

4 Achsen, 100 t Tragkraft – die Antwort aus Zweibrücken

Bereits auf der Intermat in Paris tauchten die ersten Datenblätter eines neuen 100-Tonnners auf 4 Achsen von Terex-Demag auf. Jetzt hat das Unternehmen weitere Einzelheiten bekannt gegeben.

Der neue AC 100/4 bietet ein maximales Lastmoment von 308 mt. Die maximale Systemlänge gibt der Hersteller mit 77 m an: 50 m Teleskopausleger plus 27 m Hauptauslegerverlängerung.

Wenn der Kran mit dem maximalen Gegengewicht ballastiert ist, bietet der auf 33,3 m austeleskopierte Hauptausleger bei einer Ausladung von 10 m eine Tragfähigkeit von 23,8 t. Bei 30 m Ausladung stehen in dieser Variante immer noch 6,1 t Tragkraft bereit. Am voll austelesko-

sogar um bis zu 30 % habe verringern können. Auch beim Gegengewichtschwenkradius wurde in einem positiven Sinne gespart. Dieser bleibt nämlich innerhalb von 3,93 m.

Wer es noch kompakter braucht oder wünscht, dem bietet der Hersteller den AC 100/4 auch in einer Kompaktversion, der – ohne dass Terex-Demag Zahlen nennt – ebenfalls in der (etwa)-100 t-Klasse zuhause ist, allerdings

mit 335kW / 445 PS bei 2.000 1/min, was einem Verhältnis von 7 kW/t entspricht. Das Antriebskonzept sieht außerdem eine angetriebene erste (zuschaltbar) und vierte Achse vor, womit der 100-Tonner dann auch im Gelände gut unterwegs sein dürfte.

Der separate Oberwagenantrieb mit 130 kW / 177 PS

Großen Wert legte Terex-Demag auf das HAV-Konzept. Der AC 100/4 soll mit der variabelsten Hauptauslegerverlängerung (HAV) seiner Klasse ausgestattet sein. Die 19 m lange HAV kann am Grundauleger und auch am 8 m Verlängerungsstück abgewinkelt werden.



Der AC 100/4: Das maximale Lastmoment soll bei 308 mt liegen.

pierten Ausleger und mit 26,8 t Gegengewicht erreicht der Kran nach Herstellerangaben bei einer Ausladung von 10 m eine Tragkraft von 12 t. Bei 30 m Ausladung beträgt die Tragfähigkeit dann noch 5,5 t.

Unter Einhaltung der zulässigen 12 t Achslast soll der AC 100/4 mit 6 t Gegengewicht, 19 m Hauptauslegerverlängerung und 16.00 R 25-Bereifung auf der Straße verfahren werden können. In dieser straßentauglichen Variante soll der 4-Achser laut Terex-Demag noch 12 t Tragkraft bei 10 m Ausladung am 50 m langen Hauptausleger bieten.

Großen Wert hat man in Zweibrücken/Wallerscheid aber wieder einmal auf die Abmessungen gelegt. Die Fahrzeugbreite mit 16.00 R 25-Bereifung wird den Planungen zufolge gerade einmal 2,55 m, die Fahrzeuglänge 10,4 m betragen. Der Hersteller betont, dass man gegenüber dem Standard der Klasse das Quadermaß (Gesamtfahrzeuglänge x Höhe x Breite) um 10 %, gegenüber 5-Achs-100-Tonnern

die Abmaßung kleinerer 4-Achser bieten soll. In einer Pressemitteilung wird die Kompaktversion als Kran beschrieben, der „ohne Einschränkungen als „kleiner 4-Achser“ auch als Taxi-Kran bekannt – eingesetzt werden“ kann, aber „ein Leistungsspektrum“ bietet, „das die aktuellen Taxi-Krane nicht mehr erreichen“.

Auf Variabilität wurde auch bei der Abstützung geachtet, die serienmäßig vier verschiedene Abstützbasen kennt.

Der 50 m lange Hauptausleger begnügt sich mit nur vier Innenkästen.

Für ein zügiges Fortkommen sorgt ein wassergekühlter DaimlerChrysler-Motor

bietet nach Ansicht des Herstellers ein ausgewogenes Verhältnis zwischen hoher Leistung für schnelle beziehungsweise vier gleichzeitige Arbeitsbewegungen und niedrigem Kraftstoffverbrauch. Durch ein hohes Drehmoment muss nicht im Sprit-fressenden Vollastbereich des Motors gearbeitet werden. Das Antriebskonzept entstammt der nächst größeren Baureihe der 5-Achser vom AC 100 bis zum AC 160-2 und stellt deshalb hohe Leistungsreserven bereit.

Der 50 m lange Hauptausleger begnügt sich mit nur vier Innenkästen, um entsprechend schnelle Teleskopierzeiten auf die volle Auslegerlänge zu gewährleisten, schließlich muss im Vergleich zu einem 6-teiligen Teleskopierzyklus weniger durchgeführt werden. Und auch der starke Oberwagen-Motor tut in dieser Hinsicht ein Übriges.

Optional ist außerdem „hydraulisches Abwinkeln“ erhältlich.

Bemerkenswert ist die Möglichkeit, auch das 8 m Verlängerungsstück abzuwinkeln, so dass wahlweise große Radien erreicht oder hohe Störkanten überwunden werden können.

Um kurze Wege beim Auf- und Abbau des 100-Tonnners zu gewährleisten, wurden Stauräume an der Seite des Unterwagens vorgesehen, die zum Beispiel 20 Hölzer à 900x100x160 mm aufnehmen können. Die Hölzer liegen damit optimal zwischen den Stützen platziert, bei voller Nutzbarkeit des Aufstiegs – auch eine Möglichkeit, die Rüstzeiten zu verkürzen. Das Gewicht wird so zudem gleichmäßig auf die Achsen verteilt. Am Heck ist eine offene, stabile Kiste für Haken- und Kettengänge montiert.

KM