

Mehr Platz für Service und Ersatzteile

Die Liebherr-Nenzing Service GmbH, eine Tochtergesellschaft der österreichischen Liebherr-Werk Nenzing GmbH, hat sich in Hamburg-Harburg vergrößert und am 16. Oktober 2003 ein neues Büro- und Betriebsgebäude Am Neuländer Baggerteich 1 bezogen. Die Niederlassung in Hamburg besteht bereits seit 21 Jahren und betreut den After-Sales-Service für Schiffs-, Offshore- und Hafemobilkrane sowie für Hydro-Seilbagger und Raupenkrane von Liebherr.

Wie das Unternehmen mitteilt, hat sich die Liebherr-Werk Nenzing GmbH aufgrund der guten Geschäftsentwicklung in den vergangenen Jahren an diesem Standort für die Verdoppelung der Grundstücksfläche auf 20.000 qm entschieden. Der Neubau bietet auf dem erweiterten Gelände rund 2.500 qm Nutzfläche für Büros, Werkstatt und Lager.

Neben den Bereichen Verkauf, Kundendienst und Ersatzteile beherbergt der Standort in Hamburg-Harburg auch das europäische Reparaturzentrum für maritime Krane, Hydroseilbagger und Raupenkrane von Liebherr. In der neu errichteten Werkstatt werden auch Reparaturen von Komponenten wie beispielsweise Winden, Getrieben etc. durchgeführt. Darüber hinaus wird ein Austauscherteile-Programm als preisgünstige Alternative zum Neukauf von Ersatzteilen offeriert.

Mit der Flächenerweiterung in Hamburg-Harburg sowie der im Bau befindlichen neuen Produktionsstätte in Rostock soll die internationale Marktposition im maritimen Bereich weiter ausgebaut werden können.

Die Liebherr-Werk Nenzing GmbH gehört zur Liebherr-MCCtec GmbH, der zuständigen Spartenobergesellschaft für den gesamten maritimen Bereich sowie der Produktreihe der Hydro-Seilbagger und Raupenkrane. Die Liebherr-MCCtec GmbH ist eine 100%-ige Beteiligung der Liebherr-International AG mit Sitz in Bulle (Schweiz). Inhaber der Liebherr-International AG sind ausschließlich Mitglieder der Familie Liebherr. Im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte die Firmengruppe Liebherr nach eigenen Angaben einen vollkonsolidierten Umsatz von 4.069 Millionen Euro, die Zahl der Beschäftigten erreichte 20.922.



Büro- und Betriebsgebäude der Liebherr-Nenzing Service GmbH.

Schwenkkrantechnik im Überblick



Die VETTER Fördertechnik GmbH hat einen neuen Schwenkkran-Katalog herausgebracht. Auf 40 Seiten zeigt der Hersteller eine Fülle von Fotos mit Anwendungsbeispielen rund um den Arbeitsplatz und gibt jedem Betriebsleiter oder Meister eine Vielzahl von Anregungen, wie der innerbetriebliche Materialfluss optimiert und vereinfacht werden kann. Neu im Programm ist das Dynamic-Verbundankersystem, mit dem sich Schwenkkrane, aber auch andere Kransysteme sicher direkt auf einem vorhandenen Hallenboden verdübeln lassen. Der Katalog wird ergänzt durch Darstellungen des Profi-Kransystems, dem neuen Alu-Bockkran und Rotomax-Lastwendegeräten für das sichere Arbeiten mit unförmigen Lasten. Der Katalog kann auch auf der Homepage des Herstellers als PDF-Datei heruntergeladen werden: www.vetter-krane.de.

Der Katalog kann auch auf der Homepage des Herstellers als PDF-Datei heruntergeladen werden: www.vetter-krane.de.

100-Tonner als „Ersatzballast“

Um mit dem Raupenkran LR 1750 auch ohne Derrickeinrichtung und ohne zusätzliche Fahrwerksabstützungen Windkraftanlagen bis 120 m Nabenhöhe montieren zu können, hat Liebherr zum Aufrichten des bis zu 130 m langen Hauptauslegers einen speziellen Aufrichterahmen zur Ballastaufnahme entwickelt.

In Verlängerung der Drehbühne wird eine Rahmenkonstruktion angebolzt, an die entweder normaler Ballast oder auch ein mehrachsiger Mobilkran als „Ersatzballast“ angehängt werden kann. Denn üblicherweise ist zum Aufrüsten des Raupenkrans ein Mobilkran, zum Beispiel der 100 t-Klasse vor Ort, der mit Teilballast und in Verbindung mit dem 10 t schweren Aufrichterahmen einen „Ersatzballast“ von circa 100 t darstellt.

Wesentlich jedoch ist, dass der LR 1750 mit diesem neuartigen Ballastkonzept im 360°-Schwenkbereich aufgerüstet werden kann, das heißt, der Raupenkran wird von vornherein zum Turm der Windkraftanlage so positioniert, dass ein späteres Drehen auf der Stelle mit aufgerüstetem Ausleger – das zu Beschädigung des Bodens führt – nicht mehr erforderlich ist. Die Raupe steht in Fahrtrichtung zum Turm und verfährt bei Bedarf nur noch in Längsrichtung.



Ein LTM 1100/2 (circa 60 t) wird an den Aufrichterahmen angehängt und dient dem Raupenkran LR 1750 so als „Ersatzballast“.



LR 1750 mit Aufrichterahmen und circa 60 t Schwebeballast.

Volvo Trucks wählt SCR-Technik für Euro 4 und Euro 5

Um die zukünftig geltenden Euro-Abgasnormen zu erreichen, hat sich Volvo Trucks jetzt für die Kombination aus moderner Dieselmotortechnik und der so genannten SCR-Technologie entschieden. Damit gelingt es dem schwedischen Hersteller nach eigenen Angaben, die strengereren, gesetzlich vorgeschriebe-



Volvo testet derzeit einen SCR-reifen FH12 im Feldversuch.

nen Lkw-Abgasgrenzwerte nach Euro 4 in 2006 und Euro 5 in 2009 einzuhalten. SCR steht dabei für Selective Catalytic Reduction und bedeutet nichts anderes als die katalytische Umwandlung schädlicher Abgase in Naturprodukte.

Genauer genommen nimmt der SCR-Katalysator die im Abgas enthaltenen Stickoxide aufs Korn und wandelt diese in Wasserdampf und Stickstoff um. Dazu benötigt das System eine 32,5-prozentige wässrige Harnstofflösung als Reduktionsmittel. Dies kommt unter dem Markennamen AdBlue auf den Markt.

Eine Veränderung in der Motorsteuerung erlaubt gleichzeitig, den Kraftstoffverbrauch zu senken und den Partikel-Ausstoß auf ein Fünftel des heutigen Grenzwertes (nach Euro 3-Norm: 0,1 g/kWh) zu reduzieren. Ein geringerer Dieserverbrauch bedeutet weniger Kraftstoffkosten für die Kunden. Um die Euro 4-Grenzwerte einhalten zu können, bedarf es der Menge an Harnstofflösung, die rund 3 % des heutigen Kraftstoffverbrauchs moderner Lastwagen im Fernverkehr (etwa 30 Liter pro 100 Kilometer) entspricht. Für Euro 5 sind es etwa 6 % des Dieselskonsums.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung der SCR-Technik ist die schnelle Bereitstellung einer AdBlue-Infrastruktur in Europa durch die Mineralölindustrie. Ein wichtiges Signal für Volvo Trucks hat jetzt das Unternehmen Total gesetzt. Das Mineralölunternehmen eröffnete im Beisein eines Repräsentanten des Ministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit die erste Tankstelle für Harnstofflösung in Berlin/Alt-Mahlsdorf.

Volvo Trucks nutzte die Gelegenheit und demonstrierte während dieser Veranstaltung einen SCR-reifen FH12, den die Schweden derzeit im Feldversuch testen. Die 2-achsige Sattelzugmaschine mit Globetrotter XL-Fahrerhaus verfügt über einen elektronisch gesteuerten Zwölf-Liter-Dieselmotor (D12D460) mit 339 kW (460 PS). Für die Umsetzung der SCR-Technologie rüsteten die Volvo Ingenieure das Fahrzeug mit einem speziellen Harnstofftank, einem im Auspuff integrierten SCR-Katalysator und einem Einspritz- und Dosierungsmodul aus.

Um die Versorgung schon frühzeitig flächendeckend zu gewährleisten, kooperieren Volvo und andere Lkw-Hersteller mit Produzenten und Vertriebsunternehmen der Harnstofflösung sowie mit Mineralölunternehmen und Tankstellen-Ausrüstern. Sollte das gelingen, kann Volvo Trucks derartige Fahrzeuge in Deutschland bereits zum Jahresende 2004 und damit weit vor dem offiziellen Einführungsstermin für Euro 4 beziehungsweise Euro 5 anbieten.



Das Fahrzeug ist mit einem speziellen Harnstofftank ausgerüstet.

Ladekran im Dienst der chinesischen Raumfahrt

Am 15. Oktober 2003 konnte die Volksrepublik China bedeutende Fortschritte in der bemannten Raumfahrt erzielen. Um Punkt 9.00 Uhr Ortszeit nämlich gelang der China National Space Administration (CNSA) der erste und auf Anhieb erfolgreiche Start einer Trägerrakete samt bemannter Raumkapsel vom Jiuquan Satellite Launch Center (JSLC) aus. Die Abschussbasis liegt mitten in der mongolischen Gobi, nahe der Stadt Jiu Quan in der Gansu-Provinz, rund 900 km westlich von Peking und dem Mission Control Center der Chinesischen Raumfahrtbehörde entfernt.

An Bord der Raumkapsel befand sich als erster Raumfahrer der Volksrepublik der 38-jährige Kampfpilot Leutnant Colonel Yang Liwei, der sich gegen rund 2.000 Mitbewerber um diesen Flug durchsetzen konnte. Bereits nach 10 Minuten erreichte die Shenzhou 5 die geplante Höhe von 343 km und schwenkte in die Erdumlaufbahn ein. 14-mal wurde die Erde umkreist, und circa 21,5 Stunden später, am 16. Oktober um 6.23 Uhr Ortszeit, landete die Shenzhou 5 nach einer Flugstrecke von 600.000 km mit einer Fallschirmlandung wieder sicher in der Wüste Gobi.

Während der wohlbehaltene Pilot in das mobile Medizinlabor zum Gesundheitscheck gebracht wurde, musste die Wiedereintrittskapsel so behutsam wie möglich verladen und so sicher wie möglich zur Basis zurücktransportiert werden. Wie beim gesamten Raumfahrtprogramm wurde auch hier nichts dem Zufall überlassen. Mit Hilfe eines PK 16000 aus dem Hause Palfinger, aufgebaut auf einem geländegängigen Unimog, wurde den diffizilen logistischen Anforderungen dieser Situation Rechnung getragen. Wie der Hersteller betont, zeichnet sich der PK 16000 durch sein geringes Eigengewicht, gepaart mit großer Hubkraft, seine Bewegungsgeometrie und seine feinfühlig Steuerbarkeit aus. Und auch die anspruchsvollen Umweltbedingungen, wie sie in der Wüste Gobi herrschen, meisterte der Kran problemlos. Extreme klimatische Bedingungen, hohe Temperaturschwankungen und Sandstürme waren für den Palfinger-Ladekran kein Grund, seinen Betrieb nicht effizient und zur höchsten Zufriedenheit seiner Besitzer auszuführen.





Dolezych
... einfach sicher

Seile • Ketten • Hebebänder • Zurrgurte
Rundschlingen • Hebezeuge • Krane

Beratung • Prüfung • Wartung • Schulung
DIN EN ISO 9001+14001

Hartmannstraße 8 • 44147 Dortmund
Tel.: 02 31/82 85-0 • Fax: 02 31/82 77 82
Internet: www.dolezych.de
E-Mail: dolezych@dolezych.de

Mit 80 m-Ausleger zur Bauma 2004

Auf der Bauma 2004 wird Terex-Demag einen neuen 250 t-AT-Kran vorstellen, der mit einem 7-teiligen, 80 m langen Hauptausleger ausgerüstet ist, dies gab Alexander Knecht, Geschäftsführer bei Terex-Demag, im Rahmen einer Pressekonferenz bekannt, zu der das Unternehmen Ende Oktober nach Frankfurt geladen hatte.

Für den 80 m-Ausleger des neuen 6-Achсers steht eine 36 m lange Hauptauslegerverlängerung zur Verfügung, die unter Teillast bis zu 40° hydraulisch verstellbar ist und mit der eine Systemlänge von 114 m erreicht wird. Zudem kommt in dem Kran mit 14.972 mm langem Unterwagen und 96,6 t Standardgegengewicht die geschwindigkeitsabhängige Hinterachslenkung sowie die Kransteuerung IC-1 zum Einsatz. Laut vorläufigem Datenblatt stellt der AC 250 die 250 t Tragfähigkeit auf 3 m Ausladung nach hinten und ausgerüstet mit Schwerlasteinrichtung (= 1 Zusatzrolle am Kopf) zur Verfügung. Ohne diese Zusatzeinrichtung bietet der Kran 155 t Tragfähigkeit bei 3 bis 4,5 m Radius im 360°-Schwenkbereich. Jeweils 146,4 t Kapazität stehen bei 5 m Ausladung zur Verfügung, maximal 86,6 t bei 10 m, 22,9 t bei 30 m, 7,7 t bei 50 m und bei der maximalen Ausladung von 74 m am 80 m langem Ausleger werden 1,6 t Tragfähigkeit erzielt.

Neben dem AC 250 wird Terex-Demag in München auch einen neuen 120 t-AT-Kran sowie mit dem CC 2220 einen neuen Gittermastkran der 350 t-Klasse vorstellen. Der CC 2200 wird derzeitigen Planungen zufolge Hauptauslegerlängen bis zu 126 m bereitstellen und kann mit einer bis zu 84 m langen Wippspitze ausgerüstet werden. 100 t Gegengewicht (optional 140 t + 40 t Zentralballast) sowie ein optional erhältlicher von 11 bis 15 m teleskopierbarer Superliftballast sind weitere Eckdaten des neuen Gittermastraupenkranes.

Ganz offenbar hat sich Terex für die Bauma 2004 viel vorgenommen und plant die bislang größte Bauma-Präsentation in der Firmengeschichte. Auf einem über 6.500 m² großen Stand sollen mehr als 100 Produkte aus dem Gesamtkonzern ausgestellt werden, darunter über 20 Neuheiten.

Veränderungen im Werk Wallerscheid

Doch nicht nur der Blick in die allernächste Zukunft wurde auf der Frankfurter Veranstaltung gewährt, Thema waren auch aktuelle Veränderungen, die jetzt bei Demag in Wallerscheid anstehen. Geplant ist nämlich, die Gittermast- und Telekranproduktion von einander zu trennen und alle Telekrane in Wallerscheid zu produzieren, da das Werk in der Dinglerstraße mit dem Gittermastbereich ausgelastet ist. Dieser war in der jüngsten Vergangenheit bereits um diverse Modelle erweitert worden und wurde zudem um die Produktion der Peiner-Turmdrehkranmodelle SK 315, 415 und 575 ergänzt. Entsprechend wird das Werk Wallerscheid sofort auf die neue Aufgabe umgestellt, was bis 2004 abgeschlossen sein soll.

Colin Robertson, Geschäftsführer Terex Construction, erläuterte während der Pressekonferenz in Frankfurt die aktuellen Entwicklungen sowie die generelle Konzernstrategie, mit der durch Investitionen in die Produktionsstätten und entsprechende Ausweitung der Produktpalette kontinuierliches Wachstum erreicht werden soll. Wie Robertson darlegte, stieg der Gesamtumsatz der Terex Corporation aufgrund zahlreicher Firmenübernahmen innerhalb von 9 Jahren von 422 Millionen Dollar auf 3,4 Milliarden Dollar im Jahre 2002. Der Konzern beschäftigt weltweit 6.500 Mitarbeiter und unterhält 50 Produktionsstätten. Um die Vielfältigkeit der einzelnen Firmen zu nutzen, wurden vier separate Geschäftsbereiche geschaffen. Diese setzen sich aus Baumaschinen mit 35 % des Konzernumsatzes, Krane mit 28 %, Mining mit 21 % und Hubarbeitsbühnen mit 16 % zusammen. Innerhalb des Geschäftsbereichs Krane entfallen 55 % des Umsatzes auf Tele-, 16 % auf Gittermast- und 10 % auf Turmdrehkrane. 8 % werden mit den sogenannten Boom Trucks erzielt, Ladekran-ähnlichen Lkw-Aufbauten, die vor allem auf dem amerikanischen Markt eine Rolle spielen, 4 % mit Container-Stackern und 7 % mit übrigen Produkten.

Terex-Demag erwirtschaftete 2002 einen weltweiten Umsatz von 440 Millionen Euro - davon 28 Millionen Euro in Deutschland - und wird 2003 circa 500 Millionen Euro Umsatz für sich verbuchen können. Der gesamte Geschäftsbereich Kra-

ne wies im Jahr 2001 493 Millionen US-Dollar (ca. 423,98 Mio. Euro) Umsatz aus, der 2002 auf 718 Mio. Dollar (ca. 617,48 Mio. Euro) gesteigert werden konnte. Im ersten Halbjahr 2003 belief sich der Umsatz bereits auf 511 Mio. Dollar (ca. 439,46 Mio.) Euro, und ein Erreichen der 1 Milliarde Dollar-Marke bis zum Ende des Jahres hält Terex-Demag Geschäftsführer Alexander Knecht für durchaus realistisch.



15 ATF 60-3 S für die italienische Armee

Das im italienischen Fontaniva ansässige Unternehmen Isoli S.p.A. und Tadano Faun konnten in einer erfolgreichen Kooperation eine Ausschreibung des italienischen Verteidigungsministeriums gewinnen. Spezifiziert waren 15 Krane mit einer Tragfähigkeit von 50 t bei 3,5 m Ausladung, für welche der Tadano Faun ATF 60-3 S (das S steht für Spezial) angeboten wurde. Im Gegensatz zur ‚Normalversion‘ des ATF 60-3 mit 40,2 m Auslegerlänge und 6,1 t beziehungsweise 13,2 t Gegengewicht, bietet der ATF 60-3 S einen 32,7 m langen Ausleger und maximal 7,2 t Ballast. Hierdurch konnten die Armeeforderungen nach Verfahrbarkeit mit dem kompletten Gegengewicht, den speziellen Militäroptionen sowie der 9 m Spitze erfüllt werden, ohne die zulässige Achslast von maximal 13 t zu überschreiten. Ein weiterer Vorteil: gleichzeitig werden höhere Tragkräfte im Vergleich zu denen mit 6,1 t Gegengewicht erzielt.

Isoli S.p.A. beliefert bereits seit vielen Jahren die italienische Armee mit Sonder-Equipment, und auch Tadano Faun genießt weltweite Referenzen im militärischen Bereich, bisher jedoch nicht in Italien. Das umfangreiche Know-how beider Unternehmen erwies sich auch als besonders positiv bei der Koordination zur Ausführung der militärspezifischen, umfangreichen Optionen. Viele wurden von Isoli vor Ort arrangiert und installiert, ebenso wie die Sonderlackierung. Darüber hinaus wurden die extensiven und anspruchsvollen Tests und Abnahmeinspektionen des italienischen Militärs von Isoli vorgenommen. Im zivilen Bereich ist Isoli bekannt als Hersteller und Lieferant von Abschlepp- und Bergfahrzeugen, Lkw-Aufbaukränen und -bühnen.



Nachgehakt

**Kommentar von
Chefredakteur Jens Buschmeyer**

Diese Reform trägt unsere Handschrift

Verehrte Leserin, verehrter Leser,

haben Sie schon einmal den Namen Nitsche gehört? Oder den dieses Abgeordneten mit Wahlkreis in Hessen? Nein? Dann geht es Ihnen wie mir. Habe ich noch nicht gehört und dürfen wir alle getrost auch schnell wieder vergessen. Diese CDUler werden wohl bald wieder dorthin versinken, wo sie ursprünglich herkommen: in die Versenkung.

Was mich wundert ist, dass solche Randfiguren plötzlich im Oktober von sich Reden machen. Als wären wir noch im Sommerloch. Den drängenden politischen Fragen, die zur Entscheidung anstehen, wollten und konnten diese Herren sich offensichtlich nicht stellen. Warum schaffen es dann aber solch geistlose Äußerungen in die Schlagzeilen? Gibt es nichts Gehaltvolleres zu melden?

Offensichtlich nicht, denn obschon Deutschland vor Reformen steht – endlich möchte man sagen – weiß im Moment niemand zu sagen, wohin die Reise geht. Die quälende Lethargie der 90er, als ein Arbeits- und Sozialminister noch allen Ernstes behauptete, die Renten seien sicher, weiter so wie gehabt, scheint zwar vorbei, doch am altbekannten politischen Procedere hat sich nicht viel geändert: Der Kanzler ringt um die Kanzlermehrheit und avanciert zum am häufigsten vom Rücktritt zurückgetretenen Regierungschef. Die Opposition wirft mit leichter Hand große Reformvorschläge in die Diskussion – wie zum Beispiel das Merz-Konzept –, für die es aber selbst in den eigenen Reihen nicht nur Zustimmung gibt. Und letztendlich ist es die Aufgabe der Oppositionschefin, im Bundesrat die Ablehnung einer zustimmungspflichtigen Reform zu organisieren, damit am Ende im Vermittlungsausschuss gerungen werden kann.

Man mag dies bedauern, der schnellen Umsetzung politischer Entscheidungen dient dies sicherlich nicht, und am Ende bleibt vielleicht nur ein zweitbestes Konzept übrig, doch die Wirklichkeit ist nun mal so. Und inzwischen ist es ja so, dass jede Lösung der Probleme in Deutschland – selbst wenn es nur Ansätze von Lö-

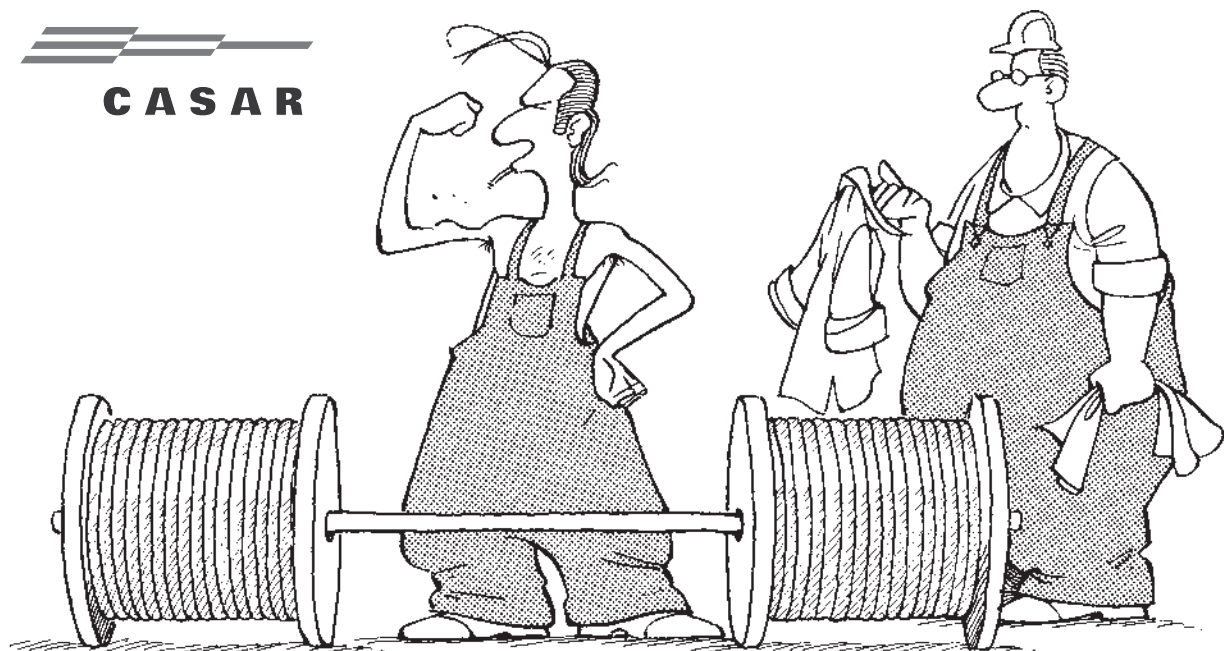
sungen sind – besser ist als kein Konzept. Im Prinzip liegen Opposition und Regierung ja gar nicht so weit auseinander. Wesentlicher Punkt scheint zu sein, dass der einstige Sparminister Eichel derzeit jede Hemmung vor dem Schulden-machen verloren hat und das Vorziehen der Steuerreformstufe zu einem großen Teil über Schulden finanzieren will. Die Opposition hingegen, die noch vor einiger Zeit geklagt hat, dass man ein Land auch kaputt sparen kann, fühlt sich jetzt zum Sparkommissar berufen.

Am Ende geht es aber wohl wieder einmal darum, dass beide Seiten lächelnd gelöst vor die Kameras treten können, um sich selbst zum Reformmotor zu erklären. Der Tenor wird am Ende sein: „Diese Reform trägt eindeutig unsere Handschrift.“ Wenn es letztendlich überhaupt eine Reform ist, soll mir dieses Kinderspiel der Güte „zeig Du zuerst“ egal sein.

Abbau von Förderungen zur Gegenfinanzierung

Ich weiß ja nicht, ob der Ansatz eines Abbaus staatlicher Förderungen wie ihn Hessen und NRW einmal angedacht haben, überhaupt noch weiter verfolgt wird. Einen Vorschlag zum Abbau hätte ich da noch: Immer noch werden Investitionszulagen gewährt, die als Mittel wirtschaftlicher Förderung ja schon zu Beginn der 90er Jahre durchaus zweifelhafte Phänomene hervorgerufen hat. Jetzt – kaum zehn Jahre später – sorgen Investitionszulagen in der Kranbranche offensichtlich wieder für Verwerfungen. Sagenhafte Zulassungszahlen – über 50 Krane – meldet in diesem Jahr das kleine, schnuckelige Mecklenburg-Vorpommern. Allerdings wird gemunkelt, dass viele dieser Maschinen mit Kennzeichen aus Nord-Ost-Deutschland gar nicht dort eingesetzt werden, sondern als staatlich geförderte Krane die Wettbewerbssituation in anderen, von Mecklenburg-Vorpommern weit entfernten Regionen verschärfen. Wieder einmal stellt sich also die Frage nach dem Sinn solcher in Bargeld gewährten Förderung. Und ein Einsparpotential stellt auch die Investitionszulage dar.

J. Buschmeyer



**Survival of the fittest: Casar Spezialdrahtseile sind noch stärker geworden.
Mehr Information über Casar Starfit, Casar Ultrafit und Casar Parafit
erhalten Sie unter Tel. +49 6841 8091 310**