

BASIS ARBEIT

Das Metier von Dieter Krösche sind Taxikräne vom Kaliber bis 60 Tonnen. Ein neues Fahrzeug kauft er am liebsten von der Stange. Für den Niedersachsen ist das kein Risiko, denn das Konzept für die Baureihe hat er selbst entwickelt.



DER MOBILKRAN LTF 1035-3.1 gehört zwar zu den kleineren Vertretern seiner Spezies, trotzdem wirkt der aus Feinkornstahl gefertigte dreistufige Teleskopausleger so kräftig, als könnte er eine weitaus höhere Traglast als die in seiner Klasse vorgesehenen 35 Tonnen an den Haken nehmen. Die Basis für das von Liebherr im Werk Ehingen in der Nähe von Ulm aufgebaute Fahrzeug bildet ein Scania Dreiachser der Baureihe P mit niedrigem Fahrerhaus. In der Sprache der Kran-Profis wird der Lkw im Autokran zum Unterwagen, der auf einem Zwischenrahmen ruhende Kran mit seinem 175 PS starken Vierzylinder-Turbodieselmotor ist als Oberwagen das Gegenstück dazu. Der insgesamt rund neunehalb Meter lange LTF 1035-3.1 firmiert als selbstfahrende Arbeitsmaschine. Sie bringt genau 27.500 Kilogramm auf die Waage und ist damit ein Kandidat für eine Dauergenehmigung für freie Fahrt auf öffentlichen Straßen.

„DAS KÜRZEL LTF steht für Liebherr Telekran Fertighaus“, erklärt Dieter Krösche, Geschäftsführer der 1974 gegründeten Krösche-Kran Service GmbH (KKS) im niedersächsischen Holzminden. Das Geschäft von KKS ist die Gestaltung von Autokränen für die Montage von Fertighäusern und Industriebauten. Auch bei Dachstuhlmontagen, Stahlbauarbeiten und Hallenbauten kommen die Krösche-Kräne zum Einsatz. Dass Dieter Krösche mit den Feinheiten der LTF-Baureihe bis ins Detail vertraut ist, liegt daran, dass er die Entwicklung des Krankonzepts höchstpersönlich bei Liebherr vor-

Vom Steuer seines Scania bis an den Joystick in der Krankabine braucht Fahrer Bernd Lorscheider nur wenige Minuten Rüstzeit. Die Ballastplatte am Kranheck wiegt zwei Tonnen.



Dieter Krösche (re.) ist „Mr. Taxikran“; Schwiegersohn Joachim Ruthe ist der Mann fürs Tagesgeschäft.

angetrieben hat. Der 70-Jährige bevorzugt für seine Mobilkräne die Bezeichnung „Taxikran“. Das Prinzip: Der Fahrer steuert das Gefährt zum Einsatzort und wechselt dort vom Steuer des Lkw an den Arbeitsplatz in der Krankabine. Ist der Job erledigt, geht's weiter zur nächsten Baustelle.

„DIE LTF-BAUREIHE hat als Taxikran dem für Straßen- und Geländeeinsatz konzipierten All-Terrain-Mobilkran (AT-Kran) eine Nasenlänge an Flexibilität und Wirtschaftlichkeit voraus“, berichtet Dieter Krösche. AT-Kräne mit voller Ausrüstung müssen sich demnach auf dem Weg zur Baustelle häufiger ihr Ballastgewicht durch ein zusätzliches Fahrzeug nachliefern lassen, weil sie sonst zu schwer für die Straße wären. Außerdem operieren AT-Kräne in den Klassen bis etwa 70 Tonnen meist mit einem einzigen Triebwerk für Fahrbetrieb und Kranbedienung, was im Vergleich zum hoch spezialisierten Lkw-Triebwerk einen deutlich höheren Kraftstoffverbrauch nach sich zieht. Auch die Verwendung von Hochleistungsreifen spricht in diesem



„Bei der Entwicklung dieses Krans haben wir um jedes Kilogramm gefeilscht.“

Dieter Krösche, Geschäftsführer der Krösche-Kran Service GmbH

Der Scania Dreiachser sieht auch als Unterwagen für den Mobilkran LTF 1035-3.1 Klasse aus. Der Teleskopausleger lässt sich auf 30 Meter ausfahren, die Traglast beträgt 35 Tonnen.



Stefan Hagendorn ist bei Scania Servicepartner Schmitzer in Northheim Wartungsprofi für Mobilkräne.

Fall gegen den AT-Kran: Die Pneus halten zwar jede Menge Druck aus, bringen es aber oft nur auf eine Laufleistung von 30.000 Kilometern. Die Lastwagenbereifung der LTF-Baureihe ist dagegen für das Dreifache dieser Leistung gut.

KRÖSCHES EIGENER FUHRPARK besteht aus 25 LTF-Taxikränen, darunter über ein Dutzend Einheiten mit einer Traglast von 45 Tonnen, die ebenso wie der Anfang des Jahres in Dienst gestellte Mobilkran in der 60-Tonnen-Klasse auf einem Scania Vierachser zur Baustelle ausrücken. Seit 2006 lässt Krösche seine Taxikräne nur noch auf serienmäßigen Scania Fahrgestellen aufbauen. „Mit Scania legen wir bei der Wirtschaftlichkeit des Taxikrans noch einmal deutlich zu“, nennt Krösche einen Grund, warum die Schweden bei der Weiterentwicklung der Baureihe eine entscheidende Rolle spielen. Das niedrige P-Fahrerhaus zum Beispiel ist wie geschaffen für den Teleskopausleger, der sich in Fahrstellung in dezentem Abstand zum Dach weit nach vorne streckt. Die reduzierte Dachhöhe erspart Krösche die sonst mehrere Tausend Euro teuren Anpassungen am Blech, um die Höhe der Kabine für den Ausleger kompatibel zu machen.

EIN WILLKOMMENER EFFEKT der mit einer Einzelliege ausgestatteten Scania Kabine ist zudem die hohe Sicherheit der Konstruktion. Auch das Fahrgestell ist für eine Karriere als Unterwagen perfekt vorbereitet. Die Modifikationen vor der Übergabe an Liebhaber beschränken sich im Wesentlichen auf die Vorbereitung der Stromversorgung für den Ausleger und auf kleine Änderungen am seitlichen Unterfahrerschutz und an der Traverse für die Rückleuchten. Die Früchte seiner Arbeit für den LTF auf Scania Basis gönnt Krösche auch seinen Partnern und Kollegen in der Kranvermietung: Rund 100 Einheiten hat er in den letzten drei Jahren bereits in der Branche vermittelt. ●