

# Das Kranjahr 2016

Alle sechs Jahre fallen bauma und IAA Nutzfahrzeuge ins gleiche Jahr. Nach 2010 war es in diesem Jahr wieder soweit. Die Themenschwerpunkte für das erste Halbjahr und den Herbst waren für die Redaktionen des KM-Verlags also gesetzt.

Schon beinahe traditionell beginnt ein bauma-Jahr mit der bauma-Vorpressekonzferenz Ende Januar. Und ab diesem Zeitpunkt gibt es bis in den Juni hinein eigentlich kaum ein anderes Thema als die bauma. Vorbericht, Messeausgabe, Nachbericht – drei Ausgaben, ein Schwerpunkt!

In diesem Jahr aber war schon weit im Vorfeld klar, dass die Fachwelt den Auftritt einer neuen Krangeneration erleben würde. Seit dem 1.1.2016 dürfen in den wichtigen Märkten Europa und Nordamerika – von Restkontingenten abgesehen – nur noch Krane verkauft werden, die die strengeren Abgasrichtlinien nach EU-Stufe IV/Tier 4f erfüllen. Das hat in den vergangenen Jahren erheblich Entwicklungskapazitäten bei den Kranherstellern gebunden.

Die Herausforderungen waren vielfältig. Zum einen war sehr schnell klar, dass die neuen



Das Highlight in der ersten Jahreshälfte dieses Jahres war die bauma 2016 im April.

KM-Bild

Motoren schwerer werden, zum anderen stand lange Zeit nicht fest, wie viel schwerer und welche Abmessungen diese Motoren ganz konkret aufweisen würden. Für die Konstruktionsabtei-

lungen sind diese Daten aber ja nicht so ganz unwichtig.

Unter anderem diese Gewichtsproblematik hat drei der vier in Deutschland produzierenden Kranhersteller dazu

veranlasst, sich bei der neuen Krangeneration vom 2-Motoren-Konzept zu verabschieden. Außerdem, so argumentieren diese, sei das Motormanagement der modernen Motoren so aus-



Auf der Straße unterwegs, doch die Infrastrukturproblematik erschwert den Kranbetreibern zusehends die Arbeit.

Bild: HSMS



Herausforderung Brückenbau. Jetzt schon und auch in den kommenden Jahren wird der Neubau und die Sanierung von Brücken der Kran- und Schwertransportbranche zahlreiche Aufträge bescheren. Bild: Michael Bergmann

gereift, dass immer nur die Leistung erbracht wird, die gerade benötigt wird. Will heißen: Keine Mehrverbräuche mehr durch den Prinzip überdimensionierten Unterwagenmotor.

Tadano Faun, das vermag nicht zu überraschen, bezweifelt diese Argumentation, denn als einziger der vier Kranhersteller hält das Unternehmen ab der

Entwicklungsaufwand, den diese zur Erfüllung der Abgasrichtlinien betreiben mussten, auch die Krantechnik weiterzuentwickeln. Längere Ausleger, mehr Tragkraft – das hat der Markt erwartet, und die Kranhersteller haben geliefert.

Besonders hervorgetan hat sich in dieser Hinsicht Tadano Faun mit dem Triple Boom, der,

*... das hat der Markt erwartet, und die Kranhersteller haben geliefert.*

4-Achs-Klasse am 2-Motoren-Konzept fest. Wie sich das in der alltäglichen Praxis allerdings verhält, das werden am ehesten die Krandienstleister beurteilen können.

Für diese und die Kranbediener aber hat ohnehin eine neue Zeitrechnung begonnen. Es ist schon erstaunlich, dass es den Konstruktionsabteilungen der Kranhersteller überhaupt gelungen ist, bei dem enormen

nach Aussage von Brancheninsidern, vielleicht bedeutendsten Kraninnovation der Vergangenheit. Selbst wenn sich für den Triple Boom mit Sicherheit irgendwo ein Vorbild finden lässt – die Ingenieursleistung kann das auf keinen Fall schmälern.

Darüber hinaus aber haben Hersteller die neuen Krane ein Stück weiter ins digitale Zeitalter befördert. Und das wird den Arbeitsalltag vermutlich am nach-

# Man least viel Gutes über uns.

Bleiben Sie mit Leasing auf dem neuesten Stand der Technik und schaffen Sie sich finanzielle Freiräume für große Ziele. Unsere Branchenexperten sind auch in Ihrer Nähe!

 **SüdLeasing**  
Ein Unternehmen der  
Landesbank Baden-Württemberg

[www.suedleasing.com](http://www.suedleasing.com) · [info.de@suedleasing.com](mailto:info.de@suedleasing.com)



Zwar nicht so sehr für die Kranbranche, vielmehr für die Schwertransportbranche, wird die Privatisierung der Polizeibegleitung auch im kommenden Jahr ein wichtiges Thema sein. Bild: HSMS

haltigsten beeinflussen. Dass die Krankabine schon seit geraumer Zeit eher einem Bildschirmarbeitsplatz als dem einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine gleicht – gut, das ist nicht so ganz neu. Aber Ausstattungsmerkmale wie zum Beispiel Touch Screens sind am Ende ja nur die äußeren Merkmal einer zunehmenden Vernetzung sämtlicher Krankomponenten.

Überall werden Betriebszustände erfasst und die Daten verarbeitet. Und als Liebherr im Jahr 2013 die VarioBase vorstellte – ein System, das zuvor schon die Ladekranhersteller in recht unterschiedlichen technischen

Ausführungen verwirklicht hatten – dürfte damit zugleich das Ende der guten, alten Traglasttafel eingeläutet worden sein.

Vorbei die Zeiten, als ein Kran mit zwei oder drei unterschiedlichen Abstützbasen zum Einsatz kommen konnte – die dann in

den Traglasttabellen erfasst und in der Lastmomentbegrenzung hinterlegt waren. Jetzt ist bezüglich der Abstützungen alles möglich und die Lastmomentbegrenzung gibt dann in Abhängigkeit der Abstützweite jeder einzelnen Abstützung sowie der übrigen

Betriebszustände des Krans für jeden Punkt innerhalb des zulässigen Arbeitsbereichs die jeweils zulässige Tragkraft frei.

Am Ende aber wird damit auch die Einsatzplanung zu einem digitalen Geschäft, bei dem ganze Hubvorgänge mit ihren speziellen Lastfällen und Einsatzbedingungen simuliert werden – gegebenenfalls auch ad hoc vor Ort am Bildschirmarbeitsplatz Kranbedienerkabine.

Der nächste Schritt wird dann sein, dass der Kran auf der Baustelle jeder Zeit mit dem betreibenden Unternehmen und vielleicht auch mit dem Service des Kranherstellers vernetzt wird. Das gibt es schon bei den Ladekranen und auch bei den Turmdrehkränen. Auf diese Weise wird nicht nur ein vorausschauender Service möglich, auf diese Weise können im Falle eines Falles auch Tragkraftreserven freigegeben werden.



Ebenfalls gespannt sein darf die Branche auf die EU-weite Zulassungsordnung.



Bild: Michael Bergmann

Dass diese Vernetzung kommen wird, dass Faserseile kommen werden, dass Teile von 3D-Druckern ausgedruckt werden – daran dürfte schon heute kein Zweifel bestehen. Aber was könnte sonst noch kommen? Die IAA Nutzfahrzeuge war in dieser Hinsicht eine echte Ideenplatt-

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) vorgestellt. Und während die Auffassung nicht weniger Kran- und Schwertransportunternehmen dahin geht, dass die Windenergie, diesem in den vergangenen Jahren so wichtigen Betätigungsfeld, an Bedeutung

*Dass diese Vernetzung kommen wird, dass Faserseile kommen werden, dass Teile von 3D-Druckern ausgedruckt werden – daran dürfte schon heute kein Zweifel bestehen.*

form – und für die KM-Redaktion eine der aufschlussreichsten Nutzfahrzeugmessen der vergangenen Jahre. Vom Headup-Display bis zu den Rundum-Kamerasystemen – die Technik ist vorhanden und macht auch in Kranen Sinn.

Neben all der Technik aber bot das Jahr 2016 weitere „kranrelevante“ Informationen. Im März zum Beispiel wurde der

verlieren wird, so zeichnet sich jetzt schon mehr als deutlich ab, dass der Bau und vor allem die infrastrukturellen Herausforderungen weiter an Bedeutung gewinnen werden. Krane, unterschiedlichste Hubsysteme und Selbstfahrer an Brücken – das könnten die Bilder der kommenden Jahre in Deutschland sein.



„Noch ist die Windkraft in Deutschland ein wichtiges Betätigungsfeld für die Kranbranche, doch das Geschäft wird sich vermutlich verändern.“  
Bild: Michael Bergmann



**Lifting your dreams**

[www.tadanofaun.de](http://www.tadanofaun.de)



Max. Traglast:	200 t
Ausleger:	13,2 m - 60 m
Auslegerverlängerung:	5,8 m - 36 m
Max. Rollenhöhe:	99,5 m
Max. Radius:	80 m
Anzahl Motoren:	2

**NEU!**

**HÖHERE TRAGLASTEN. UND VIELE WEITERE NÜTZLICHE FUNKTIONEN.**

**DER NEUE ATF 200G-5.**