



Upgrade des ATF 180G-5: Das kann der Neue!

Tadano Faun nutzte die Präsentation des ATF 600G-8 im Sommer auch zur Vorstellung mehrerer Krane in unterschiedlichen Tragkraftbereichen, die die Abgasemissionsstufen nach Euromot Stufe IV/Tier 4f erfüllen. KM hat hingeschaut und sich gefragt: Was kann der ATF 180G-5?

Upgrade oder Neukran – vor diese Frage sehen sich schon seit einiger Zeit alle in Deutschland produzierenden Kranhersteller gestellt. Tadano Faun setzt dabei in verschiedenen Tragkraftbereichen auf eine Upgrade-Strategie, so auch beim 180-Tonner.

Der ATF 180G-5 wurde im Mai 2012 vorgestellt und zählt

damit sicherlich nicht zum „Alten Eisen“. Da bietet sich natürlich ein Upgrade an. Doch was sich so einfach anhört, dürfte sich in der Konstruktionspraxis ungleich schwieriger gestaltet haben, denn die neue Motorengeneration stellt die Konstruktionsabteilungen vor einige Herausforderungen.

Einerseits verfolgten einige Motorenhersteller, so auch MTU, also Mercedes, bei der Entwicklung der neuen Motoren eine Downsize-Strategie, die sich sehr gut am ATF 180G-5 nachvollziehen lässt. MTU hat sich vom 8-Zylinder-Motor verabschiedet. Entsprechend kommt im Upgrade des ATF 180G-5 jetzt im

Unterwagen mit dem OM 471 LA ein Reihen-6-Zylinder zum Einsatz und nicht mehr wie beim Vorgänger mit dem OM 502 LA ein V8-Aggregat. Der neue Motor weist rund 3 l weniger Hubraum auf und leistet 530 PS statt vormals 551 PS.

Doch der geringere Hubraum und die leicht geringere PS-Leistung werden die Konstrukteure vielleicht nur als Randnote beschäftigt haben. Viel entscheidender ist das neue Motordesign. Bei gleichem Hubraum, der sich dann auf 6 statt auf 8 Zylinder verteilt, müssen die neuen Motoren einfach ein ganz anderes Design aufweisen, das erst einmal konstruktiv im Unterwagen eingearbeitet werden will.

Andererseits erreichten die Motorenhersteller die neuen Abgasemissionsnormen nur unter Inkaufnahme zusätzlichen Gewichts. Und da die AT-Krane seit jeher hinsichtlich des zulässigen Gesamtgewichts sowie der zulässigen Achslasten bis auf das letzte Gramm ausgereizt waren, muss



Auslieferung eines ATF 180G-5.

natürlich dieses zusätzliche Gewicht irgendwo anders am Kran wieder eingespart werden.

Da nun Tadano Faun nach wie vor am 2-Motorenkonzept festhält, bedeutet dies für den Hersteller, dass der ganze Kran auf Möglichkeiten zur Gewichtseinsparung überprüft werden muss. Und dies ist dem Hersteller offensichtlich gelungen.

Unterflasche mit. Beim Upgrade sind es 11,8 m HAV sowie eine 32 t Unterflasche. Insgesamt hat sich hier also wohl eine Gewichtserparnis realisieren lassen.

Auch der Blick auf die Abmessungen der beiden Krane zeigt, dass das Upgrade doch einige Veränderungen aufweist. So beträgt die Transportlänge jetzt 15,086 m statt bisher 15,126 m.

Doch was sich so einfach anhört, dürfte sich in der Konstruktionspraxis ungleich schwieriger gestaltet haben, denn die neue Motorengeneration stellt die Konstruktionsabteilungen vor einige Herausforderungen.

Der Blick in die verfügbaren Datenblätter – für das Upgrade des ATF 180G-5 noch mit dem Vorläufigkeitsvermerk – zeigt, dass der neue 180-Tonner hinsichtlich der Tragkräfte am Hauptausleger und der Hauptauslegerlänge der „Alte“ geblieben ist. Erst im Anschluss offenbaren sich Unterschiede, denn für das Upgrade des 180-Tonnens bietet der Hersteller neben der HTLJ eine 11,8 m bis 35,8 m Hauptauslegerverlängerung. Beim Vorgänger waren es 13,2 m bis 37,2 m. Innerhalb der zulässigen Achslasten führte der „alte“ ATF 180G-5 die 13,2 m lange Hauptauslegerverlängerung (HAV) und eine 25 t

Dies wirkt sich auch minimal auf den Wenderadius am Hauptauslegerkopf aus, der mit Allradlenkung mit 12,210 m statt bislang mit 12,212 m angegeben ist.

Doch insbesondere bei der Unterwagenlänge zeigt sich, dass Tadano Faun doch an einigen Details gefeilt hat, denn der Unterwagen des Upgrades ist mit 13,475 m etwas länger als der des Vorgängers, der noch mit 13,445 m im Datenblatt steht.

Die Detailarbeit hat der Hersteller auch insbesondere in der Oberwagen- und der Unterwagenkabine fortgesetzt. Beim neuen ATF 180G-5 stehen dem Kranbediener in der Oberwagen-



kabine zwei neue Multifunktions-Touchdisplays zur Verfügung, die zusätzlich je nach Belieben über Tasten oder einen Dreh-Drückknopf bedient werden können. Das Hauptdisplay zeigt das Bild von zwei Kameras und lässt sich elektronisch neigen, um es den aktuellen Lichtverhältnissen anzupassen. Das Zusatzdisplay ver-

fügt über eine weitere Kameraansicht und ist herausnehmbar. Der Kranbediener kann zudem für zahlreiche Informationen selbst entscheiden, auf welchem Display er sich diese anzeigen lassen möchte. Auf Wunsch kann er neue zusätzliche Infos über die verschiedenen Betriebszustände des Krans abrufen, wie zum Bei-

Leistung

„Erfahrung, Know-How, unermüdlicher Einsatz, Teamgeist und innovative Ideen machen die EUROASSEKURANZ-West als Spezial-Versicherungsmakler für die Kran- und Schwerlastbranche einzigartig.“

Karla Pröpsting, Versicherungsmakler
 Spezialistin für Krane und Schwertransporte
 karla.proepsting@euroassekuranz-west.de
 Telefon: 02235 / 40190 17

EUROASSEKURANZ West

www.euroassekuranz-west.de

bauma 2013: Der ATF 180G-5 feiert
Messepremiere. Bild: KSMS



spiel den durchschnittlichen Dieserverbrauch, die Öl-Temperatur oder den Füllstand des Hydrauliköls.

Der ATF 180G-5 ist außerdem nach dem ATF 220G-5 der zweite 5-Achser im ATF-Programm, der mit dem neuen 5-Achser-Fahrerhaus ausgestattet ist. Letzteres wurde vollkommen neu konzipiert und bietet laut Hersteller eine Vielzahl an zusätzlichen Funktionen und großen Komfort. Eine verbesserte Sicht aus dem Fenster der Fahrertür, ergonomische Qualitätssitze von Recaro für einen besonders hohen Langzeitsitzkomfort und das gleiche Multifunktions-Touchdisplay wie in der Oberwagenkabine sind nur einige Beispiele, die das neue Fahrerhaus auszeichnen.

Mit dem Upgrade des ATF 180G-5 hat Tadano Faun also ein bewährtes, allerdings gerade einmal drei Jahre altes Produkt fit gemacht für das neue Abgasemissionszeitalter, das in wenigen Wochen endgültig anbricht. Die Veränderungen finden sich im Detail, die Eckdaten des Oberwagens blieben dabei, mit Ausnahme der HAV, unberührt. Ein echtes Upgrade also. **KM**

	ATF 180G-5	ATF 180G-5 Upgrade
Max. Tragfähigkeit	180 t/2,7 m** (**nach hinten und mit Zusatzausrüstung)	180 t/2,7 m (nach hinten und mit Zusatzausrüstung)
Max.Tragfähigkeit* am Hauptausleger/ Ausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	58,6 t/10 m 24,3 t/20 m 12,6 t/30 m 8,3 t/40 m 4,3 t/50 m 3,1 t/56 m	58,6 t/10 m 24,3 t/20 m 12,6 t/30 m 8,3 t/40 m 4,3 t/50 m 3,1 t/56 m
Max. Tragfähigkeit* am voll ausgefahrenem Hauptausleger/Zwangsausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	HA = 60,0 m: 15,5 t/10 m	HA = 60,0 m: 15,5 t/10 m
Max. Tragfähigkeit* am Hauptausleger/ Ausladung (* mit 0 t Ballast) im 360°-Bereich	Ballast = 0 t 180,0 t/2,7 m (nach hinten mit Zusatzausrüstung) 25,6 t/10 m 6,8 t/20 m 2,2 t/30 m 1,8 t/32 m	Ballast = 0 t 180,0 t/2,7 m (nach hinten mit Zusatzausrüstung) 25,6 t/10 m 6,8 t/20 m 2,2 t/30 m 1,8 t/32 m
Hauptauslegerlänge	13,2 m – 60 m	13,2 m - 60 m
Hauptauslegerverlängerung	13,2 m - 37,2 m	11,8 m - 35,8 m
Max. Systemlänge	60 + 37,2 = 97,2 m	60 + 35,8 = 95,8 m
Maximales Gegengewicht	50 t	50 t
Transportlänge	15,126 m	15,086 m
Unterswagenlänge	13,445 m	13,475 m
Wenderadius über HA-Kopf	12,212 m	12,210 m
Unterswagenmotor	Mercedes Benz OM 502 LA, 8-Zylinder-Diesel (405 kW/551 PS)	Mercedes Benz OM 471 LA, 6-Zylinder-Diesel (390 kW/530 PS)
Oberwagenmotor	Mercedes Benz OM 924 LA, 4-Zylinder-Diesel (129 kW/175 PS)	Mercedes Benz OM 934 LA, 4-Zylinder-Diesel (129 kW/175 PS)
Max. Fahrgeschwindigkeit	85 km/h	85 km/h
Max. Steigfähigkeit	69 %	72 %
Antrieb/Lenkung	10 x 8 x 10	10 x 8 x 10
Transportgewicht	5x12 t = 60 t Inklusive: 13,2 m HA-Verlängerung, 25 t Unterflasche, 10 t Hakengeschirr, Antrieb 10 x 8, Bereifung 445/95 R 25 (16.00 R 25)	5x12 t = 60 t Inklusive: 11,8 m HA-Verlängerung, 32 t Unterflasche, 10 t Hakengeschirr, Antrieb 10 x 8, Bereifung 445/95 R 25 (16.00 R 25)