Mehr als ein IAA-Gerücht: Neuer SLT-Antriebsstrang jetzt auch für AT-Krane

Dass die diesjährige IAA Nutzfahrzeuge hinsichtlich der Lkw kaum Aufregung erzeugen würde, war eigentlich vorhersehbar. Lediglich die unterschiedlichen Konzepte für Schwerlastzugmaschinen ließen Spannung erwarten. Und diese sind ja auch für die Mobilkranbranche interessant.

Wenn es einen übergreifenden Trend auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 gegeben hat, ein Trend der Fahrzeugbauer, Lkw-Hersteller und Zulieferer gleichermaßen erfasst hatte, dann war es ein musikalischer. Egal, wo die KM/STM-Redaktion auch ankam, Andreas Bourani mit auf „Auf uns“ hallte schon in Disco-Lautstärke aus den Boxen. Darüber hinaus stand die Veranstaltung in Hannover ganz im Zeichen zweier eher in die Zukunft gerichteter Themen.

Zum einen drehte sich Vieles um das „vernetzte Nutzfahrzeug“, also jenem Ansatz, nach dem in Zukunft ganz viele Lkw mit minimalem Abstand und ohne Fahrer einem voranfahrenden Lkw hinterherfahren sollen – einem Zug ohne Schienen im öffentlichen Straßennetz. „Platooning“ nennen die Fachleute dieses Konzept, das dem einen oder anderen noch befremdlich vorkommen mag und doch alles andere als ferne Science-Fiction ist. Marktreif soll „Platooning“ wohl irgendwann bis 2025 oder 2030 sein.

Zum anderen hat die IAA in diesem Jahr eine Charme-Offensive erlebt. Nachdem der Lang-Lkw, damals in der Variante mit 60 t zGG (zulässiges Gesamtgewicht), in weiten Teilen der veröffentlichten Meinung zum Teil frei von Fachkenntnissen zerrissen worden war, erfolgt jetzt ein neuerlicher Anlauf. Die damaligen Gegenargumente werden in der aktuellen Kampagne berücksichtigt und vor allem soll das zGG nicht angerührt werden, das bei den bis zu 25,25 m langen Zügen ebenfalls 40 t beziehungsweise 44 t

Gut 250.000 Besucher zählte der Veranstalter bei der diesjährigen IAA. Bild: HSMS

Effer zeigte in Hannover unter anderem den 215, der erste Kran seiner Klasse, der mit Drehkranz ausgestattet ist. Zudem ist er der erste Effer-Kran, der mit der neuen Steuerung Progress 2.0 ausgerüstet ist. Ebenfalls zu sehen war der 955 6s 8s + V-Stab. Bild: HSMS

(im kombinierten Verkehr) betragen soll.

Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße seien nicht zu befürchten, die Lang-Lkw würden die Infrastruktur schonen und zudem sei eine Kraftstoff- sowie CO_2-Ersparnis von 25 % bestätigt. Auch das Überholen der „Öko-Laster“ sei sicher, versucht diese Charme-Offensive einigen der weitverbreiteten (Vor)Urteile von vornherein entgegenzutreten.

Die Diskussion um die Lang-Lkw dürfte auch die Schwertransportunternehmen interessieren, denn zukünftig könnte so mancher Sondertransport, der lediglich aufgrund der Gesamtlänge genehmigungspflichtig war, als „ganz normaler“ Transport abgewickelt werden. Und so manche Leerfahrt ließe sich ebenfalls leichter bewerkstelligen.

Doch auch jenseits dieser Diskussion war die IAA 2014 für die Schwertransportunternehmen eine der interessanteren Ausgaben, vielleicht die interessanteste seit Langem. Einerseits hat es noch nie eine Nutzfahrzeugmesse gegeben, auf der so viele unterschiedliche Einzelradaufhängungssysteme zu sehen waren – und von all diesen Systemen erhielt Goldhofer mit seiner MPA-Technologie den Trailer Innovationaward für die Rubrik „Chassis“. Andererseits hat es selten eine IAA gegeben, auf der das Thema „Schwerlastzugmaschine“ so präsent war.

Die Diskussion um die Lang-Lkw dürfte auch die Schwertransportunternehmen interessieren ...

Mit großer Spannung erwartete die KM/STM-Redaktion in diesem Bereich den MAN-Auftritt, denn der Münchner Lkw-Hersteller blieb bis dahin der Schwerlastbranche die Antwort auf die Frage schuldig, wie denn wohl der Schwerlast-TGX in Euro 6-Ausführung aussehen würde, insbesondere die 8x4-Variante. Und ja, der „König der Löwen“ war in Hannover erschienen.

Die Maschine sei gut, ließ ein unbestrittener Kenner der Materie die KM/STM-Redaktion wissen. Allerdings bleibt ein Wermutstropfen, denn der Schwerlast-TGX wird wohl erst im nächsten Jahr zur Auslieferung kommen, womit der Auftritt des „Königs“ ein wenig den Eindruck des Übergangs erweckte.

Premiere für die XE- und XME-Modelle

Das Fassi-Flaggschiff F1950RAL wurde auf einem 4-achsigen Scania R490 montiert. Dank seiner kompakten Abmessungen von 4,18 m Länge, 2,54 m Breite und 2,55 m Höhe, wird keine fünfte Achse benötigt. Dadurch kann der Kran ohne Zubehör mit 32 t zugelassen werden. Fassi zeigte in Hannover darüber hinaus die neuen Modelle XE und XHE.

Vorgestellt wurde unter anderem der F990RA xhe-dynamic. Er bietet eine maximale Hubkraft bis zu 84,3 mt und eine maximale hydraulische Ausladung bis zu 32 m. Gezeigt wurde auch der M40A der Mikro-Serie, der laut Fassi der einzige dieses Segments ist, der mit einem Schub- und Gabelgelenk ausgestattet ist. Auch der ausgestellte F85B.0 ist neu, er stellt das jüngste Mitglied der 8-9 mt-Klasse dar. *Bild: HSMS*

Technisch betrachtet arbeitet im schwersten Euro 6-TGX hinter dem D38 ein „bewährter" Antriebsstrang, bestehend aus Wandlerschaltkupplung (WSK) und ZF-Getriebe. Doch wird es dabei bleiben, nachdem während der IAA bekannt geworden war, dass MAN wohl in Zukunft den Scania-Antriebsstrang übernehmen soll, bei dem allerdings keine WSK oder vergleichbare Anfahr- und Bremshilfe vorgesehen ist.

Dass MAN den Scania-Antriebsstrang erhält, erscheint irgendwie folgerichtig, schließlich sitzen beide Lkw-Hersteller ja in einem Boot, weil nun mal der große VW-Konzern an beiden Unternehmen beteiligt ist. Allerdings ist davon bislang nicht wirklich etwas zu spüren gewesen. Gemeinsamer Messeauftritt zweier Marken? Fehlanzeige! Synergien? Nicht wahrnehmbar.

Jetzt soll sich das aber wohl ändern, wobei es im Moment so

Meister-Raupe vor Nicolas-Fahrzeug im Freigelände. ***KM-Bild***

scheint, als gäbe es dabei einen Verlierer. Ein Fachkollege sprach aus, was auch andere Kollegen möglicherweise gedacht haben mögen: Erlebte diese IAA den Niedergang der Traditionsmarke MAN? Im Nischensegment genau diesen Markt mit einigem Erfolg bearbeiteten.

Richtig Wirbel macht im Schwerlastbereich zudem der Daimler-Konzern. Nachdem das Unternehmen zu Beginn dieses Jahres mit dem Arocs SLT

Die Sonderfahrzeugtüftler von Titan haben diesen ultrakompakten SLT für CTT realisiert, in dem sie die Abgasnachbehandlung in den Schwerlastturm integriert haben ...

„Schwerlastzugmaschine“ haben die Münchner sich jedenfalls sehr lange Zeit gelassen, Euro 6-Lösungen an den Start zu bringen, während in dieser Zeit andere – unter anderem Scania – und dem Actros SLT seine neue Schwerlastzugmaschinengeneration vorgestellt hat, hat sich die Entwicklungsabteilung keineswegs zur Ruhe gelegt, sondern mit Weiterentwicklungen auf

3.300 mm Radstand zwischen der ersten und der dritten Achse realisiert Daimler mit diesem SLT. KM-Bild

Große Leistung, starke Ladekrane – dies ist das Metier des italienischen Herstellers Cormach. KM-Bild

die Resonanz aus dem Markt reagiert. Und was jetzt in Hannover zu sehen war, darf mit Sicherheit als eines, wenn nicht sogar als das Highlight dieser IAA gelten.

Schon der in der Daimler-Halle ausgestellte Actors SLT schien der KM/STM-Redaktion, die diese Schwerlastzugmaschine nun nicht zum ersten Mal zu sehen bekam, irgendwie kompakter als jene Maschinen, die bis dahin vorgestellt worden waren. Und tatsächlich verriet der Blick auf die technischen Daten, dass dieser 8x4-Actros einen Radstand von der ersten bis zur dritten Achse von 3.900 mm aufwies. Bislang wurde der 8x4-Actros SLT aber lediglich mit einem Radstand von 4.000 mm angeboten.

Dies aber fand nicht den ungeteilten Beifall der Schwertrans-

INTELLIGENTER TRANSPORT VON WINDKRAFTANLAGEN

LANG ODER SCHWER?
NICHT LANG ODER SCHWER GENUG.

Nicht, dass wir mit Länge protzen wollen. Aber einen 60 Meter langen Flügel einer Windkraftanlage bewegen Sie nicht mit einem 0815-Auflieger. Für die Herausforderungen speziell in diesem Markt – ob Turmsegmente, Gondeln, Nacelle oder extrem lange Rotorblätter – benötigen Sie intelligente und leistungsfähige Transportlösungen.

Goldhofer bietet hierfür robuste und wirtschaftliche Spezialsysteme für einen reibungsfreien und sicheren Transport.
Zählen Sie auf unsere Erfahrung und Kompetenz. Wir lösen das für Sie.

Investieren Sie in Ihre Zukunft. Goldhofer – Das Original.

WWW.GOLDHOFER.DE

Seine SL-Trailer bietet Broshuis jetzt auch in einer luftgefederten, nachlaufgelenkten Variante. *KM-Bild*

portunternehmen, denn der Euro 5-SLT war nun mal mit 3.900 mm Radstand geliefert worden, weswegen einige Unternehmen, die an eine Austauschinvestition dachten, mit dem Arocs SLT liebäugelten, der genau über diesen um 100 mm kürzeren Radstand verfügte, was hinsichtlich der Zulassung nach § 70 bei einer Austauschinvestition Vorteile bietet.

Jetzt aber, nachdem Daimler den Actros SLT nachgebessert hat, haben die Unternehmen die freie Wahl zwischen der luftgefederten Actros-Variante und dem blattgefedert Arocs. Technisch möglich wurde die Radstandverkürzung dadurch, dass jetzt auch beim Actros die Vorderachsanbindung des Arocs verwendet wird.

Technisch deutlich aufwendiger war aber auf jeden Fall jener Actros SLT zu realisieren, der ausschließlich auf dem ADAC Fahrtechnikgelände ausgestellt war und als die eigentliche Sensation der IAA 2014 gelten darf. Abseits der großen Besucherströme zeigte Daimler dort einen 8x4-Actros SLT mit 3.400, final 3.300 mm Radstand. Die Sonderfahrzeugtüftler von Titan haben diesen ultrakompakten SLT für CTT realisiert, in dem sie die Abgasnachbehandlung in den Schwerlastturm integriert haben und damit Platz zwischen der ersten und zweiten Achse geschaffen haben. Das hört sich ziemlich einfach an – ist es aber keineswegs.

Dieses 3.300er-Maß ist insbesondere bei Schwerlastunterneh-

IAA-Überraschung: AT-Kranreifen als Exponat

Mit dem Mobilkranreifen Aeolus AR28 präsentierte Aeolus den Nachfolger des A2235. Der AR28 für mobile Krane ist ab sofort in der Größe 385/95R25 (170F) lieferbar und kann auch in der Größe 445/95R25 (174F) bestellt werden. Der AR28-Reifen wurde speziell für mobile Krane entwickelt, die auf der Straße und im Gelände eingesetzt werden.

Der Reifen besitzt eine Gummimischung mit einem progressiven selbstreinigenden Profil und ermöglicht dadurch eine maximale Traktion in schwerem und anspruchsvollem Terrain. Diese Gummimischung sorgt laut Aeolus im Vergleich zum Vorgängermodell auch für eine längere Lebensdauer und einen geringeren Rollwiderstand. Der AR28 ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen und entsprechend gekennzeichnet. *Bild: HSMS*

MPA-Technologie von Goldhofer im Gespann mit einem Arocs SLT gab es auf dem ADAC-Gelände zu „erfahren“. KM-Bild

men gefragt, die viel im Windkraftsegment unterwegs sind, weil es damit möglich wird, die Gesamtlänge von bestimmten Fahrzeugkombinationen unter 21 m zu halten, was bezüglich der Erlangung von Ausnahmegenehmigungen bei Leerfahrten eine deutliche Erleichterung darstellt.

Es ist sicherlich keine Übertreibung, zu behaupten, dass Daimler jetzt ein Schwerlastzugmaschinen-Programm bietet, das wirklich keine oder kaum noch Wünsche offen lässt. Ganz abgesehen davon, dass die neue SLT-Generation über einen Antriebsstrang verfügt, der derzeit wohl als „State-of-the-art“-Antriebsstrang gelten darf.

Zwar wissen Experten auch andere Antriebsstränge aufzuzählen, die sich für den Schwertransport nicht nur gut, sondern sehr gut eignen. Doch im Bereich bis 250 t zGG und bei anspruchsvollen Anwendungen, bei denen es auf hohes Rangiervermögen oder hohe Bremsleistung ankommt, gibt es derzeit keine vergleichbar ausgeklügelte Lösung. Eine Lösung, die die Praktiker und auch die KM/STM-Redaktion gleichermaßen überzeugt.

Und eigentlich war es nur eine Frage der Zeit, wann die Mobilkranhersteller auf diesen Antriebsstrang aufmerksam würden. Insbesondere für all jene AT-Krane, die bis dahin mit einem Wandler ausgestattet worden sind, ist die Kombination aus Daimler-Motor, TRK und Daimler-Getriebe eine zeitgemäße Alternative. Das empfindet offensichtlich Manitowoc ganz ähnlich und wird nach KM-Informationen in nicht mehr allzu ferner Zukunft einen MTU-Antriebsstrang in einem GMK vorstellen.

Allerdings muss es nicht zwangsläufig auf einen kompletten Daimler-Antriebsstrang hinauslaufen. Die TRK (Turbo-Retader-Kupplung) wird ja von Voith geliefert und von Voith selber als systemoffene Lösung unter der Bezeichnung VIAB auch anderen Unternehmen angeboten.

Könnte es also sein, dass die MTU-Lösung die nächste AT-Krangeneration dominiert ...

Gerüchten zufolge soll ein schwedischer Lkw-Hersteller ebenfalls bei Voith – zumindest – angeklopft haben. Bei Daimler sieht man das sicherlich nicht mit Freude, aber auf jeden Fall gelassen und verweist auf die 4-jährige Entwicklungsarbeit, die notwendig war, die TRK in den Daimler-Antriebsstrang zu integrieren.

Könnte es also sein, dass die MTU-Lösung die nächste AT-Krangeneration dominiert, wenn man einmal von Liebherr absieht? Auf jeden Fall kann MTU auf diesen 4-jährigen Entwicklungsvorsprung verweisen und bietet den AT-Kranherstellern aktuell eine marktreife Lösung, die zahlreiche durchdachte Funktionen bietet, die auch

Feuerwerk der Neuheiten

Der dänische Kranhersteller HMF präsentierte im Rahmen der Nutzfahrzeugmesse IAA eine Vielzahl neuer Modelle im Bereich der L-Krane, Z-Krane und K-Krane mit Lastmomenten bis 26 mt. Zudem war HMF auf der Messe mit einem weltweit einmaligen Kunstwerk und Live-Vorführungen vertreten.

Zu den Neuerungen von HMF gehörte ein neuer Langarmkram mit der Typbezeichnung HMF 2110-L für anspruchsvolle Einsätze, der sich vom Hochsitz aus bedienen lässt. Dieser, wie auch die übrigen Premieren, zeichnet sich durch die konsequent innenliegenden Schlauch- und Rohrführungen aus, was für geringen Verschleiß, minimale Anfälligkeit, Langlebigkeit und ein sehr harmonisches Gesamtbild sorgt. Gleiches gilt für das Danfoss PVG 32 Steuerventil, mit dem der die vorgestellten Krane ausgestattet sind und das beim 2110-L verdeckt am Hochsitz montiert ist.

Außerdem betont der Hersteller bei seinen Kranen die geringen Bauhöhen, die HMF für den 2110-L mit 2,6 m, verbunden mit einer Bodenfreiheit unter dem ausgefahrenen Armsystem von 2,0 m angibt.

Neben dem 2110-L zeigte HMF auch die Modelle 1430-L-RC, 1730-L-RC, 2030-L-RC und 2530-RC, wobei die Kennung „RC“ für Funkfernsteuerung steht. Alle genannten Modelle verfügen über eine Scanreco Funkfernsteuerung.

Ebenfalls in Hannover vertreten waren die zwölf neuen HMF-Knickarm-Krane in der Version TX+ mit Lastmomenten zwischen 11 und 26 mt. Darüber hinaus waren aber auch Großkrane zusehen, unter anderem eine der jüngeren Auslieferungen an den Krandienstleister Dornseiff. KM-Bild

Der „König der Löwen" auf der IAA: MAN Schwerlastzugmaschine in Euro 6-Ausführung. KM-Bild

im AT-Kran gefragt sind: hohe Manövrierbarkeit bei gleichzeitiger Entlastung der Kupplung, hohe Bremsleistung und im Vergleich zum Wandler ein verhältnismäßig geringes Eigengewicht.

Dies gilt insbesondere für die Lösung ohne Zusatzkühlung, die bei jenen maximalen Gesamtgewichten, die bei AT-Kranen gefragt sind (bis 108 t), eigentlich ausreichen sollte. Ob die TRK oder VIAB allerdings selbst in Kranklassen unterhalb der 6-Achser zum Einsatz kommen wird, dürfte fraglich sein. Zwar bietet Daimler die TRK mit den Argumenten Kupplungsschonung im Baustellenbereich und hohe Bremsleistung auch für seine Bau-Lkw an, doch da die AT-Kranhersteller augenblicklich händeringend auf der Suche nach Gewichtseinsparungspotenzialen sind, wird es möglicherweise im Kranbau beim Alten bleiben: Ab 6 Achsen mit Wandler beziehungsweise TRK/VIAB, darunter ohne.

Nach Gewichtseinsparungspotenzialen suchen auch die Ladekranhersteller, aber noch mehr treibt diese wie auch andere Aufbauhersteller und die Aufbauer selber die Suche nach dem verlorenen Bauraum um. Es geht um jeden Zentimeter und so finden sich die Innovationen der Ladekranhersteller derzeit eher im Detail.

Es kommt nicht von ungefähr, dass Palfinger zum Beispiel den Aufbau seiner Krane nun in eigener Regie betreibt. Auf diese Weise lässt sich ein dem Kran einerseits sowie dem Gesamtgewicht und der Aufbauhöhe andererseits gleichermaßen gerecht werdender Zwischenrahmen konstruieren.

Ansonsten aber ist in der technologischen Entwicklung bei den Lade- und Montagekranen etwas Ruhe eingekehrt. Nachdem sich der Ladekran ab Mitte der 1990er Jahre von der Ladehilfe zum absoluten Hightech-Produkt rasant fortentwickelt hat, darf dieser heute wohl als der elektronisch am besten überwachte Kran gelten. Variable Lastmomentbegrenzungen, die anhand der tatsächlichen Abstützbasis und der Stützdrücke immer das maximale zulässige Lastmoment berechnen – sie sind durch das

... aber noch mehr treibt diese wie auch andere Aufbauhersteller und die Aufbauer selber die Suche nach dem verlorenen Bauraum um.

Von 30 mt bis zum Flaggschiff

MKG zeigte mit dem HLK 341SHP einen neuen Kran in der der 30 mt-Klasse. Die kompakten Abmessungen des Krans wurden durch eine innenverzahnte Drehkranzausführung erreicht, die im Zusammenspiel mit einer Öldurchführung einen Endlosschwenkbereich zulässt.

Ebenfalls in Hannover zu sehen war das Flaggschiff der Montagekranbaureihe, der HMK 991HP Ta3-a3 aus, der auf einem 4-Achser montiert war. Der Kran bietet eine Hakenhöhe von 55 m. Der Haupt- und Knickarm, gefertigt aus verwindungsarmen Oktagon-Profilen, sind jeweils dreifach teleskopierbar, die Knickkante liegt bei 29 m Höhe. Selbst in Steilstellung des Hauptarmes hat der Knickarm eine waagerechte Ausladung von 32 m.

Ein Novum stellt die serienmäßige Ausrüstung mit der neuen, automatischen, lastabhängigen Geschwindigkeitskontrolle (ALG) in Verbindung mit der CAN Bus gesteuerten HBC Funkfernsteuerung da. In Abhängigkeit von der Belastung des Krans werden die Krangeschwindigkeiten so gesteuert, dass ein Aufschwingen der Last vermindert und ein sanftes Fahren mit der Last ermöglicht wird. Auch die Abstützsituation wird mittels des CAN-Bus-Rechners laufend erfasst, so dass der Kran entsprechend der Abstützsituation sicher arbeitet. *KM-Bild*

Normenwerk gefordert und im Ladekran realisiert.

Und zum Teil mehr noch als das. HMF berücksichtigt mit EVS gar den Beladungszustand des Lkw, in dem als entscheidende Größe der variablen Lastmomentbegrenzung die Neigung der Ladefläche berücksichtigt wird.

Doch die variablen Lastmomentbegrenzungen müssen auch einen anderen Trend berücksichtigen, der inzwischen einem Abschluss entgegenstrebt. Dem Trend nämlich, dass ein und derselbe Kran allein durch die Erhöhung der Hydrauliköldrücke unterschiedlichen Kranklassen angehören kann. Doch dass dieser Trend kritische Aspekte aufweist, darauf verwies ein Branchenkenner die KM-Redaktion.

Die Tatsache nämlich, dass der Kran in einigen Situationen durch die Lastmomentbegrenzung in der „Arbeitsfreiheit" eingeschränkt ist. Zwar ist es in einigen Fällen möglich, eine Last in einem bestimmten Radius abzuladen. Doch für das Zurückladen muss der Kran dann näher in die Last herangesetzt oder ein größerer Kran eingesetzt werden. Das ist natürlich nicht sehr schön, wenn so etwas auf der Baustelle passiert.

Wie oft dies aber tatsächlich passiert, vermochte auch der KM-Gesprächspartner nicht zu sagen. Denkbar ist ein solches Szenario aber auf jeden Fall – und die böse Überraschung umso größer, wenn es dann tatsächlich nicht mehr zurückgeht.

... von der Ladehilfe zum absoluten Hightech-Produkt ...

Zurückgegangen ist auf jeden Fall die Ladekrankonjunktur in Deutschland, so jedenfalls war in Hannover zu hören. Bis Mai sei es noch sehr gut gelaufen, danach sei der Markt dramatisch zurückgegangen. Wie eigentlich immer gehen die Markteinschätzungen der Ladekranhersteller dabei weit auseinander, doch das Phänomen

Serienmäßig: Iveco-Schwerlastzugmaschine. KM-Bild

Weltpremiere für L-Kran-Baureihe

Großen Andrang verzeichnete Palfinger am Palfinger Baustoffabend. Im Rahmen der Weltpremieren der neuen L-Kran-Baureihe zeigte Palfinger, was im Bereich des Baustoff-Transportes dank der technischen Highlights wie dem im Ölbad gelagerten Schwenkwerk, dem innenliegenden Schlauchführungskonzept und dem ergonomisch optimierten Hochsitz mit neuer Kreuzhebel-Steuerung heute technisch möglich ist. Aber auch die erste von Palfinger selbst entwickelte und Anfang des Jahres eingeführte Funkfernsteuerung PALcom P7 und das neue Assistenzsystem P-Fold sorgte für großes Besucherinteresse. *KM-Bild*

des Marktrückgangs seit Mai erleben auch andere Branchen.

Russland mag da eine Rolle spielen, aber auch der milde Winter wird immer wieder als Grund genannt. Das Winterloch am Bau fiel in diesem Jahr aus, weshalb vielen Unternehmen im Frühjahr die Aufträge ausgingen. Dennoch ruhen die Hoffnungen – nicht nur – der Ladekranhersteller auf der Baukonjunktur, die mit der „Flucht ins Betongold" und den Konjunkturpaketen in Deutschland nach 2008 einen Aufschwung genommen hatte. Zudem kommt derzeit – wohl vor allem mit den strenger werdenden Auflagen für innerstädtische Verkehre – offensichtlich eine verstärkte Nachfrage aus dem Entsorgungsbereich.

Und entsprechend haben sich die Ladekranhersteller positioniert. Premierenschwerpunkte waren in diesem Jahr die Lade- und Baustoffkrane im Bereich bis etwa 30 mt. Aber selbstverständlich durften die „dicken" Flaggschiffe auf der IAA ebenfalls nicht fehlen.

Mit diesen Kranen wenden sich die Hersteller in erster Linie an die professionellen Krandienstleister, die – nicht alle, aber immer mehr – die Vorteile der Knickarme oder die relativ unproblematische Genehmigungsbeschaffung zu schätzen wissen. Dass sich unter all den Kranen in Hannover aber auch ein 4-achsiger AT-Kran von Tadano Faun fand, das hat die KM-Redaktion dann schon überrascht. Eine der wenigen Überraschungen der diesjährigen IAA.

KM

Zukunft und Vergangenheit: Dieser historische Scheibenbulli war etwas für Nostalgie-Fans. Bild:HSMS