

Einen Bestseller noch einmal verbessert

Wenn ein Hersteller ein erfolgreiches Modell durch einen Nachfolger ersetzt, sind die Erwartungen außerordentlich hoch. Das trifft auch auf den neuen Demag CC 2800-2 Gittermast-Raupenkran zu, der das Erbe seines überaus erfolgreichen Vorgängers Demag CC 2800-1 angetreten hat. Das Konzept des Herstellers: Bewährtes weiterentwickeln und mit neuen technischen Lösungen die Performance weiter verbessern.

Der neue Demag CC 2800-2 soll die gleichen Einsatzfelder bedienen wie sein Vorgänger, wurde aber insbesondere mit Blick auf die Transportfähigkeit und das Handling optimiert. Besonders interessant für Besitzer von CC 2800-1-Kranen: Einige Bauteile wie der Wippausleger oder die mittleren Hauptausleger-Zwischenstücke können beim Nachfolger weiter genutzt werden. Dadurch besteht für den Kunden die Möglichkeit, den neuen CC 2800-2 nur mit den benötigten Teilen und entsprechend geringerem Kapitaleinsatz zu ordern.

Das Grundgerät hingegen wurde dem des CC 3800-1 angeglichen und auch dessen starker Antriebsstrang wurde übernommen. Die maximale Tragkraft des CC 2800-2 beträgt 600 t und sein maximales Lastmoment liegt bei 7.712 mt. Sein Ausleger ist 102 m lang, in der Superlift-Konfiguration LSL wächst seine Auslegerlänge auf 138 m, die sich mit Wippausleger und Superlift SWSL noch einmal auf 192 m Systemlänge steigern lässt. Mit Hauptausleger und leichter starrer 12 m-Verlängerung LH + LF sind 114 m möglich und mit Superlift plus leichter starrer 12 m-Verlängerung 153 m.

Die Konstruktion des neuen CC 2800-2 ist konsequent auf einen einfachen und effizienten Transport ausgelegt, betont der Hersteller. So können A-Rahmen und Einziehhilfswinde für den Transport demontiert werden und der SL-Mast besteht nun wie beim CC 3800-1 aus drei – vormals vier – separaten Teilen. Der Grundkran bringt es bei einer Höhe von 3,195 m auf 77,1 t. Mit demontiertem A-Rahmen reduziert sich das Gewicht des Grundkrans auf 62,6 t.

Gewichtsoptimierend sind auch die beiden jeweils 10 t schweren Rahmen zur Aufnahme der Gegengewichtsplatten anstatt der herkömmlichen und deutlich



Der CC 2800-2 feierte am Demag-Stand als Nachfolger des Bestsellers CC 2800-1 Weltpremiere. Bild: Andreas Cichowski

schwereren Basisplatten. Das Gewicht der Raupen wurde im Vergleich zum CC 2800-1 ebenfalls optimiert. Mit Standardantrieb und 1,5 m breiten Bodenplatten kommen beim Transport 37,8 t zusammen; beim Quadro-Antrieb sind es 41,5 t.

Wie alle Demag-Krane verfügt auch der neue Demag CC 2800-2 über eine umfassende Sicherheitsausstattung. Dazu zählt beispielsweise das ESTA-prämierte Fallschutzsystem „Fall-Protection Device“, welches das Arbeiten in der Höhe maßgeblich verbessert. Weitere Merkmale sind besonders breite Laufstege und Plattformen, die bei Inspektionen und Wartung eine einfache Begehbarkeit des Krans ermöglichen.

Übernommen vom CC 3800-1 wurde auch die Kabine. Diese bietet mit 1,55 m Breite, serienmäßiger Klimaanlage sowie CD-Radio angenehmen Komfort. Der Kran ist mit dem Steuerungssystem IC-1 mit zwei Monitoren ausgestattet sowie mit zwei zusätzlichen Monitoren, an denen der Bediener während der Arbeit jederzeit die Winden im Blick hat.

Ausgestattet ist der CC 2800-2 zudem mit dem Vario SL-System zur stufenlosen Anpassung des Superlift-Radius von 11,5 bis 15,5 m. Vor allem aber soll der Split Tray durch die Möglichkeit der schnellen „Teilung“ des nicht mehr benötigten Gegengewichts nach dem Aufrichten des Hauptauslegers den Zeitaufwand auf der Baustelle ganz erheblich reduzieren.

Die Gegengewichte sind bei allen Demag und Terex Gittermastraupenkränen der Leistungsklassen ab 300 t sowie dem Demag AC 1000-9 austauschbar, sodass diese auch beim CC 2800-2 zum Einsatz kommen können. Abgerundet wird das Zubehör-Programm des neuen Demag CC 2800-2 durch den bekannten Demag Superlift-Gegengewichtswagen, der ein Verfahren des Krans mit komplettem SL-Gegengewicht ermöglicht sowie der hydraulischen Teleskopverbindung zur Anpassung des Superlift-Radius von 13 bis 17 m. Zu guter Letzt ist der Kran auch vorbereitet zum Umbau auf ein schmaleres Fahrwerk mit dem Narrow-Track-Kit.