Beim neuen ATF60G-3 sind Motor und Getriebe im Oberwagen angesiedelt. KM-Bild

„Stark. Lang. Und leicht." …

… auf diese Kurzformel bringt Tadano die Vorzüge des neuen ATF 60G-3. Bei dem 60-Tonner wurden Motor und Getriebe am Oberwagen hinter der Kranfahrerkabine verbaut. Dr. Bernward Welschof, Entwicklungsleiter bei der Tadano FAUN GmbH, erklärt hierzu: „Ein hinten am Oberwagen verbauter Motor wirkt quasi wie zusätzliches Gegengewicht. Ist der Motor demgegenüber im Unterwagen jenseits der Kippkante verbaut, leistet er keinen Beitrag zur Standfestigkeit des Krans. Ganz im Gegenteil: Er schwächt vielmehr den Unterwagenrahmen, weil er Stahl verdrängt, wo er eingebaut ist." Durch dieses Umdenken sei es Tadano gelungen, einen starken Kran mit einem 48,2 m langen Hauptausleger zu bauen, der zugleich problemlos die Achslasthöchstgrenzen von 10 bis 12 t einhält und damit in Ländern mit entsprechend strengen Vorschriften schnell und unkompliziert einsatzbereit ist. Was die starken Traglasten angeht, so verweist Entwicklungschef Welschof insbesondere auf das Schieben beziehungsweise Teleskopieren unter Last, das aufgrund eines extrem starken Teleskopzylinders möglich sei und dadurch Montagearbeiten erheblich erleichtere. Abgerundet wird die Gesamtkonzeption des ATF 60G-3 gemäß Tadano dadurch, dass der Hauptausleger mit 48,2 m nicht nur lang, sondern aufgrund seiner sieben Teleskope auch noch extrem kompakt sei, weshalb sich der Kran besonders gut für Einsätze mit Höhenbeschränkungen wie in Hallen, Tunneln oder unter Brücken eigne. Auch für den Kranfahrer habe die neue Antriebskonzeption wesentliche Vorteile: Einmal beim Fahren auf der Straße, da sich der Motor weit weg von der Unterwagenkabine befindet und die Lärmbelästigung damit entsprechend niedrig ausfalle. Und zum anderen während des Kranbetriebs, da sich Motor und Abgasanlage zu jedem Zeitpunkt hinter der Oberwagenkabine befinden und damit einen entspannteren und sichereren Kranbetrieb ermöglichen.

Doch der Miningbereich dürfte derzeit gehörig unter der Ölpreisschwäche leiden. Von der bauma haben sich deren Aussteller eine Signalwirkung erhofft. Inwieweit sich diese Hoffnung angesichts der Tatsache, dass sich die OPEC-Staaten wieder einmal nicht auf eine Drosselung der Fördermengen verständigen konnten, erfüllt hat, bleibt zumindest fraglich.

Inzwischen wird der niedrige Ölpreis auch für die exportorientierten deutschen Maschinen- und Anlagenbauer zu einem Problem. Was den Verbraucher freut, schränkt die Investitionsfähigkeit der erdölexportierenden Länder doch drastisch ein.

Dafür aber zeigt sich der deutsche Binnenmarkt erfreulich robust. Und angesichts der Wohnungsnot in den Ballungsräumen, historisch niedriger Zinsen und gewaltiger Infrastrukturprojekte – festgeschrieben im Bundesverkehrswegeplan 2030 – darf wohl davon ausgegangen werden, dass auch auf Jahre hinaus in Deutschland gebaut werden wird. Insofern macht es ganz bestimmt Sinn, in entsprechendes Equipment zu investieren.

Allerdings darf gerade der Baumaschinentransport als verhältnismäßig schwieriges Geschäftsfeld gelten. Mit dem Transport einer Baumaschine verdient kein Bauunternehmen Geld, weshalb der Transport vor allen kostenschonend abgewickelt werden soll.

Viele Fahrzeugbauer haben darauf reagiert, indem sie dem Markt entsprechend kostenoptimierte Fahrzeuge bieten. Standardisierung, hohe Nutzlast, robuste und langlebige Ausführung sind dabei wichtige Aspekte.

Natürlich bieten die Fahrzeugbauer auch immer noch die ganz besondere, ganz individuelle Lösung, aber in der Masse tun es auch Fahrzeuge aus dem Baukasten.