

Bauma 2004: Viel Neues im Gepäck

Nach den 2003er Messeereignissen Intermat und Saie bot in diesem Jahr die Bauma für Terex die Gelegenheit schlechthin, sich als Gesamtkonzern vor internationalem Fachpublikum zu präsentieren. Bereits auf der Open house-Veranstaltung im Herbst des vergangenen Jahres hatte sich Terex-Demag kämpferisch gezeigt und für die weltgrößte Baumaschinen-Messe in München ehrgeizige Ziele proklamiert. Und in der Tat, wer Terex-Demag in München einen Besuch abstattete, konnte eine Vielzahl an Neuheiten entdecken. So mancher Besucher wird sich erstaunt gefragt haben, wie die Zweibrücker trotz Übernahmeturbulenzen und Umstrukturierungen dieses enorme Pensum eigentlich bewältigen konnten.



In reger Diskussion: Dr.-Ing. Oliver Fries, Head of Design Telescopic Cranes, Alexander Knecht, Europe & International Group President, Steve Filipov, President & CEO Terex Cranes Worldwide, und Klaus Meissner, Director Research and Development (v.l.n.r.).

Für Klaus Meissner, Director Research and Development bei Terex-Demag, und Dr.-Ing. Oliver Fries, Head of Design Telescopic Cranes, liegt der Fall klar auf der Hand. Die Übernahme durch Terex hat dem Unternehmen keinesfalls geschadet, waren sich beide im Gespräch mit KM einig. Im Gegenteil: mit der Übernahme sei man wieder bei einem Baumaschinenkonzern angekommen, der versteht, welche Ziele die Demag-Konstrukteure verfolgen. Man sei eben nicht von einem „Financial Buyer“ übernommen worden, den nur die nackten Zahlen interessieren. „Auch Terex weiß, dass man einen solch dynamischen Markt wie den Mobilkranmarkt nur dann bedienen kann, wenn man auch gute Produkte hat und über eine entsprechende Entwicklung verfügt“, so Klaus Meissner gegenüber KM. Dies, so Meissner, spiegelt sich auch darin wider, dass Demag einen hohen Stellenwert innerhalb des Terex-Konzerns einnimmt und Terex-Demag Geschäftsführer Alexander Knecht mittlerweile auch die Funktion des Präsidenten von Terex Cranes International übernommen hat. Was die Terex-Konstruktionsabteilung angeht, so ist diese zahlenmäßig fast unverändert geblieben. Zwar ist es infolge der Übernahme zu Kündigungen gekommen, da sich nicht jeder mit der neuen Situation anfreunden konnte, „aber“, so Meissner, „wir haben wieder neues Personal rekrui-

tiert, so dass wir im Prinzip unsere Mannschaftsstärke behalten haben.“ Zudem konnte auch unter dem neuen Eigentümer an bereits erarbeiteten Ideen und Konzepten weiter gearbeitet werden. „Wir haben bereits vor Jahren angefangen, die so genannte Plattform-Strategie zu fahren. Das heißt Technikmodule so zu entwickeln, dass sie, wo es Sinn macht, einheitlich eingesetzt werden können“, so Meissner. „Das spart nicht nur Entwicklungszeit und -kosten, sondern führt auch zu einer erhöhten Zuverlässigkeit“, ergänzt Oliver Fries. Auch viele der auf der Bauma präsentierten Neuheiten weisen diese so genannten Technikmodule auf. Hierzu zählen unter anderem die IC-1-Steuerung, die Sicherungs- und Verbolzungseinheiten bei den Telekränen, der Seitliche Superlift, die elektronisch/hydraulische Hinterachslenkung oder auch die Verwendung gleicher Oberwagen bei verschiedenen Kranen wie zum Beispiel bei den Neuentwicklungen AC 140 und AC 120-1 mit jeweils 60 m Hauptauslegerlänge. Um den Zulassungsvorschriften der globalen Märkte gerecht werden zu können, sind beide Krane allerdings mit unterschiedlichen Fahrgestellen ausgerüstet worden. Der Unterwagen des AC 140 basiert auf dem des AC 160-1 mit 3 m Breite und ist somit für den Einsatz auch in zulassungskritischen Ländern geeignet, die teilweise auch größere Achsabstände er-



Der CC 2200 bietet 350.t Tragkraft und kann mit teleskopierbarem Superliftballast ausgerüstet werden.

fordern. Kompakter präsentiert sich der Unterwagen des AC 120-1 mit nur 2,75 m Breite.

CityClass-Kran als Highlight

Als besonderes Bauma-Highlight sieht man bei Terex-Demag den CityClass-Kran AC 55 City, in den „die Erfahrung von mehr als 1.200 gelieferten CityClass-Kranen, inklusive Rückmeldungen, die wir aus dem Feld bekommen haben, eingeflossen sind“, so Meissner. Trotzdem „ist der Kran eigentlich total neu“, hebt Fries hervor. „Wir haben hier zwar das gleiche Telesystem, aber eine ganz neue Kabine, einen ganz neuen Antrieb, ein neues Gegengewichtskonzept, bei dem durch ein Zusatzgewicht die Traglasten noch einmal erhöht werden können. Die Länge des Hauptauslegers und der Hauptauslegerverlängerung, die mit integrierter Montagespitze erhältlich ist, konnte die Kunden überzeugen. Wir haben da ein Komplettpaket geschnürt, für das wir auf der Bauma viele Komplimente bekommen haben. Ein weiteres Highlight haben wir sicherlich mit dem AC 250-1 gesetzt, den wir mit einem 80 m Ausleger ausgerüstet haben. Auf dieses Gerät hatten wir im Nachgang zur Bauma ein sehr gutes

Feedback. Diverse Kunden waren nach der Bauma hier in Zweibrücken und haben sich den Kran noch mal zeigen lassen, da sie wissen wollten, wie es mit der Durchbiegung des Auslegers aussieht. Viele waren überrascht, dass die Verformung längst nicht so stark ist, wie sie sich das vorgestellt hatten. Also auch mit diesem Kran können wir sehr zufrieden sein.“ Ebenfalls auf der Bauma zu sehen war der AC 70 City, eine Weiterentwicklung des AC 60, die mehr Traglast und einen auf 52 m verlängerten Hauptausleger zu Verfügung stellt. Erzielt wurde die Traglaststeigerung zum einen durch das bereits am AC 55 City verwendete System zusätzlich anbaubarer Gegengewichtsplatten und einer Verstärkung des Auslegers. Bei den Raupenkränen zeigte das Unternehmen den neuen CC 2200 mit 350 t Tragkraft und stellte den 300-Tonner CC 2000-1 vor, der als Nachfolger des bewährten CC 2000 auf Standard-Eurotrailer optimierte Ausleger-Abmessungen aufweist. „Das wird sicherlich noch einmal gerade in Europa spannend werden“, so Meissner abschließend, „denn das Konzept sieht vor, dass die Auslegerteile in entsprechende Lkw verladen werden können, so dass man doch erhebliche Vorteile bei den Transportkosten hat.“ *KM*