Intermat 2015: Im Schatten der bauma?

Zum mittlerweile zehnten Mal fand in Paris die Intermat statt. Doch konnte die Messe, die in diesem Jahr vom 20. bis 25. April 2015 ablief, überzeugen?

KM-Bild

Wer die Intermat aus früheren Jahren kennt, dem fiel auf: von einem Auslegerwald im Außengelände kann keine Rede mehr sein und auch bei den Fahrzeug- und Trailerherstellern gab es Lücken in der Ausstellerliste.

Zwar verbuchte die Intermat in diesem Jahr ein Plus von 5 % bei den Ausstellern, allerdings entfielen 200 der insgesamt 1.410 Aussteller auf den neuen Messebereich „World of Concrete Europe“, der speziell der Betonindustrie ein Schaufenster bot und in diesem Jahr Premiere feierte.

Mit Blick auf die Besucherzahlen sprechen die Veranstalter der Intermat von einem Rückgang um 8,5 % beziehungsweise von insgesamt 183.000 Eintritten über den gesamten Messezeitraum von sechs Tagen.

Zog die Blicke am Messeeingang auf sich: dieser Kenworth-Truck. Dahinter: Fassi-Ladekran F155 auf Kipper-Fahrgestell. KM-Bild

Damit folgt die Messe einem Trend, dem viele gleich gelagerte Veranstaltungen seit der Krise 2009 unterworfen sind: Einbußen bei den Aussteller- und Besucherzahlen sowie Reduzierung der Ausstellungsflächen.

Oder wirkt hier immer noch die Krise von 2009 nach, in deren Folge einige Aussteller die Segel gestrichen und vielleicht sogar die Erfahrung gemacht haben, dass man auch ohne kostspielige Messebeteiligung Maschinen

Doch die Intermat ist nicht irgendeine Messe

Doch die Intermat ist nicht irgendeine Messe. Gemeinsam mit bauma und Conexpo bildete sie das Dreigestirn der Weltleitmessen für die Baumaschinenindustrie. Ist die Zeit der großen Weltleitmessen also vorbei, nachdem bauma, Intermat und Co. selber anfangen haben, sich durch regionale Ableger – zum Beispiel in China, Afrika und Indien – Konkurrenz zu machen? Für die Aussteller sicherlich eine zusätzliche finanzielle Belastung, zugleich aber auch die Chance, regionenspezifische Exponate präsentieren zu können und nicht immer das ganze Produktportfolio anreisen zu lassen.

verkaufen kann? Auf einer Hausmesse konkurriert man schließlich nicht mit dem Wettbewerber um die Besucher, andererseits stellt sich natürlich die Frage, ob ein Anbieter von Maschinen dauerhaft mit dem gleichen Kundenstamm glücklich wird.

Wie dem auch sei, die Intermat 2015 litt augenfällig trotz anderslautender Ausstellerzahlen immer noch unter dem Wegbleiben namhafter Aussteller. Zwar hatte der Veranstalter im Vorfeld die (Wieder)beteiligung bedeutender Unternehmen gemeldet, die auf der Ausstellerliste und der Messe selbst dann allerdings nicht zu finden waren.

Lieber verließ man sich auf regionale Händler, die dann Teile des Portfolios in Paris ausstellten.

Auch die Beteiligung ganzer Länder oder Regionen ist bei dieser Ausgabe der Intermat deutlich zurückgegangen. Augenfällig war der Rückgang der chinesischen Beteiligung. Zumal etliche chinesische Unternehmen die Jahre 2009 und 2012 noch genutzt hatten, freigewordene Ausstellungsflächen zu belegen. Doch bekanntermaßen läuft es in China ja auch nicht mehr so stürmisch wie in der jüngeren Vergangenheit.

„Stage V ready“

Auf jeden Fall bekamen die chinesischen Delegationen, zumindest im Kransektor, nur wenige Weltneuheiten zu sehen, die es sich gelohnt hätte, zu Kopiezwecken abzulichten. Wohlgemerkt, nicht aufgrund mangelnder Qualität, sondern mit Blick auf die Quantität.

Als Nachfolger des LTC 1045-3.1 stellte Liebherr den neuen LTC 1050-3.1 vor

Der Liebherr LTM 1160-5.2 war ein weiteres Exponat am Liebherr-Stand. *KM-Bild*

Die wenigen Neuheiten seitens der Kranhersteller können nicht verwundern, denn alle Hersteller sind aktuell noch mehr als gut damit beschäftigt, ihre Produktpaletten auf Euromot 4/Tier 4 f umzustellen. Und es macht natürlich wenig Sinn, in Paris Krane auszustellen, die im Januar 2016 gar nicht mehr verkauft werden dürfen.

Zumal im April 2016 in München die bauma stattfindet, auf die sich derzeit alles zu konzentrieren scheint und die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit so viele Kranweltpremieren, wie noch nie erleben wird.

Die Messe wird weitere Antworten darauf geben, wie die Hersteller die strengeren Abgasrichtlinien nach Euromot 4 und Tier 4 f erfüllen werden. Und noch während die Entwicklungsabteilungen kräftig damit zu tun haben, die Vorgaben der Stufe IV Kran-Wirklichkeit werden zu lassen, folgt schon die nächste Herausforderung, soll doch im Januar 2019 Stage V an den Start gehen (lesen Sie hierzu auch unseren Artikel auf Seite 52).

Bemerkenswert war auf diesem Hintergrund der Messeauftritt von Deutz. Das Unternehmen nutzte die diesjährige

Am Kobelco-Stand waren unter anderem der CKE1350G und der CKE2500G (im Bild) ausgestellt. KM-Bild

Intermat nicht nur zur Vorstellung seiner kompletten Stufe IV-Motoren, sondern ging noch einen Schritt weiter. Unter dem Motto „Stage V ready“ machte der Hersteller öffentlich, dass die Deutz-Dieselmotoren im Bereich 2,9 bis 7,8 l Hubraum bereits heute die kommende Stufe V Abgasnorm erfüllen. Wie der Hersteller betont, bleiben dank des geschlossenen Dieselpartikelfilters Baugröße und Ausführung der Motoren identisch zu denen der Stufe IV.

Dennoch wird die diesjährige Intermat nicht als die Messe der großen Innovationen in Erinnerung bleiben, obwohl es natürlich auch einige Neuheiten zu sehen gab.

So stellte Liebherr als Nachfolger des LTC 1045-3.1, der auf der bauma 2010 Premiere feierte, den LTC 1050-3.1 vor.

Vom Vorgänger übernommen wurde das einzigartige Kabinenkonzept, bei dem die Kabine mit einem Teleskoparm für die Straßenfahrt zur Fahrzeugfront verschoben wird. Und auch die optionale Liftkabine ist für den LTC 1050-3.1 erhältlich.

Neu ist natürlich die Motorisierung des 3-Achsers. Der Reihen-Sechszylinder mit 260 kW/354 PS Leistung und einem Drehmoment von 1.400 Nm erfüllt selbstverständlich die Abgasemissionsvorschriften nach Richtlinie 97/68/EG – Stufe IV und EPA/CARB – Tier 4 final. Das ZF-Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler bietet sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge.

Wie schon beim LTM 1300-6.2, der ebenfalls auf der Intermat vorgestellt wurde, verwendet Liebherr auch beim Ausleger des neuen 50-Tonners im Untergurt einen noch hochfesteren Feinkornbaustahl. Statt S1100QL kommt jetzt der ultrahochfeste Feinkornstahl S1300QL zum Einsatz.

Der 6-teilige, 8,2 m bis 36 m lange Teleskopausleger kann mit einer 7,5 m bis 13 m langen Doppelklappspitze verlängert werden. In die Doppelklappspitze ist eine 1,5 m lange, bis zu 60° abwinkelbare Montagespitze integriert. Mit der Montagespitze und einer optionalen zweiten Winde ist der LTC 1050-3.1 besonders gut geeignet für Montagearbeiten auf engstem Raum und in niedrigen Hallen. Zur Ausnutzung optimaler Hubhöhen bei diesen Anwendungen steht eine 3-rollige Kompakthakenflasche mit Doppelhaken zur Verfügung. Die maximale Hubhöhe wird mit einer Hakentraverse erzielt, die anstelle des Rollensatzes in die Montagespitze eingebaut wird.

Der LTC 1050-3.1 ist als „All-In-Kran“ konzipiert, sodass im Gesamtgewicht von 36 t und einer Achslast von 12 t das voll-

Noch hochfesterer Feinkornbaustahl in Teilen des Auslegers

GRIL 8700T von Locatelli. KM-Bild

Terex zeigte in Paris den Explorer 5600 mit asymmetrischem Abstützsystem. Außerdem stellte das Unternehmen den Flat-Topkran CTT 182-8 vor. KM-Bild

ständige Gegengewicht von 6,5 t, die Doppelklappspitze, Bereifung 445/95 R25 (16.00), Telma-Wirbelstrombremse, Antrieb 6 x 6 sowie eine Hakenflasche eingeschlossen sind.

Die Fahrzeugdimensionen und Wenderadien haben sich gegenüber dem Vorgänger nicht verändert. So beträgt der Wenderadius über den Teleskopausleger mit Bereifung 385/95 R25 (14.00) nur 7,5 m. Die Länge des Fahrgestells beträgt 8,9 m und kann durch Abbau des vorderen Staukastens auf 7,7 m reduziert werden. Auch mit 16er Bereifung bleibt die Fahrzeugbreite innerhalb von 2,55 m. Serienmäßig bietet der neue LTC 1050-3.1 zahlreiche Staukästen für umfangreiches Zubehör, Anschlagmittel und Unterleghölzer.

Und selbstverständlich bietet der LTC 1050-3.1 die neuesten Ausstattungsfeatures wie ECOmode und die Variable Abstützbasis VarioBase.

Am Stand von Terex war mit dem Explorer 5600 der neue 160-Tonner des Unternehmens zu sehen, der auf der Conexpo im vergangenen Jahr erstmals vorgestellt wurde. In Paris wurde er mit dem optional erhältlichen asymmetrischen Abstützsystem gezeigt, das eine signifikante Erhöhung der Tragfähigkeiten bei Hubvorgängen über die Abstützungen erlaubt, insbesondere natürlich im Vergleich mit 360-Grad-Traglasttabellen.

Für jede Auslegerposition werden die Traglastwerte in Abhängigkeit vom Schwenkwinkel des Oberwagens berechnet, bei Hüben über die Abstützungen ist eine Steigerung um bis zu 200 % möglich. Das neue System erlaubt es, die Abstützungen unabhängig voneinander und asymmetrisch zu positionieren. Außerdem wird der Hubvorgang besser visualisiert, der Kranfahrer erhält zusätzliche Informationen zur Traglast in Relation zum Oberwagen-Drehwinkel. Hubvorgänge können mit geringerem Gegengewicht ausgeführt werden. Dies macht Unternehmen bei der Projektplanung flexibler und hilft Transportkosten einzusparen. Das System erfasst das Gegengewicht am Kran und kontrolliert die Schwenkbewegungen beziehungsweise stoppt sie automatisch, wenn der Ausleger die kalkulierten Hubbereichsgrenzen erreicht. Dadurch ist trotz des geringeren Gegengewichts für die notwendige Sicherheit gesorgt.

Auffällig war in diesem Jahr auf der Intermat die geringe Turmdrehkrandichte, etliche Hersteller waren der Messe ferngeblieben. Potain war am Stand seines Händlers Matebat mit einem MDT 178 vertreten, Liebherr und Terex zeigten Neuheiten beziehungsweise Weiterentwicklungen.

So stellte Terex den vollständig überarbeiteten CTT 182-8 vor. Im Vergleich zu seinem Vorgänger bietet der Flat-Topkran mit einer Tragfähigkeit von 8 t eine im Vergleich zum Vorgängermodell um mehr als 5 % erhöhte Traglast bei 65 m maximaler Aus-

Böcker hatte unter anderem den Aluminium-Kran AK 35/3000 mit zur Intermat gebracht. KM-Bild

Mit dem Icon 2150 stellte Effer einen Ladekran der 20 mt-Klasse mit Endlosdrehwerk vor. KM-Bild

HMF-Greiferkran. KM-Bild

legerlänge. Laut Terex konnten durch konstruktive Verbesserungen der Windenkinematik die Hubgeschwindigkeiten um bis zu 31 % erhöht werden.

Bei Liebherr gab es als Neuvorstellung den LiUP-Kranführeraufzug für Turmdrehkrane zu sehen, der für den Transport von zwei Personen beziehungsweise 200 kg Nutzlast ausgelegt ist. Ebenfalls in Paris mit dabei war der Flat-Top-Kran 172 EC-B 8 Litronic, Nachfolger des 172 EC B 8 Litronic, der seit Herbst 2014 erhältlich ist.

Neuer Kranführeraufzug für Turmdrehkrane

164 kNm Leistung bietet der Atlas-Ladekran AK 172.3E A6. KM-Bild

Im Vergleich zum Vorgänger wurde die Tragfähigkeit an der Spitze um 15 % gesteigert. So hebt der neue Flat-Top-Kran an der Auslegerspitze bei 60 m Ausladung 2.100 kg. Dies sind im Vergleich zum Vorgänger 250 kg mehr an der Spitze. Die maximale Traglast erreicht der 172 EC-B bei 8.000 kg. Neu ist auch das Montagekonzept. Lasthaken und Laufkatze verbleiben während des Transportes im Auslegeranlenkstück. Der Montageaufwand für die Laufkatze entfällt somit komplett. Das 37 kW FU-Hubwerk von Liebherr ist in der Grundausführung enthalten. Optional steht auch ein 45 kW FU-Hubwerk zur Auswahl. Das Frequenzumrichter-Hubwerk wird ausschließlich im 2-Strang-Betrieb gefahren. Hakenhöhen bis 328 m und Leerhakengeschwindigkeiten bis maximal 177 m/min sind möglich.

Mit dem 710 HC-L stellte Liebherr auf der Intermat auch einen neuen Verstellauslegerkran vor – und zwar in Form eines Plexiglasmodells und einer Augmented Reality-Anwendung. Der 710 HC-L ist in zwei Traglast-Varianten erhältlich: mit 50 t und mit 64 t maximaler Traglast. Das schlanke Turmsystem ist innen und außen kletterbar. Bei der Konstruktion wurde zudem darauf geachtet, dass die Bemaßung aller Einzelteile den Anforderungen des Containertransports gerecht wird.

Unter anderem mit dem Thema Bedienerschulung befasste sich der Messeauftritt des Liebherr-Werkes Nenzing. Das Unternehmen stellte den neuen Simulator für Spezialtiefbaugeräte und Raupenkrane bis 300 t vor.

Auch einige Ladekranhersteller hatten in diesem Jahr wieder den Weg nach Paris gefunden. Ladekrane von Atlas und HMF waren ebenso vertreten wie Fassi und Effer. Palfinger Ladekrane hingegen suchte man vergeblich, dafür aber war das Unternehmen mit seiner Arbeitsbühnen-Sparte bestens in Paris vertreten.

Überhaupt schien die Intermat in diesem Jahr beinahe mehr

im Zeichen der Arbeitsbühnen denn der Krane zu stehen, so der subjektive Eindruck. Auf jeden Fall aber hatten die Arbeitsbühnenhersteller zahlreiche Exponate mit nach Paris gebracht, darunter etliche Neuheiten.

Und noch eines fiel in Paris auf: Auch die Anbieter von Schwertransportfahrzeugen haben der Intermat als Aussteller die Treue gehalten. Neben der Präsentation von bewährtem und neuerem Schwertransportequipment lag der Schwerpunkt bei den Fahrzeugbauern dabei auf Lösungen für den Transport von Baumaschinen und Baustoffen, wobei der Trend weiterhin zu kostengünstigen, möglichst wartungsarmen Fahrzeugen geht.

Von einem Trend zu sprechen ist vielleicht übertrieben, aber in der jüngeren Vergangenheit nutzten zunehmend auch Schwertransportdienstleister verschiedene Investitionsgüter-Messen, um ihr Angebot zu präsentieren. So war in diesem Jahr das niederländische Unternehmen van der Vlist mit einem Stand in Paris vertreten, um das eigene Leistungsportfolio vorzustellen und Kontakte zu potenziellen Neukunden zu knüpfen. Auch eine Teilnahme an der bauma 2016 ist geplant. Bekanntermaßen hatte sich in München 2013 bereits Big Move präsentiert.

Doch zurück zur Intermat. War sie nun eine gelungene Veranstaltung? Die Meinung der Aussteller ist geteilt. Da gibt es jene Unternehmen, die ein negatives Fazit ziehen und von einem mangelnden Besucheraufkommen sprechen. Dem gegenüber stehen andere, die schon im Vorfeld große Hoffnungen auf die Messe setzten, weil zahlreiche Kunden aus aller Welt ihr Kommen angekündigt hatten. Und offenbar hat sich bei so manchem Hersteller die Hoffnung als begründet erwiesen, denn es gibt auch Stimmen, die die Intermat 2015 im Nachhinein als echte Verkaufsmesse bezeichnen.

KM

Potain-Händler Matebat zeigt einen MDT 178. KM-Bild

NOOTEBOOM

BALLASTTRAILER

DIE HÖCHST EFFIZIENTE LÖSUNG FÜR DEN TRANSPORT VON KRANTEILEN

IHRE VORTEILE

Höchst langlebig – Höchst zuverlässig – Einfach zu bedienen – Niedrigste Betriebskosten

WWW.NOOTEBOOM.COM TRENDSETTERS IN TRAILERS