## Der „Triple-Boom“ macht's möglich:

# Der 8-Achser aus Lauf ist ein 600-Tonner – und kommt ohne HA-Abspannung aus!

**Dass Tadano Faun an einem 8-Achser arbeitet, war schon seit einiger Zeit bekannt. Dass dieser 8-Achser krantechnisch eine absolute Weltneuheit sein würde, ebenfalls. Doch die maximale Tragkraft wurde bis zum Schluss wie ein Staatsgeheimnis gehütet.**

Rund 1.000 Gäste waren am 12. Juni nach Nürnberg gereist, um der Weltpremiere des ersten 8-achsigen ATF beizuwohnen. Sie alle – oder doch die meisten unter ihnen – hatten schon einmal vom „Triple-Boom“ gehört oder gelesen, jener Hauptauslegerinnovation, die den Einsatz einer Hauptauslegerabspannung überflüssig macht. Doch wer nun wissen wollte, in welcher Tragkraftklasse der Neue wohl angesiedelt sein würde, der musste sich bis zum 12. Juni bis 22:25 Uhr gedulden.

Jetzt ist es raus: Der 8-Achser aus Lauf ist ein 600-Tonner mit 56 m Hauptausleger und bis zu 90 m Auslegerverlängerungen für Rollenkopfhöhen von bis zu 146 m: Vorhang auf für den ATF 600G-8!

Nun ist die maximale Tragkraft – in diesem Fall ermittelt bei 3,5 m Ausladung im 360° Schwenkbereich und ganz ohne Sternchen – natürlich ein sehr theoretischer Wert, der in der Einsatzpraxis wohl kaum abgerufen wird. Doch gibt die maximale Tragkraft, die der ATF 600G-8 mit 180 t Ballast erreicht, schon einen Hinweis darauf, was auch in den einsatzrelevanten Rüstzuständen in einem Kran steckt.

2.160 mt Lastmoment – ermittelt bei 5 m Ausladung – errechnen sich aus der Tragkrafttabelle. Da darf man getrost von einem sehr, sehr starken 600-Tonner sprechen. Möglich wird dies durch das, wie Tadano es nennt, „Triple-Boom System“, mit dem der Hersteller einen derart biege- und torsionssteifen Hauptausleger realisieren konnte, dass ganz auf eine Hauptauslegerabspannung verzichtet werden kann; natürlich bei vergleichbaren oder besseren Tragkraftwerten wie bei entsprechenden Kranen mit Auslegerabspannung.

*2.160 mt Lastmoment – ermittelt bei 5 m Ausladung – errechnen sich aus der Tragkrafttabelle.*

Anders als klassische Teleskopausleger besteht das Triple-Boom System nicht aus einer, sondern aus drei Teleskopröhren, die dem

*Ohne Hauptauslegerabspannung und dem damit verbundenen minimalen Durchschwenkradius zielt der ATF 600G-8 unter anderem auf jene Einsatzbereiche, in denen die Tragkräft eines 8-Achsers mit abgespannten Hauptausleger gefragt sind, die Baustellenverhältnisse aber eine Abspannung nicht zulassen.*

*In seiner Begrüßungsansprache vor gut 1.000 Gästen blickt Koiche Tadano, Präsident und Geschäftsführer Tadano Ltd., auch auf 25 Jahre Tadano Faun zurück. Koiche Tadano betont dabei, dass es nicht immer einfach war, die japanische und die deutsche Mentalität zusammenzubringen. Am Ende aber sei es gelungen, das japanische Streben nach Einfachheit und Zuverlässigkeit mit dem deutschen Streben nach technischen Highlights zu vereinen.* *KM-Bilder*

Gesamtsystem in Summe zu jeder Zeit eine besonders hohe Biege- und Torsionssteifigkeit verleihen. Die Gründe hierfür liegen in der Physik: Je weiter das Material, aus dem ein Tragwerk besteht, von der Mitte des Systemquerschnitts entfernt liegt, desto stabiler ist das Gesamtsystem.

Genau dieser Grundsatz wurde beim neuen Triple-Boom System in die Tat umgesetzt: Die Masse des insgesamt zur Verfügung stehenden Stahls verteilt sich beim neuen Triple-Boom System nicht mehr nur auf einen Hauptausleger, sondern zusätzlich auf zwei über sogenannte Schotts verbundene Teleskopröhren, die vom Mittelpunkt des Systemquerschnitts weiter entfernt liegen und das Gesamtsystem damit deutlich stabiler machen als das klassische Ein-Teleskop-Auslegersystem. Das Gewicht des neuen Triple-Boom System ist damit durchaus vergleichbar mit dem klassischer Auslegersysteme, ein Umstand, der den Konstrukteuren vor dem Hintergrund der sich stetig verschärfenden Achslastthematik ein zentrales Anliegen war. So wird auch der neue 8-Achser die in vie-

*Mit dem ATF 600G-8 ist Tadano Faun ...*

*... ein eindrucksvoller Einstieg in das 8-Achs-Segment gelungen.* *Bild: KM-Bild*

*Zwei ATF 600G-8 im Testfeld: Einmal in Vollausstattung mit Wippspitze, einmal in „einfacher" Konfiguration nur mit dem 56 m langen Hauptausleger. KM-Bilder*

len Ländern auf der Straße einzuhaltenden 12 t pro Achse erfüllen.

Im Kern beruht das neue Triple-Boom System damit „lediglich" auf einer optimierten Materialverteilung und nicht etwa auf einer hochkomplexen und damit störanfälligen Technologielösung. So werden auch die einzelnen Teleskope des neuen Triple-Boom System mit dem Einzylindersystem von Tadano aus- und einteleskopiert und die Verbolzung der Teleskope unterscheidet sich im Prinzip nicht von anderen Tadano-Kranen.

Mit einer Ausnahme: Es werden nun die Teleskope von drei Röhren anstatt von nur einer Röhre miteinander verbolzt. Um die Zuverlässigkeit des neuen Auslegersystems dennoch zu gewährleisten, wurde von den Konstrukteuren eine gleichzeitige Verbolzung aller drei Röhren von Beginn an ausgeschlossen und eine alternative Lösung gesucht und gefunden: Alle drei Röhren des neuen Triple-Boom System werden unabhängig voneinander, nacheinander verbolzt, zunächst die Teleskope der oberen beiden Zusatzröhren, der sogenannten „Power Tubes", und dann die Teleskope der Hauptröhre. „Auf diese Weise bekommen wir sogar nochmals mehr Stabilität ins System als mit einer gleichzeitigen Verbolzung", so lässt sich Andreas Hofmann, Projektleiter des neuen 8-Achsers, in einer Pressemitteilung des Herstellers zitieren.

*Die Masse des insgesamt zur Verfügung stehenden Stahls verteilt sich beim neuen Triple-Boom System nicht mehr nur auf einen Hauptausleger.*

Die hohe Biege- und Torsionssteifigkeit des Triple-Boom System wirkt sich positiv auf das Traglastprofil des neuen 8-Achsers aus. Dazu ebenfalls Andreas Hofmann: „Unsere Kunden können sich auf einen Kran freuen, der in Summe gut mit vergleichbaren Modellen in seiner Klasse mithalten kann. Nur eben mit dem großen Vorteil, dass diese Traglastpotenziale wesentlich einfacher abgerufen werden können, weil er die Abspannung quasi immer mit dabei hat. Ein besonderes Augenmerk sollten unsere Kunden auf die kurzen bis mittleren Auslegerlängen werfen, wo der Einsatz einer separaten Abspannung noch nicht wirkungsvoll ist. Hier kann ich schon jetzt die eine oder andere Überraschung versprechen."

Für Kranbetreiber bedeutet der Wegfall der Abspannung gleichzeitig auch den Wegfall des zeitlichen und finanziellen Aufwands, der mit dem Transport,

dem Rüsten und dem Betrieb einer Abspannung verbunden ist. In einer Broschüre zum ATF 600G-8 errechnet Tadano über einen Nutzungszeitraum von 15 Jahren, bei einer angenommenen Einsatzhäufigkeit von 40 Mal pro Jahr eine Ersparnis von insgesamt etwa bis zu 1,5 Millionen Euro.

Darüber hinaus aber bietet der Verzicht auf eine Auslegerabspannung beim ATF 600G-8 auch einen wesentlich geringeren Durchschwenkradius im Vergleich zu entsprechenden Großkranen mit abgespannten Teleskopauslegern und damit mehr Einsatzmöglichkeiten auf engen Baustellen wie zum Beispiel in Raffinieren, im Anlagenbau oder in Innenstädten, so der Hersteller.

Neben der Weltneuheit des „Triple-Boom System“ verfügt der ATF 600G-8 zudem über ein erweitertes Leistungsspektrum. Weil die Platzverhältnisse auf vielen Baustellen eng sind und der Kran oftmals nicht in voller Breite abgestützt werden kann, können Kranfahrer beim ATF 600G-8 auf die „Asymmetrische Abstützbasisüberwachung“ zurückgreifen. Unnötige Traglasteinbußen durch eine eingeschränkte Abstützbasis werden dadurch vermieden. Die Funktionsweise: Die Länge aller vier Abstützträger wird durch Längengebersensoren automatisch bestimmt und über den Drehwinkel die Position des Oberwagens erfasst. Anschließend werden beide Werte der Kransteuerung mitgeteilt, die dann die maximal möglichen Traglasten freigibt, und zwar – das ist das Besondere – separat für jeden einzelnen Sektor der vier Abstützträger. Der gesamte 360°-Traglastbereich wird auf diese Weise in vier Sektoren geteilt, die jeweils in Abhängigkeit von der Abstützträgerlänge maximiert werden. Die Soft-Stop-Sicherheitseinrichtung von Tadano verhindert dabei, dass der Kranfahrer versehentlich beim Drehen in Überlastbereiche hineinschwenkt und die Last in diesen Bereich hineinpendelt.

*Das Triple Boom-System: Extreme Biege- und Torsionssteifigkeit erlauben den Verzicht auf eine Auslegerabspannung auch in Einsätzen, bei denen die Abspannung oft zum Einsatz kommt. Zum Beispiel bei Einsätzen mit der Wippspitze.* *KM-Bilder*

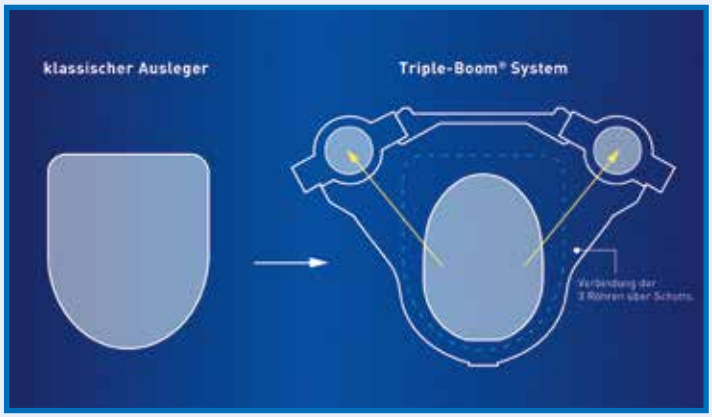
Auch die AML-Kransteuerung des Herstellers wurde weiterentwickelt und bietet, nach Tadano-Angaben, für den ATF 600G-8 noch mehr Sicherheit und einen spürbar verbesserten Bedienkomfort. So stehen dem Kranbediener in der Oberwagenkabine unter anderem zwei neue Farb-Displays zur Verfügung. Das Hauptdisplay kann entweder per Touch, über Tasten oder einen Dreh-Drück-Knopf bedient werden. Es zeigt das Bild von zwei Kameras und lässt sich elektronisch neigen, um es den aktuellen Lichtverhältnissen anzupassen.

Das Zusatzdisplay verfügt über eine weitere Kameraansicht und ist herausnehmbar. Damit jedoch nicht genug: Der Kranbediener kann für zahlreiche Informationen selbst entscheiden, auf welchem Display er sich diese anzeigen lassen möchte. Auf Wunsch kann er neue zusätzliche Informationen über die verschiedenen Betriebszustände des Krans abrufen, wie zum Beispiel den durchschnittlichen Dieselverbrauch, die Öltemperatur oder den Füllstand des Hydrauliköls.

Dass Tadano auch das neue Flaggschiff mit zwei separaten Motoren ausgestattet – 625 PS im Unterwagen beziehungsweise 354 PS im Oberwagen – hat, kann wohl kaum als Überraschung bezeichnet werden. Hier bleibt sich das Unternehmen als einziger Kranhersteller treu und liefert seine Produkte bis in die 70 t-Klasse hinunter mit Ober- und Unterwagenmotor aus. Die Motoren stammen von Mercedes-Benz und entsprechen der neuesten Abgasnorm Euromot 4/Tier 4f.

*Kranfahrer können beim ATF 600G-8 auf die „Asymmetrische Abstützbasisüberwachung“ zurückgreifen.*

Überhaupt stand neben der Weltpremiere des 600-Tonners auch bei anderen Kranen die Motorentechnologie im Fokus. So nutzte Tadano die Umstellung des ATF 70G-4 auf die neue Abgasnorm Euromot 4/Tier 4f auch zu einer umfassenden Überarbeitung seines populären 70-Tonners. So kann der Kunde fortan zwischen einem 52,1 m und 44 m langen Hauptausleger wählen.




*Weitergedacht: Vom „konventionellen“ Teleskopausleger zum Triple Boom-System.*

*Die Verbolzung des Triple Boom-Systems.*

600 t Tragkraft bei 3,5 m Ausladung – das ist schon eine Ansage im 8-Achs-Segment.

KM-Bilder

Auch mit dem 52,1 m langen Hauptausleger bleibt der ATF 70G-4 dem „Taxi-Konzept“ treu, sei es mit 10 t oder 12 t maximaler Achslast. So nimmt der Kran bei einem Gesamtgewicht von 40 t und 10 t pro Achse noch 3,4 t Gegengewicht, die 16 m-Auslegerverlängerung, eine 32 t Unterflasche sowie einen Werkzeugkasten mit.

Sind bis zu 12 t pro Achse erlaubt, kann er sogar 11 t Gegengewicht transportieren. Um sich weltweit noch besser den im jeweiligen Land gültigen Achslastvorschriften anpassen zu können, wurde das Gegengewicht noch feiner unterteilt.

Trotz des längeren Hauptauslegers und des damit verbundenen höheren Gewichts ist es den Konstrukteuren aus Lauf gelungen, einen zweiten, 175 PS starken Oberwagenmotor zu verbauen.

Auch ein Thema während der Kundentage in Lauf: Was verbraucht der Oberwagenmotor im Vergleich zum Unterwagenmotor?

KM-Bild

Goldhofer

GOLDHOFER SCHWERLASTSYSTEME

LÖSUNGSKOMPETENZ
FÜR EXTREME TRANSPORTAUFGABEN

Unsere Schwerlast-Modulsysteme können individuell auf Ihre Anforderungen abgestimmt werden. Lösungskompetenz bedeutet bei Goldhofer deshalb nicht nur extrem belastbare Produkte auf höchstem Qualitätsstandard, sondern auch die Ausarbeitung intelligenter und hochfunktionaler Transport- und Logistiklösungen sowie ein umfangreiches, projektbegleitendes Engineering und After Sales Programm. Goldhofer ist da, wenn es richtig zur Sache geht.

Für die besten Lösungen investieren wir seit Generationen in die Entwicklung neuer Technologien und in die Perfektionierung unseres Kundenservice. Denn eines ist klar: Wirtschaftlichkeit ist letzten Endes eine Frage der Wertbeständigkeit, der Langlebigkeit und der Sicherheit. Und dafür stehen wir.

Investieren Sie in Ihre Zukunft. Goldhofer – Das Original.

WWW.GOLDHOFER.DE

*Am Upgrade der ATF 220G-5 demonstrierte Tadano Faun wie hoch der Mehrverbrauch des Unterwagenmotors im Vergleich zum Oberwagenmotor bei 220-Tonner ist.* *KM-Bild*

Damit bleibt Tadano auch in dieser Klasse der einzige Hersteller, der konsequent auf zwei Motoren setzt. Als Begründung für diese Entscheidung führt das Unternehmen den höheren Kundennutzen an, wonach leistungsangepasste Oberwagenmotoren im Kranbetrieb deutlich weniger Kraftstoff verbrauchen als große Unterwagenmotoren, die den Kranbetrieb mit übernehmen. Laut Tadano sprechen Kranbetreiber hier von einer Kraftstoffersparnis von durchschnittlich 4 bis 5 l in der Stunde.

Insgesamt wurde der ATF 70G-4 gemäß Entwicklungsleiter Dr. Bernward Welschof in mehreren Hundert Punkten überarbeitet: „Wir haben uns zum Beispiel für neue gewichts- reduzierte Scheibenbremsen entschieden, um unseren anspruchsvollen Leistungsumfang innerhalb der Achslasten zu realisieren. Die zahlreichen Verbesserungen gehen auf die Befragung unserer Kunden über einen längeren Zeitraum zurück und haben das Produkt insgesamt deutlich verbessert. Das muss man bei einer Probefahrt erleben!“

Die Umstellung der Produktpalette auf die neue Abgasnorm Euromot 4/Tier 4f ist aber in Lauf – und nicht nur dort – auch in den übrigen Kranklassen im vollen Gange. Tadano nutzt dabei nicht nur beim 70-Tonner diese Gelegenheit, um die eigenen Produkte einer Generalüberholung, einem „Upgrade“, zu unterziehen. Auf dem Krantag in Lauf präsentierte das Unternehmen neben der Innovation ATF 600G-8 und dem ATF 70G-4 weitere bis dahin auf die neue Abgasnorm umgestellte Produkte wie den ATF 220G-5, ATF 180G-5 sowie den ATF 100G-4.

Die vor zwei Jahren gestartete Modelloffensive zeichnet sich durch viele neue Errungenschaften aus. Die Entwicklung der Euromot 4/Tier 4f-Kranfamilie umfasst zum einen Merkmale, wie die Neugestaltung des Fahrerhauses für alle 5-Achs-Krane oder ein neues, noch korrosionsbeständigeres Lackkonzept, das fortan in der gesamten Produktpalette zum Einsatz kommt.

*Beim neuen ATF 70G-4 kann der Kunde fortan zwischen einem 52,1 m und 44 m langen Hauptausleger wählen.*

Darüber hinaus die bereits erwähnte „Asymmetrische Abstützbasisüberwachung“, und die gewichts-optimierten Scheibenbremsen sowie eine elektronische Ölstandsüberwachung für Motor- und Hydrauliköl und die im Joystick integrierte Verstellung der Arbeitsscheinwerfer.

Dazu Dr. Bernward Welschof, Entwicklungsleiter bei Tadano Faun: „Früher flossen die technischen Verbesserungsvorschläge mehr oder weniger zu dem Zeitpunkt in die Produktpalette ein, an dem sie zur Sprache kamen – und zwar separat für jedes einzelne Modell. Heute versionieren wir alle Verbesserungsvorschläge und setzen sie zum Zeitpunkt „X“ gemeinsam um, modellübergreifend. Das hat den entscheidenden Vorteil, dass wir die betreffenden Bauteile nur einmal in die Hand nehmen und dadurch in Summe mehr Verbesserungsvorschläge umsetzen können. So konnten wir im Zuge der Umstellung auf Euromot 4/Tier 4f pro Modell bis zu 200 technische Verbesserungen vornehmen. Dies ist ein Beispiel dafür, dass es durchaus gelingen kann, einen äußeren Zwang zu einem Nutzen für das Produkt umzugestalten – sprich: aus der Not eine Tugend zu machen.“

Wie gewohnt stammen sowohl der Unterwagen- als auch der Oberwagenmotor der neuen Kranfamilie von Mercedes-Benz. Tadano betont in diesem Zusammenhang neben der hohen Zuverlässigkeit der Motoren das globale Service-Netz von Mercedes-Benz: „Da Mercedes-Benz ein Global Player ist, können unsere Kunden sicher sein, dass im Falle eines Falles selbst in den abgelegensten Ecken Hilfe nicht weit ist“, so Dr. Uwe Renk, Manager Marketing bei Tadano Faun.

Weitere Aushängeschilder der neuen Motoren sind der laut Mercedes um 5 % geringere Kraftstoffverbrauch der neuen Motorengeneration sowie die besonders leistungsstarke Motorbremse.

Die neue Dekompressionsbremse arbeitet wie auch die Motorstaubremse bei den Euromot

*Der ATF 70G-4: In Euromot 4-Motorisierung, mit zwei Hauptausleger-Varianten – und natürlich mit zwei Motoren.*

## Statement der Tadano Faun GmbH: Was spricht für das 2-Motorenkonzept?

Um den zeitlichen und finanziellen Aufwand, der mit der Umstellung auf die neue Abgasnorm Euromot 4/Tier 4f verbunden ist, so gering wie möglich zu halten, setzen die AT-Kranhersteller auf unterschiedliche Strategien. Eine mögliche Strategie ist dabei, die Anzahl der Motoren im Kran zu reduzieren. So erleben wir in jüngster Vergangenheit, dass Hersteller vermehrt 1-Motoren-Geräte auf den Markt bringen, um dadurch aktuelle und zukünftige gesetzliche Vorschriften schneller und kostengünstiger umsetzen zu können, auch in Kranklassen, wo bisher ausschließlich zwei Motoren verbaut wurden. Auch Tadano prüfte diesen Weg für sich.

Wie man während des Tadano Krantags am 12./13. Juni 2015 auf dem Werksgelände der Tadano Faun GmbH eindrucksvoll erleben konnte, hat sich Tadano seinerzeit bewusst für die 2-Motorenstrategie entschieden. Wie es sich mit dem Kraftstoffverbrauch des Oberwagenmotors im Vergleich zum Unterwagenmotor verhält, konnten die Gäste live vor Ort während des Tadano Krantags verfolgen, als der Kraftstoffverbrauch eines Ober- und Unterwagenmotors der 5-Achs-Klasse gemessen wurde. Beide Motoren liefen über einen gesamten Tag im Leerlauf, und eine Digitalanzeige zeigte stets den aktuellen Kraftstoffverbrauch beider Motoren. Als Ergebnis stellte sich heraus, dass der Oberwagenmotor mit 129 kW (175 PS) im Leerlauf 1,9 l pro Stunde weniger Kraftstoff verbrauchte als der Unterwagenmotor mit 390 kW (530 PS), der 3,7 l pro Stunde benötigte. Dazu Thomas Schramm, Vertriebsleiter der Tadano Faun GmbH: „Dieses Ergebnis ist natürlich nur die halbe Wahrheit, da jeder weiß, dass Kranarbeiten nicht ausschließlich im Leerlauf stattfinden. Wenn ich mir jedoch die jüngsten Veröffentlichungen zu diesem Thema anschaue, so scheint unbestritten zu sein, dass der Leerlauf, bedingt durch Wartezeiten, zumindest einen großen Anteil an den Kranarbeiten einnimmt. Hält man sich weiter vor Augen, dass ein Abschalten des Motors in der Praxis relativ selten vorkommen dürfte – zum einen, weil dadurch die Klimaanlage in der Oberwagenkabine nicht mehr funktioniert, und zum anderen, weil der Kranfahrer und der Baustellenbetreiber im Notfall sofort wieder einsatzbereit/hubbereit sein möchten –, messe ich diesem Ergebnis sehr wohl eine große Bedeutung bei."

Neben der Kraftstoffeinsparung im Kranbetrieb betont Tadano den geringeren Motorenverschleiß im Falle von 2-Motoren-Geräten und dadurch bedingt eine quasi „doppelte" Lebensdauer der Motoren beziehungsweise einen höheren Wiederverkaufswert. Auf die Frage, ob zwei Motoren nicht auch doppelt so viel Wartungsaufwand bedeuten würden, antwortet Christian Schröder, Manager Vertrieb für die Märkte Deutschland und Österreich: „Natürlich wollen beide Motoren auch regelmäßig gewartet werden, allerdings sind die Wartungsintervalle in der Regel betriebs- stundenabhängig und die Wartungskosten eines kleineren Motors sind deutlich geringer als die eines großen Motors. Geschickterweise wird man die Wartungen so organisieren, dass keine Betriebsausfallzeiten auf Grund von Wartungsarbeiten anfallen."

Abgesehen von diesen wirtschaftlichen Aspekten, die vorteilhaft für die Kranbetreiber sind, sieht Tadano auch Vorteile für die Kranfahrer. So schätzen diese insbesondere, dass sich im Falle von zwei Motoren der Oberwagenmotor stets hinter der Kranfahrerkabine befindet und dadurch sichergestellt ist, dass die Abgas- und Lärmbelastungen über den gesamten Schwenkbereich auf ein Minimum reduziert sind und dadurch konzentrierter gearbeitet werden kann. Zusätzlich ist die Tatsache, dass stets ein zweiter Antrieb am Kran vorhanden ist, auch vorteilhaft bei bestimmten „Notfällen", wie zum Beispiel bei einer notwendigen Fremdstarthilfe und für den ggf. erforderlichen Notbetrieb.

3b/Tier 4i-Motoren verschleißfrei und eignet sich damit bestens für den Dauereinsatz – beispielsweise bei langen Gefällstrecken. Der zentrale Vorteil der neuen Dekompressionsbremse liegt laut Tadano jedoch in der deutlich verbesserten Bremsleistung.

*Trotz des längeren Hauptauslegers und des damit verbundenen höheren Gewichts ist es gelungen, einen zweiten, 175 PS starken Oberwagenmotor zu verbauen.*

Daneben weisen die überholten Tadano-Krane einige modellspezifische Neuerungen auf. Exemplarisch sei hier das vollkommen überarbeitete Fahrerhaus des ATF 220G-5 und des ATF 180G-5 erwähnt. So verfügt das neue 5-Achser-Fahrerhaus zum Beispiel über mehr Platz für den Fahrer, ergonomische Qualitätssitze von Recaro sowie eine verbesserte Straßenausleuchtung, damit der Kranfahrer noch fitter auf der Baustelle eintrifft. Weiterhin wurde die Sicht aus dem Fenster der Fahrertür verbessert, um das Linksabbiegen sicherer zu machen. Eine zusätzliche Frontkamera unterstützt den Kranfahrer beim Rüsten und Sichern der Hakenflasche. Das Bild der Frontkamera kann über ein neues Multifunktions-Touchdisplay verfolgt werden, das je nach Belieben alternativ auch über Tasten oder einen Dreh-Drück-Knopf bedient werden kann.

Ja es stimmt: Der Tadano Krantag 2015 stand unter dem Motto „Welcome to Change". Und in der Tat gab das Unternehmen eine konkrete Vorstellung davon, dass dieses Motto gelebte Unternehmenswirklichkeit ist.

*KM*