	a.) 0,9 t @ 40 m b.) 0,8 t @ 34 m c.) k.A.
a.) 10,1 t @ 6 – 7 m b.) 10,1 t @ 6 – 7 m c.) k.A.	a.) 6,1 t @ 10 m b.) 6,1 t @ 10 m c.) k.A.	a.) 6,3 t @ 8 – 14 m b.) 6,3 t @ 8 – 12 m c.) 6,3 t @ 8 – 9 m	a.) 7,6 t @ 7 – 10 m b.) 7,6 t @ 7 – 10 m c.) k.A.	a.) 6,1 t @ 8 m / 6,3 t @ 10-11 m b.) 6,1 t @ 8 m / 6,3 t @ 10-11 m c.) k.A.
k.A.	24 t	40 t	k.A.	k.A.