

Die 200/220-Tonner: Das Ringen um jedes Gramm und jeden Zentimeter

In kaum einer Geräteklasse hat sich in den letzten Jahren so viel bewegt wie bei den 5-Achsern. Ab 100 t bis einschließlich 220 t Tragkraft hat der Kranbetreiber die Qual der Wahl. Vor allem bei den „schweren“ 5-Achsern der 200 / 220 t-Tragkraftklasse, denn im direkten Datenvergleich zeigt sich, dass die Geräte nicht allzu weit auseinander liegen.

Offenbar wurde den Entwicklungsabteilungen aller Hersteller das Gleiche ins Pflichtenheft geschrieben: Teleskopausleger müssen mindestens 60 m lang sein, und natürlich dürfen Unterwagen dieser Klasse nicht mehr als fünf Achsen haben.

Damit schließen die 220-Tonner die 5-Achs-Klasse nach oben hin ab. Mehr Tragkraft ist dann nur noch auf sechs Achsen zu haben. Die Folgen dieses Trends, immer mehr Tragkraft auf möglichst wenige Achsen zu bringen, sind aus den Datenblättern



LTM 1220-5.2



AC 200-1



LTM 1200-5.1



ATF 220G-5



GMK 5220

herauszulesen. Der Kran geht praktisch „nackt“ auf die Straße, denn innerhalb der zulässigen Achslasten kann nicht ein Gramm Ballast mitgeführt werden, es reicht so gerade für die Hakenflasche.

So mancher Betreiber wird das bedauern, letztendlich aber hat sich gerade die Kundschaft der Hersteller in den letzten Jahren ganz mehrheitlich gegen 6-Achser in dieser Tragkraftklasse entschieden. Und so ist den Datenblättern der 200 / 220-Tonner förmlich auch das Ringen der

Konstrukteure um jedes Kilogramm und jeden Zentimeter zu entnehmen.

Mit gutem Recht kann jeder Hersteller in irgendeinem Punkt für sich den „Spitzenplatz“ beanspruchen. So darf der AC 200-1 für sich reklamieren, die kompakteste Maschine zu sein, während der LTM 1200-5.1, der nach KM-Informationen inzwischen mehr als 150 Mal verkauft wurde, in

Punkto Auslegerlänge mit dem 72 m langen Teleskopausleger und der ma-

ximalen Systemlänge von 108 m die Nase vorn hat.

Betrachtet man nur die 220-Tonner, so darf Tadano Faun für den ATF 220G-5 mit einer maximalen Systemlänge von 105,2 m und einer Hakenhöhe von 109 m die



haben die Ehinger ihrem 220-Tonner eine bis zu 43 m lange Hauptauslegerverlängerung mitgegeben, womit auch der LTM 1220-5.2 mit einer maximalen Auslegerlänge von 103 m ebenfalls deutlich über die 100 m-Marke kommt.

Ein ähnlich ausgeglichenes Bild ergibt der Blick in die Tragkrafttabellen. Irgendwo kann jeder Hersteller Werte finden, die die Behauptung rechtfertigen, den stärksten 200-Tonner, den stärksten 220-Tonner oder gar den stärksten 5-Achser überhaupt anzubieten. In der straßentauglichen Ausstattung, also mit 0 t Ballast, liegt allerdings der ATF 220G-5 – jedenfalls nach den der Redaktion vorliegenden Datenblättern – in dieser Klasse beinahe im gesamten Ausladungsbereich derzeit vorne. Ohne Ballast können aber alle Krane noch die Arbeit von etwa 140 / 150-Tonnern verrichten.

Insgesamt handelt es sich bei den 200 / 220-Tonnern also um eine äußerst ausgeglichene Klasse – ohne echte Überflieger oder Ausreißer. Einzig bei den „inneren Werten“ gibt es doch einige kleine aber feine Unterschiede. So stattet zum Beispiel Liebherr seine Krane mit Liebherr-Motoren aus – selbstverständlich ist man geneigt zu sagen. In Wilhelmshaven, Zweibrücken und Lauf setzt man hingegen auf DaimlerChrysler-Motoren.

Pole-Position beanspruchen. Bei gleich langem Hauptausleger (68 m) bringt es der GMK 5220 „lediglich“ auf 105 m beziehungsweise 108 m. Vor allem auf Grund des mit 60 m 8 m kürzeren Teleskopauslegers kann der LTM 1220-5.2 diese Werte nicht ganz erreichen. Allerdings

Bei den Getrieben nimmt dagegen Grove eine Sonderstellung ein. Während Liebherr, Terex und Tadano Faun auf ZF-Getriebe setzen, verbaut Grove das Allison-Automatikgetriebe 4000 SP mit 6 Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang.

KM

Und auf dieses Fahrzeug passt der Ballast

Auf Anregung und nach Plänen von Helmut Sucko realisierte Broshuis 1978 5-achsige Fahrzeuge mit drei Lenkachsen, die heute noch im Einsatz sind. Nun hat die ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH einen 7-achsigen Tele-Satteltiefelader mit vier lenkbaren, drei starren und drei liftbaren Achsen im Programm.

Das Fahrzeug wurde speziell auf hohe Punktlasten hin ausgelegt und bietet bei einem Leergewicht von etwa 15.000 kg Nutzlasten bis etwa 80.000 kg in Kombination mit einer 4-Achs-Sattelzugmaschine.

Im Prinzip also eine ideale Kombination, um den gesamten Ballast eines 200 / 220-Tonnern, also bis zu 77 t, mit lediglich einer Transporteinheit zur Baustelle zu bringen. Im Prinzip, denn der Kranballast an sich gehört schon zur Kategorie „teilbare Ladung“. Allerdings nehmen Kranbetreiber diesbezüglich eine Sonderstellung

ein, wie es auf Nachfrage von KM aus Essen heißt. Vorbehaltlich der Zustimmung des Regierungspräsidenten sind solche Ballasttransporte also durchaus möglich.

Wie man bei ES-GE in Essen jedoch betont, wurde der Sattel-Tiefelader insbesondere für Langstrecken-Transporte entwickelt. Zum Einsatz auf engen Baustellen bieten sich andere Fahrzeuge eher an. Ist der Einsatzort des Krans allerdings gut und einfach zu erreichen, so erlaubt dieser 7-Achser in Kombination mit einer 4-Achs-Sattelzugmaschine den Transport des gesamten Kranballasts eines 200 / 220-Tonnern mit nur einer Transporteinheit.

Das Fahrzeug wird mit 205er oder 235er-Bereifung geliefert beziehungsweise vermietet. Die Ladehöhe liegt dann bei etwa 800 beziehungsweise 900 mm.



WOLFFKRAN

Oben an der Spitze tut sich was!

Technik von WOLFFKRAN ist auch ohne Spitze einfach krandios. Neu: die WOLFF city-Klasse. Sie bietet auf engen Baustellen mitten in der City krandiose Möglichkeiten für wirtschaftliches Bauen.

WOLFFKRAN. Der Leitwolf. Tel. +49 7131 9815-0 www.wolffkran.de

