

# Raus aus der Nische?!



**Auf Lkw-Chassis aufgebaute Krane – Autokrane – galten in den vergangenen Jahren eher als Nischenprodukt und wurden oft als „Fertighauskran“ abgestempelt. Kaum ein Krandienstleister investierte in Autokrane. In kurzer Folge stellten dann aber Tadano Faun und Liebherr neue Geräte vor. Und auch die Nachfrage zog an.**

Gute Argumente für den Lkw-Aufbaukran hat es immer schon gegeben. Die Möglichkeit unter bestimmten Voraussetzungen Dauerfahrgenehmigungen zu erhalten, die hohe Werkstattichte der Lkw-Hersteller und die damit verbundene gute Ersatzteilversorgung sowie -verfügbarkeit, das auf hohe Laufleistung ausgelegte Lkw-Fahrgestell, niedrige Betriebskosten und und und ...,

die Liste ließe sich durchaus fortsetzen.

Auf der anderen Seite: Die Geländegängigkeit der AT-Krane! Wie viele Einsätze gibt es, bei denen diese tatsächlich gefragt ist? Ist ein 6x4- oder 8x4-Lkw-Chassis auf den meisten Baustellen nicht ebenso gut unterwegs?

Die Kranbetreiber allerdings entschieden sich überwiegend für AT-Krane mit Allradlenkung

– der auf Lkw-Chassis aufgebaute Kran blieb ein Nischenprodukt, vor allem für den Fertighausbereich.

Fertighaushersteller, darum auch die Bezeichnung „Fertighauskran“, Kranoberwagen auf Lkw-Chassis auf. Damals war

---

*Doch dann kam die Wende, die Wiedervereinigung.*

---

Bereits in den 1980er Jahren baute Gottwald für einige

der Hauptgrund für diese Sonderversion die Möglichkeit, den Lkw mit einer großen Fahrerkabine inklusive „Schlafkabine“ auszustatten und vor allem auch längere Strecken unbeschadet fahren zu können.

1986 verabschiedete sich Gottwald aus dem Markt, und Liebherr und Faun füllten die Lücke mit den Modellen LTF 1025 beziehungsweise LTF 1030 dem HK 28 beziehungsweise HK 35. Die jährlichen Verkaufszahlen bewegten sich auf bescheidenem Niveau bei maximal 10 Kranen.

Doch dann kam die Wende, die Wiedervereinigung. Deutschland wurde mit einem Schlag größer, der Einsatzradius für Autokrane und Montagetrupps weitete sich erheblich aus, doch die deutschen



*Auch österreichische Kranbetreiber setzen jetzt auf Lkw-Aufbaukrane.*



Was einst als „Fertighauskran“ begann, wird inzwischen für immer mehr Kranbetreiber interessant.



Kranhersteller waren mit dem Aufrüsten des Kranbestandes mehr als ausgelastet und konnten oder wollten sich nicht mit

dem Thema Aufbaukrane befassen.

In dieser Situation reiften bei Allkran Hellmich in Riedstadt

die Pläne für ein Programm von Aufbaukranen bis 60 t Tragkraft, die beim spanischen Kranhersteller Luna realisiert

wurden. Bis 1998 konnten rund 150 Krane aus Spanien importiert und inzwischen nicht nur an Fertighausfirmen, sondern



Casar Spezialdrahtseile. Qualität von Anfang bis Ende.

Tel. +49 6841 8091 310 oder [www.casar.de](http://www.casar.de)

## Der stärkste in Deutschland produzierte Auto- kran in Zahlen:

### Lkw-Chassis

**Anforderungen:** Die Fahrgestellanforderungen werden direkt zwischen Tadano Faun und den Herstellern ausgearbeitet. Der Kunde kann die Fabrikate Mercedes-Benz, MAN, Scania, Volvo, DAF und künftig auch Iveco als 4-Achs-Trägerfahrzeug mit den nötigen Vorgaben wählen.

### Oberwagen

Auslegerlänge Teleskopausleger:  
10,4 m - 40,2 m

Auslegerverlängerung: 9 m / 16 m

Maximale Tragkraft bei 2,5 m Ausladung: 60 t

Tragkraft mit maximalem und auf der Straße mitführbarem Ballast (8,4 t) bei:

5 m	35,8 t	10 m	13,0 t
14 m	7,9 t	16 m	6,2 t
20 m	4,1 t	24 m	2,7 t
26 m	2,2 t		

bei maximaler Ausladung Teleskopausleger: 0,7 t bei 32 m

**Bemerkungen:** niedrige Betriebskosten, auf hohe Laufleistung ausgelegtes Lkw-Chassis, §70 mit 8,4 t Gegengewicht (maximaler Ballast), darunter vereinfachtes Genehmigungsverfahren, europaweit fahrbar, großes Servicenetz für Fahrgestell, bequemes Fahren, viel Platz im Fahrerhaus, Anhängelast möglich

*Der Markt hat das Angebot durchaus dankbar angenommen.*

auch an Firmen aus dem Montage- und Holzbau sowie an das Schaustellergewerbe verkauft werden.

Für diese Kranbetreiber war ein entscheidender Vorteil dieses Krankonzepts relevant: In der Regel benötigte man keine Ausnahmegenehmigungen und zudem konnten diese Krane bei erheblich niedrigeren Unterhaltskosten wirtschaftlich eingesetzt werden.

Vor acht Jahren trat auch der deutsche Baumaschinenhersteller Sennebogen mit einem Lkw-Aufbaukran in der 35/40 t-Klasse in Erscheinung, von dem bisher etwa 25 Stück verkauft wurden.

Aufgrund des bevorstehenden Ersatzbedarfs der inzwischen überalterten Fertighauskranflotte entschloss man sich bei Liebherr zum Bau des LTF 1040 beziehungsweise LTF 1045 und bei Tadano Faun zum Bau des HK 40. Auf ausdrücklichem Kundenwunsch wurde außerdem der HK 60 realisiert und gerade frisch „aufgerüstet“.

Darüberhinaus hat sich durch die Öffnung der Ostgren-

zen nochmals eine „Wende“ vollzogen: Viele Unternehmen sind inzwischen europaweit unterwegs und benötigen schnell einsetzbare Autokrane, die ohne Genehmigungsproblematik schnell von Einsatzort zu Einsatzort gelangen. Dies ist in vielen Fällen wichtiger als die Allradlenkung.

Ein weiteres wichtiges Investitionsargument lieferte die seit Jahren anhaltende Dieselpreisexplosion sowie die Reifenproblematik. Auch viele „klassische“ Krandienstleister, wie zum Beispiel Steil Kranarbeiten, investieren inzwischen in den Lkw-Aufbaukran. Auch hier werden die geringeren Life-Cycle-Kosten und die Möglichkeit, eine Dauerfahrgenehmigung zu erhalten, als Investitionsargument genannt.

Gerade also mit Blick auf die jüngsten Preisentwicklungen ist der Autokran noch wirtschaftlicher geworden, und er ist zudem europaweit problemlos einsetzbar.

Auf jeden Fall hat der Markt das Angebot der Hersteller durchaus dankbar ange-

nommen. Hatte sich nämlich zwischen 2001 und 2006 die Nachfrage auf jährlich etwa 20 bis 40 Geräte eingependelt, so wurden 2007 rund 130 Geräte verkauft, davon 60 % in der Tragkraftklasse ab 40 t bis 50 t, 30 % in der Tragkraftklasse ab 30 t bis 40 t und 10 % in der Klasse über 50 t. Wobei in letztgenannter Klasse lediglich Tadano Faun als in Deutschland produzierender Hersteller mit dem HK 60 vertreten ist. Und die Erfahrungen mit dem HK 60 sind offenbar so gut, dass auch jenseits von 60 t ein Gerät aus Lauf vorstellbar scheint. Auch von einem „LTF 1055“ aus Ethingen wird gemunkelt.

René Hellmich, der den Lkw-Aufbaukran seit 20 Jahren forciert und in seiner Mietkranflotte inzwischen fast 10 Autokrane vom Typ HK 60 betreibt, hält darüber hinaus einen Aufbaukran auf 5-Achs-Lkw mit einer Tragkraft von 90 t für realisierbar. Es war auch René Hellmich, der bereits vor Jahren prognostizierte, dass der Bedarf nach diesem Krankonzept auf einen Anteil von 15-20 % wachsen würde.

Es gibt also für die Zukunft noch ein enormes Wachstumspotenzial. In der Zwischenzeit pflegt Tadano Faun die beste-



*Es gibt Stimmen, die auch oberhalb 4-achsiger Lkw-Aufbaukrane und damit auch jenseits von 60 t Tragkraft einen Markt sehen.*





Die 2006 vorgestellten Liebherr Autokrane der Typen LTF 1035-3.1 und LTF 1045-4.1 auf Scania-3- beziehungsweise Scania-4-Achs-Fahrgestellen.

hende Produktpalette. So ist der HK 40, wie schon berichtet, in einer Variante mit 8,5 t Gegengewicht erhältlich, neben jenen mit 0/2,1/4,5 t. Und auch der HK 60 wurde überarbeitet, wobei natürlich die neue Oberwagenkabine im Cockpit-Style ins Auge sticht. Auffällig auch, dass die linke Oberwagenseite im Aussehen der neuen Kabine angepasst wurde.

Zu den unauffälligen Details zählt, dass beim Lkw-Chassis der Nebenantrieb und die Hydraulikpumpe entfallen kann, wodurch das Fahrgestell preiswerter wird. Zudem arbeitet der 60-Tonner jetzt mit der Tadano-LMB, und auch im Bereich Elektrik und Hydraulik hat es Modifikationen gegeben.

Neu hinzu kam beim HK 60 die Oberwagen-Motorsteuerung von den seitlichen Abstützbetätigungskästen, die Abstützbetätigung aus der Oberwagenkabine heraus, die geschlossene Unterwagenabdeckung, wodurch der Auftrittsbereich sicherer wurde, zusätzliche, seitlich abschließbare Staukästen zum Beispiel für Holzbohlen sowie Aufstiege rechts, links und jetzt auch hinten. Änderungen, die gute Chancen haben, auch außerhalb Deutschlands gesichtet zu werden.

Zwar nimmt der deutsche

Markt immer noch gut 60 % der Autokrane auf, aber in Österreich und zunehmend in Benelux interessieren sich ebenfalls immer mehr Betreiber für Autokrane. In den Niederlanden und in Belgien beansprucht Tadano Faun die Marktführerschaft in diesem Segment für sich, was in Lauf beim HK 40 unter anderem auf die technische Konzeption des 40-Tonnern zurückgeführt wird.

Dass Mammoet seine 17 großen HK über die Niederlassungen verteilt und die Autokrane damit zum Beispiel auch in Großbritannien Aufsehen erregen, könnte zu einer weiteren Popularisierung der Autokrane führen – eventuell ein weiterer Schritt „raus aus der Nische“, nachdem schon für 2008 ein weiterer Anstieg bei den Auslieferungen im Vergleich zu 2007 erwartet wird. **KM**



Niedrige Betriebskosten, problemlose Genehmigungsbeschaffung – das sind auch bei Steil Kranarbeiten die Argumente für den Lkw-Aufbaukran.

## Genehmigungen: Das ist möglich!

### Zulassungsvarianten HK 40

#### 3-Achsfahrgestell:

Vorgabe: 3-Achs-Fahrgestell mit maximal 9.040 kg Gesamtgewicht:

- a) 26 t Gesamtgewicht: 0 t Gegengewicht, mit optionaler Auslegerverlängerung: **Lkw-Zulassung**
- b) 27,5 t Gesamtgewicht: 2,1 t Gegengewicht, vorne abgelegt, ohne Auslegerverlängerung: **erweitertes Anhörungsverfahren**
- c) 31 t Gesamtgewicht: 4,5 t Gegengewicht, mit optionaler Auslegerverlängerung: **§70**
- d) technisch, z. B. auf der Baustelle, verfahrbar mit 8,5 t Gegengewicht. Bei Straßenfahrt sind 4 t separat zu transportieren.

#### 4-Achsfahrgestell:

Vorgabe: 4-Achs-Fahrgestell mit maximal 10.440 kg Gesamtgewicht:

- a) 32 t Gesamtgewicht: 4,5 t Gegengewicht mit 9,0 m Auslegerverlängerung: **Lkw-Zulassung**
- b) 36 t Gesamtgewicht: 8,5 t Gegengewicht bzw. 7,3 t und der Auslegerverlängerung: **§70**