

# Citykrane in Deutschland: Eine verdammt große Nische

**Einer der kleinen Stars der Bauma 1998 war sicherlich der AC 40 City, der in der Folge eine ungewöhnliche Erfolgsstory schreiben sollte. Es war der zweite Demag-Kran neben dem damaligen AC 25, bei dem die Kranbauer aus der Pfalz auf eine Unterwagenkabine verzichteten, weshalb diese Maschinen natürlich äußerst kompakte Abmessungen vorweisen konnten. Ein wichtiges Vertriebsargument für den neuen 40-Tonner konnten die Gäste am Demag-Stand aber auch selbst in Augenschein nehmen: Durchfahrhöhe unter 3 m signalisierte eine rot-weiße Bake, unter der der 3-Achser „geparkt“ war.**



*Das Oberwagendesign ähnelt sich bei den meisten City-Kranen: Der Ausleger wird in Fahrstellung direkt auf dem Chassis und damit der Rollenkopf unmittelbar vor dem Unterwagen abgelegt. Große Unterschiede gibt es aber bei den Fahrtrieben.  
KM.Bild*

Diesen Wert unterschreitet die Maschine natürlich nur mit entsprechender Bereifung und abgelassen, doch immerhin standen dem AC 40 damit die meisten Industriehallen offen, deren Tore oftmals genau diese Höhe aufweisen.

Obwohl das Konzept „AT/Straßenkran ohne Unterwagenkabine“ jetzt nicht unbedingt als revolutionär bezeichnet werden konnte, verhalf wohl gerade der AC 40 diesem Konzept zu einer gewissen Blüte. Einst hatte schon Gottwald 2-Achser im Programm, die ohne Unterwagenkabine daher kamen. Und neben Demag führte auch Marchetti unter der Bezeichnung „Trio“ seinerzeit einen City-Kran in den deutschen Markt ein. Später kam noch der italienische Hersteller Locatelli mit einem 20-Tonner, ganz zu schweigen natürlich von den CT-Kranen, von denen eine ganze Produktlinie hoch bis zum 5-Achser ohne Unterwagenkabine entstehen sollte.

Insbesondere in Japan waren Krane dieser oder vergleichbarer Konzeption schon länger sehr gefragt. Kobelco und Tadano waren diesbezüglich auf ihrem Heimatmarkt aktiv – und mussten am Ende trotzdem vor allem Demag das Feld in Europa überlassen. Zwar stellte Tadano seinen „Crevo“ schon einmal in Europa aus, doch so richtig erfolgreich waren diese Markteinführungsversuche nicht.

Den entscheidenden Schritt, den die

Entwickler in Wallerscheid und Zweibrücken gegangen sind, war jener, dass sie das Konzept, das prädestiniert schien für 2-Achser mit etwa bis zu 25 t Tragkraft, auf die 3-Achs-Klasse übertrugen.

Ob es dafür einen Markt geben und vor allem welche Stückzahlen dieser hergeben würde, das war 1998 noch überhaupt nicht ausgemacht. „Nischengerät“, so die beinahe einhellige Expertenmeinung. In Zweibrücken blieb man ob dieser Einschätzung gelassen bis heiter – jedenfalls als sich herausstellte, dass es sich um eine äußerst ergiebige Nische handelte, die man beinahe ganz alleine bedienen durfte.

Einzig CT bemühte sich, sich ebenfalls ein Stück des Kuchens zu sichern. Es stellte sich allerdings schnell heraus, dass die Betreiber zwar das – von Demag bald so genannte – CityClass-Konzept honorierten, aber was die Technologie anbelangt, eher „konservativ“ entschieden. Der Unterwagen des AC 25 und des AC 40 kam – abgesehen von der fehlenden Unterwagenkabine – klassisch daher, das heißt mit bewährter Antriebstechnologie. Und genau das wollte der Markt offenbar haben.

Bei CT setzte man hingegen auf einen „reinrassigen“ hydrostatischen Antrieb, bei dem alle Räder einzeln angetrieben werden. Ein solcher hydrostatischer Antrieb galt und gilt aber vielen Experten bis

heute als kritisch, wenn er in schnell fahrenden Maschinen zum Einsatz kommt. Und auch den CT-Kranen eilte der etwas zweifelhafte Ruf voraus, dass ihnen ein Ablöschfahrzeug hinterherhelfen müsse, um die Ölsuren zu beseitigen.

Bei CT trat man diesem Ruf vehement entgegen und wurde nicht müde, die Zuverlässigkeit seiner Maschinen zu betonen. Tatsache aber ist, dass erstens die Kunden mehrheitlich auf das klassische Antriebskonzept setzten und zweitens bis heute kein Hersteller einen schnell fahrenden Kran mit einem solch reinrassigen hydrostatischen Antrieb anbietet.

Das Höchste an Hydrostatik, das aktuell im AT- und Straßenkranbereich realisiert wurde, ist der hydrostatische Antrieb, der die klassische Achse, nicht aber jedes einzelne Rad antreibt. So etwas kennt man zum Beispiel von den italienischen Herstellern, deren Maschinen aber mit Blick auf ihre Höchstgeschwindigkeit auch nicht zur Formel 1 unter den Kranen gezählt werden können. Allerdings stellt sich auch die Frage, ob ein City-Kran über-

haupt so wahnsinnig schnell sein muss, wenn er tatsächlich hauptsächlich „stadtnah“ eingesetzt wird.

Auf jeden Fall aber ist Demag mit dem konventionellen AT-Unterwagen bei seiner CityClass ganz offensichtlich sehr gut gefahren. Und umso überraschter war die Fachwelt, als Liebherr den LTC 1050 ankündigte, denn dieser sollte tatsächlich einen hydrostatischen Fahrtrieb bekommen. „Die Entwicklung geht halt weiter – auch beim hydrostatischen Antrieb“, erklärte man dazu in Ehing.

Auf der Bauma 2004 wurde dann deutlich, dass beim LTC 1055 – aus dem 50- war inzwischen ein 55-Tonner geworden – auch lediglich Achsen und nicht jedes einzelne Rad hydrostatisch angetrieben werden. Und weil Terex-Demag zur gleichen Zeit und nur ein paar Meter auf dem Bauma-Freigelände entfernt den neuen AC 55 City vorstellte, darf man gespannt sein, wie sich die Betreiber jetzt entscheiden werden: Setzen sie weiter auf den konventionellen Antrieb oder doch auf die Hydrostatik. KM



*Dank ihrer äußerst kompakten Abmessungen gelten City-Krane auch als ideale Maschinen für den Indoor-Einsatz in Industrieanlagen.*