

Groves GMK 5150/5150 L



Andreas Cremer

Exklusiv in Kran & Bühne: Wieder hat Manitowoc im Doppelpack eine Neuentwicklung vorangetrieben. Herausgekommen sind der GMK 5150 und der GMK 5150 L mit jeweils 150 Tonnen maximaler Tragkraft, die ihre Premiere in München feiern. Die Auslieferungen starten im 4. Quartal dieses Jahres. Alexander Ochs hat mit Andreas Cremer gesprochen, dem Produktdirektor für All-Terrain-Krane und Truck-Mounted-Krane bei Manitowoc.

Herr Cremer, schon wieder ein 5-Achser im All-Terrain-Bereich – kaufen die Leute nur noch 5-Achser?

Andreas Cremer (lacht): Es handelt sich im Grunde genommen um einen Kran in zwei Varianten. Der GMK 5150 bietet eine Hauptauslegerlänge von 50,8 Metern, während er GMK 5150 L auf 60 Meter Hauptmast kommt. Der GMK 5150 ersetzt den GMK 5110-1, und der GMK 5150 L kommt für den GMK 5130-2. Den 130-Tonner GMK 5130-1 haben wir im November 2004 vorgestellt, danach hat er noch ein Facelift bekommen als GMK 5130-2 (2008), und der 110-Tonner GMK 5110-1 stammt ebenfalls aus dem Jahr 2008. Da ist dann irgendwann mal das Ende des Lebenszyklus erreicht. So tauschen wir nach und nach die Produkte aus, sodass wir am Ende des Tages fünf 5-Achser im All-Terrain-Segment anbieten können. Unser All-Terrain-Programm umfasst dann insgesamt zwölf Krane.

Was unterscheidet den Kran von den anderen GMK auf 5 Achsen?

Sprechen wir erstmal über die Gemeinsamkeiten. Wir sind in der Entwicklung viel modularer geworden und bedienen quasi aus einem Baukasten. Im Grunde genommen haben wir beim GMK 5150 nur ein Teleteil weniger als beim GMK 5150 L verwendet. Gemeinsam mit den anderen erst kürzlich vorgestellten 5-Achsern (GMK 5250 L, GMK 5200-1 und GMK 5180-1) und dem GMK 4100 L-1 haben beide Krane das neue Kransteuerungssystem CSS an Bord und verfügen über ein 1-Motor-Konzept. Der Antrieb für die Oberwagenfunktionen ist technisch quasi identisch mit einer Antriebswelle, einem Winkelgetriebe und im Drehtisch zentral sitzenden Pumpen. Wir haben die Oberwagenkabine von den anderen Kranen übernommen, die somit unsere neue Heizung und elektrische Klimaanlage bietet. Für den Unterwagen greifen wir auf die Kabine des GMK 4100 L-1 zurück. Wir haben die Krane zudem schmaler gemacht. Verglichen mit dem GMK 5130-2, der mit 16"-Reifen auf drei Meter Breite kommt, hat der 5150 um 25 Zentimeter abgespeckt auf 2,75 Meter Breite. Die Auslegerlänge ist mit 60 Metern genau gleich wie beim GMK 5130-2, aber dafür hat der neue Kran deutlich gesteigerte Traglasten. Gegenüber den Vorgängermodellen sind das alles in allem doch gravierende Änderungen – plus das 1-Motor-Konzept. Durch die Notwendigkeit den neuen Abgasrichtlinien (Euromot 4/Tier 4 final) zu entsprechen und unserer strategischen Entscheidung, auf einen Motor zu setzen, sind die Änderungen derart gravierend, dass am Ende ein neuer Kran herauskommt, der aber dann auch mehr leistet.

Apropos Ähnlichkeit und Modularisierung: Der Ausleger lässt sich erweitern mit zwei 8-Meter-Stücken und einer 18 Meter langen Doppelklappspitze, ähnlich wie beim zuletzt vorgestellten GMK 5250 L. Das stimmt. Die Erweiterungsmöglichkeiten sind vom Prinzip her gleich: eine 18-Meter-Doppelklappspitze (auch mit integrierter Schwerlastspitze zu haben) sowie zwei 8-Meter-Verlängerungen. Eine 8-Meter-Auslegerverlängerung und eine 8-Meter-Spitzenverlängerung. Außerdem haben wir die Abwinkelung von 40 auf 50 Grad erhöht.

Sie entwickeln anscheinend gerne „im Doppelpack“. Bei den beiden 5-Achsern GMK 5180-1 und GMK 5200-1 wurde auch so verfahren. Warum?

Es sind Krane für unterschiedliche Märkte und Anwendungen, daher zwei Stück. Der lange GMK 5150 L mit 60-Meter-Mast ist perfekt geeignet für die Montage von Turmdrehkränen und in Städten bei Einsätzen, bei denen es auf die Höhe ankommt. Er schafft statt zehn nun 11,8 Tonnen. Die kurze Variante richtet sich an Anwendungen, bei denen die Auslegerlänge eher zweitrangig ist. Letztendlich legt nicht jeder Wert auf die Länge, und es gibt viele Kunden, die dafür etwas mehr Traglast bevorzugen. Um ein Beispiel zu nennen: Wir haben den Vorgänger sehr gut an Kunden in Nordamerika verkauft, die in der Ölfördertechnik spezialisiert sind. Außerdem war es relativ wenig Aufwand, diese beiden Krane parallel zu entwickeln. Es handelt sich mehr um eine Option als um ein weiteres Modell.



Und was hebt den neuen Mobilkran ab von den 5-Achsern der Konkurrenz? Liebherr bringt den 250-Tonner LTM 1250-5.2 und Terex mit dem 5500 den dritten Explorer in diesem Segment.

Unser neuer 5-Achser hat durch die Bank um 20 Prozent bessere Traglasten als der Vorgänger. Im unteren Traglastbereich dieses Segments hat Liebherr ja noch nichts Neues vorgestellt. Außer dem 160-Tonner LTM 1160-5.2 vor zwei Jahren, aber der wird ja nun auch als Kran mit 180 Tonnen Tragkraft vermarktet. Aber den 130-Tonner LTM 1130-5.1 mit 60-Meter-Ausleger hat Liebherr 2006 eingeführt und seitdem unverän-

