

LTC 1045: Die liftbare Kabine wird gerne genommen!



Übergabe der Siegerurkunden. Im Bild von links: René Hellmich, Herausgeber KM-Verlag, Christoph Kleiner, Geschäftsführer, Dr.-Ing. Ulrich Hamme, Geschäftsführer, Karl Stöhr, Leiter Produktmanagement und Auftragszentrum, Wolfgang Beringer, Leiter Marketing. KM-Bild

In vier Kategorien wählten die Leserinnen und Leser des KRAMAGAZIN die Liebherr-Werk Ehingen GmbH zum Titelträger des „Crane of the year“. Anlässlich der Urkunden-Übergabe reiste die KM-Redaktion zu einem Gespräch nach Ehingen, bei dem es um die Gewinner und den Mobilkranmarkt ging. Und natürlich wurde auch die neueste Innovation besprochen: das P-Ausleger-System.

KM: Zunächst einmal herzlichen Glückwunsch! Ihr Unternehmen konnte gleich in vier Kategorien den Titel „Crane of the year“ erringen. Ganz ehrlich, hätten Sie damit gerechnet

oder waren Sie von der einen oder anderen Entscheidung überrascht?

Dr. Ulrich Hamme: Drei der Titel haben uns nicht so sehr überrascht, weil wir hier gelun-

gene Krankonzepte entwickelt haben – und zwar offenbar nicht nur aus unserer Sicht. Vor allem aber: Diese Konzepte sind bereits erfolgreich auf dem Markt und haben sich schon bewährt. Also

habe ich schon damit gerechnet, dass der LTC 1045-3.1 wegen des einzigartigen Konzepts gute Chancen haben würde. Auch der Titel für den LTR 1060 hat mich nicht so sehr überrascht, da wir



Beeindruckender Blick auf das Gittermast-Testfeld in Ehingen. KM-Bild

Freie Sicht: Gut 50 % der LTC 1045-3.1 werden mit der liftbaren Kabine geliefert.

der einzige Hersteller sind, der eine ganze Palette von Teleskop-Raupenkränen anbietet – vom 60-Tonner bis hoch zum LTR 11200. Und bei der LICCON2 bin ich der Meinung, dass bei dieser Entscheidung das mit Sicherheit und Abstand fortschrittlichste Steuerungsprogramm ausgezeichnet wurde, und zwar zugeschnitten auf unsere Krane, auf die Nutzungsmöglichkeiten für den Betreiber, das Sicherheitskonzept und im Blick auf anstehende Normungen und Forderungen der Arbeitsschutzorganisationen.

KM: Fehlt noch der LR 13000. Was hat Sie bei dieser Entscheidung überrascht?

Dr. Ulrich Hamme: Weil der LR 13000 schlicht und ergreifend noch nicht auf dem Markt ist. Wenn er auf dem Markt ist, dann wird er aufgrund seines einzigartigen Konzeptes überzeugen. Ein klassischer, verfahrbarer Raupenkran in diesem Tragkraftbereich mit dem kompletten Ausrüstungsprogramm – das berechtigt zu Auszeichnungen. Aber ich hätte gedacht: Sehr viele Kunden interessieren sich zwar für den Kran, aber er ist noch nicht am Markt, da gibt es noch keine Kundenerfahrung, da gibt es noch kein Kundenfeedback. Darum kam dieser Titel für mich überraschend, aber Vorschusslorbeeren sind ja auch nicht schlecht.

KM: Der LR 13000 ist noch nicht am Markt. Ist er denn auslieferungsbereit oder fehlen Ihnen einfach die Kunden?

Dr. Ulrich Hamme: Diese Frage lässt sich so einfach nicht beantworten. Der aktuelle technische Entwicklungsstand ist der, dass wir noch in der Erprobungsphase sind. Den LR 13000 bieten wir ja in sehr vielen unterschiedlichen Konfigurationen und Tragfähigkeitsabstufungen an. Vom leichten Ausleger bis zu einem absoluten Schwerlastausleger. Wer dieses ganze Spektrum nutzen möchte, dem müssen wir sagen: Der Kran ist noch nicht ganz fertig. So ist die Schwerlastkonfiguration mit dem sogenannten P-Ausleger



Wer den Schwerlastausleger nicht benötigt, könnte den Kran theoretisch schon bekommen.

noch nicht getestet, diese Tests stehen noch aus und werden in den nächsten Monaten absolviert. Wer den Schwerlastausleger nicht benötigt, könnte den Kran theoretisch schon bekommen. Ich gehe aber davon aus, dass der LR

13000 wirklich als Schwerlastraupenkran eingesetzt werden soll, und zwar über das gesamte Traglastspektrum hoch bis 3.000 t. So gesehen ist der Kran noch nicht ganz fertig – aber fast.

Christoph Kleiner: Wir haben

intern zahlreiche Projekte für den Kran diskutiert und Angebote erstellt, tatsächlich aber liegt für den LR 13000 noch kein Auftrag vor. Darüber sind wir allerdings gar nicht so traurig, weil wir sicherstellen wollen, dass der Kran in allen Konfigurationen, insbesondere eben im Schwerlastsegment, auch die Ergebnisse liefert, wie wir sie im Vorfeld kalkuliert haben und für die der LR 13000



konstruiert wurde. Das ist bisher der Fall. Der Abnahmeprozess läuft wie am Schnürchen, die Tests in der Konfiguration mit der langen Wippspitze sind abgeschlossen und kurzfristig wird das P-Auslegersystem getestet. Wenn auch dieser Test abgeschlossen ist, werden wir aktiv an den Markt gehen – und diese Auszeichnung hilft uns, den Kran im Gespräch

Die Tests in der Konfiguration mit der langen Wippspitze sind abgeschlossen und kurzfristig wird das P-Auslegersystem getestet.

zu halten. Deswegen bin auch ich einerseits überrascht und zugleich auch froh darüber.

KM: Der LR 13000 wird also mit einer Vielzahl an Ausle-

gersystem angeboten. Bedeutet dies, dass es zwischen dem LR 11350 mit einer maximalen Tragkraft von 1.350 t und dem LR 13000 keinen weiteren Kran geben wird?

Dr. Ulrich Hamme: Das ist richtig, jedenfalls ist in absehbarer Zeit, so weit unser Planungshorizont reicht, kein weiterer Krantyp in diesem Segment geplant.

KM: Wir hatten eben die Gelegenheit, uns das P-Ausleger-System im Testfeld anzusehen. Uns ist aufgefallen, dass die Kraft zentral in den Unterwagen eingeleitet wird. Sind dafür Verstärkungen am Unterwagen notwendig?

Dr. Ulrich Hamme: Der P-Ausleger ist ein System, das bei steilen Auslegerstellungen und langen Auslegerkonfigurationen insbesondere durch eine höhere Seitensteifigkeit enorme Tragkraftsteigerungen erzielt. Diese Tragkraftsteigerungen werden tatsächlich relativ zentral in die Drehbühne eingeleitet. Beim LR 13000 konnten wir dies frühzeitig konstruktiv berücksichtigen, aber auch der LR 11350, bei dem der P-Ausleger in der Grundkonzeption nicht berücksichtigt war, kann mit

diesem System ausgestattet werden. Es sind keinerlei Modifikationen an der Drehbühne oder am Raupenchassis notwendig. Das Elegante am P-Ausleger ist, dass man mit verhältnismäßig geringem Zusatzinvestitionsaufwand dieses System erstellen kann. Es werden zwei Adapterstücke und gegebenenfalls noch ein Zwischenstück benötigt und dann erzielt man zum Teil Traglaststeigerungen von mehr als 100 %.

KM: Wo sehen Sie die Haupteinsatzfelder für diese Krane?

Christoph Kleiner: Überall dort, wo schwere Lasten gehoben werden müssen, weniger dort, wo es um große Hubhöhen geht, wo wir allerdings mit 240 m auch noch den Weltrekord halten. Ich denke, das Thema Energie, der Kraftwerksbau, auch in den entwickelten Ländern mit ihren veralteten Kraftwerken, die Windenergie, Infrastrukturmaßnahmen, wie der Brückenbau, auch Offshore-Anwendungen – in diesen Bereichen wird es noch für Jahrzehnte Arbeit für Großkrane geben.

KM: Es wird auch immer Arbeit für kleinere Krane geben, auch wenn diese derzeit eher mäßig honoriert wird. Im Segment der unteren Tragkraftklasse hat der LTC 1045-3.1 den Titel erringen können. Von diesem Kran hat Ihr Unterneh-



P-Ausleger im Test.
KM-Bild



Zwischen dem 1.350-Tonner LR 11350 und dem 3.000-Tonner LR 13000 plant die Liebherr-Werk Ehingen GmbH auf absehbare Zeit keinen weiteren Raupenkrane. Mit zahlreichen Auslegeroptionen wird der LR 13000 diesen gesamten Tragkraftbereich abdecken. ◀ ▼

KM-Bilder



Sie sehen, wir erschließen uns neue Märkte für diesen Kompaktkran.

men ja inzwischen eine größere Stückzahl ausgeliefert. Welche Erfahrungswerte konnten Sie erzielen?

Christoph Kleiner: Von Ende letzten Jahres bis heute (Anm. d. Red.: Das Gespräch wurde am 18. November geführt) haben wir gut 60 Einheiten ausgeliefert. Das ist in etwa die Stückzahl, die wir für 12 Monate geplant haben. Man muss dabei auch bedenken, dass wir in dieser Tragkraftklasse ja noch den LTM 1050-3.1 und den LTM 1055-3.2 anbieten. Derzeit bedienen wir mit dem LTC 1045-3.1 hauptsächlich westeuropäische Märkte. Aber wir liefern jetzt die ersten Geräte nach Russland, wir haben das zweite Gerät für Australien im Auftrag und noch in diesem Jahr werden die ersten Geräte in die USA geliefert. Sie sehen, wir erschließen uns neue Märkte für diesen Kompaktkran.

KM: Wie sahen Ihre Planungen aus? Wie viele Krane sollten vom LTC 1045 jährlich produziert werden, schließlich ist dieses Tragkraftsegment ja eher schwierig?

Christoph Kleiner: Dass das 2- und 3-Achs-Segment schwierig ist, ist bekannt. Wir hören ja im-

mer wieder die Aussage: Je kleiner der Kran, desto schwieriger lässt er sich vermieten, desto schwieriger lässt er sich verkaufen. Entsprechend war der Markt für die 2-, die 3- und auch für die kleinen 4-Achser am Boden. Kaum ein Betreiber ist dann bereit, Krane auszutauschen. In diesem schwierigen Umfeld haben wir den LTC 1045-3.1 auf den Markt gebracht und haben dennoch die geplanten etwa 60 Geräte in einem Jahr absetzen können. Für 2012 gehen wir von einem Volumen in gleicher Höhe aus.

Hinzu kommt die Option der liftbaren Kabine, die doch sehr oft gewählt wird.

KM: Und wie viele Kompaktkrane müssen Sie für einen LTC 1045 in Zahlung nehmen?

Karl Stöhr: Deutlich weniger als wir ausliefern, weil das Konzept einfach so vielseitig ist. Insbesondere, weil wir ja auch neue Märkte bedienen, mit denen wir anfänglich so gar nicht gerechnet hätten. Und oft wird dieser Kran noch als weitere Ergänzung der

bestehenden Flotte gesehen, weil er zwar ein Kompaktkran ist, sich aber wie ein ganz normaler LTM-Kran fahren lässt. Hinzu kommt die Option der liftbaren Kabine, die doch sehr oft gewählt wird. Ursprünglich waren wir davon ausgegangen, dass etwa 20 % der Krane mit dieser Option ausgeliefert werden, heute wissen wir, dass

es gut 50 % sind. Die freie Sicht auf den Arbeitsbereich, dieses Mehr an Sicherheit scheinen die Betreiber offensichtlich zusätzlich honoriert zu bekommen.

KM: Wir bedanken uns sehr herzlich für das Gespräch.

Das Gespräch führten René Hellmich und Jens Buschmeyer.

In der nächsten Ausgabe des KRAMAGAZINs lesen Sie den zweiten Teil des Interviews. Darin geht es um die Entwicklung des Mobilkranmarktes in den vergangenen zwei Jahren und die Zukunftsperspektiven für 2012.

Die Tests mit dem P-Ausleger-System muss der LR 13000 erst noch durchlaufen. KM-Bild

