„Schnelleinsatzkran“ neu definiert

Als „Schnelleinsatzkran“ – eigentlich eine Bezeichnung für sich selbst aufrichtende Untendreher – bezeichnet Liebherr seinen neuen LTM 1450-8.1, dessen Prototyp in München zu sehen war. Der Hersteller hat dem neuen 450-Tonner einen 85 m langen Teleausleger spendiert, der während der Fahrt zum Einsatz komplett am Kran verbleibt, ohne dass hierfür die Abstützungen abgebaut werden müssten. Das macht ihn auf der Baustelle schnell einsatzbereit. Dort hebt er am voll ausgefahrenen 85 m langen Ausleger 20 t.

Der neue Kran bietet die Möglichkeit, mit variablem Ballastradius zu arbeiten: Mit dem VarioBallast kann der Radius mit einer einfachen hydraulischen Verstellung stufenlos von 7 m bis auf 5 m reduziert werden – vorteilhaft bei beengten Einsatzbedingungen.

Mit einer Klappspitze von 7 m bis 35 m Länge kann der Teleskopausleger besonders einfach und schnell verlängert werden. Die Klappspitze wird unter 0°, 10°, 20° oder 40° Neigung angebaut. In dieser Konfiguration ist der neue 450-Tonner besonders gut für die Wartung von Windkraftanlagen geeignet.

Noch größere Hubhöhen und Tragkräfte werden mit der festen Gitterspitze erreicht. Sie kann von 7 m bis 56 m aufgebaut werden und ist ebenfalls unter 0°, 10°, 20° oder 40° Neigung anbaubar. Maximale Höhe, Ausladung und Leistung bietet die wippbare Gitterspitze, die eine Länge von 14 m bis 84 m erreicht.

Die Krankabine befindet sich seitlich am Ausleger und muss nicht, wie bisher in dieser Kranklasse üblich, von der Fahrposition am Heck zur Arbeitsposition an die Seite geschwenkt werden. Auf eine Teleskopausleger-Abspannung hat Liebherr bewusst verzichtet, um Rüstzeiten und Beschaffungskosten zu reduzieren. Wie Liebherr betont, wird der Kran für eine Vielzahl von Arbeiten mit nur einem zusätzlichen Transportfahrzeug auskommen, das Anschlagmittel, Abstützplatten und ausreichend Ballast mitführt. Der neue 8-Achser arbeitet mit maximal 134 Tonnen Ballast.

Für einen leistungsstarken Fahrantrieb im Unterwagen des LTM 1450-8.1 sorgt ein Achtzylinder-Liebherr-Dieselmotor mit 505 kW / 687 PS und einem Drehmoment von 3.160 Nm. Von ihm wird über eine mechanische Welle auch der Oberwagen angetrieben.Im ECOmode kann der komplette Pumpenantrieb im Motor-Leerlaufbetrieb automatisch ausgekuppelt und bei Leistungsbedarf über die intelligente Steuerung sekundenschnell wieder zugeschaltet werden.

Der Motor erfüllt die Abgasemissionsrichtlinien Stufe IV / Tier 4f und kann für Schwellenländer auch nach Stufe III-Richtlinien gebaut werden. Die Kraft wird über das 12-Gang ZF-TC Tronic-Getriebe auf die Kranachsen übertragen.

Der neue 8-Achser von Liebherr hat mit 85 m den längsten Teleskopausleger weltweit, der im öffentlichen Straßenverkehr bei 12 t Achslast mitgeführt werden kann. Dabei sind alle vier Abstützungen, die 16er-Bereifung, die Hubwinde, der Antrieb 16x8, der Retarder und die Telma-Wirbelstrombremse enthalten. Bild: HSMS

Strahlende Gesichter am Liebherr-Stand. Doron Livnat (4.v.l.), Direktor Hovago Cranes B.V., war mit seiner Familie angereist, um in München den LR 1500 symbolisch in Empfang zu nehmen. Isolde Liebherr (2.v.l.), Vizepräsidentin des Verwaltungsrats der Liebherr-International AG, Bulle (Schweiz), und Christoph Kleiner (rechts), Geschäftsführer Vertrieb Liebherr-Werk Ehingen GmbH, freuten sich den Schlüssel zu überreichen. Insgesamt hat Hovago bei Liebherr zehn LR 1500 bestellt. KM-Bild

den kleineren Tragkraftklassen eine „tragende“ Rolle übernehmen.

Diese sind auf der Baustelle verhältnismäßig einfach von einem Baufeld zum anderen umsetzbar, sie sind robust und können überwiegend genehmigungsfrei zur Baustelle verbracht werden. Gerade bei langfristigen Bauprojekten, bei denen der Kran mehr als vier Wochen zum Einsatz kommt, kann sich der etwas höhere Transport- und Rüstaufwand lohnen.

Doch was bedeutet schon „höherer Transportaufwand“ angesichts der sich verschärfenden Genehmigungsproblematik? Bleibt ein Kran mit jedem einzelnen oder dem überwiegenden Teil seiner Einzelteile innerhalb der genehmigungsfrei verfahrbaren Transportabmessungen, dann reduziert dies natürlich den Genehmigungs- und Transportaufwand. Und das ist ja kein ganz unwichtiger Aspekt.

Entsprechend stellte Liebherr mit dem LR 1500 einen 500-Tonner in den Abmessungen eines 400-Tonners vor. Und auch bei Kobelco wird das Thema „einfacher Transport“ in den Fokus gestellt.

Sieben neue EU-Stufe IV-Krane führte Kobelco mit der bauma ein – zwei Gittermastraupenkrane waren in München mit dabei. Die Krane des Unternehmens genießen weltweit einen guten Ruf und nun möchte der japanischen Kranhersteller näher heran an den deutschen Markt.

Aus diesem Grund eröffnete Kobelco im vergangenen Jahr ein Büro in Frankfurt, um von dort aus zunächst seine Gittermastkrane bis 300 t Tragkraft zu vermarkten. Das ist in Deutschland zwar ein denkbar schwieriger Markt, aber aufgrund der zahlreichen Brückensanierungs- und -neubauvorhaben dürfte das Marktumfeld zumindest stimmen. Arbeit wäre für diese Kranklasse jedenfalls vorhanden.