

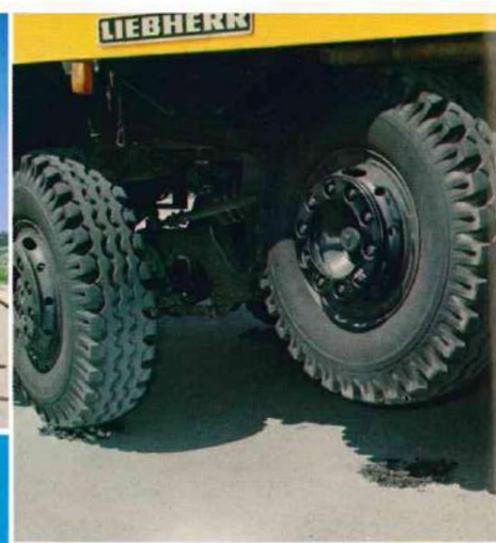
Der Autokran LT 1030 mit 30t Traglast.



LIEBHERR

So baut man Autokrane.





Die Abstützvorrichtung.

Die Schiebehelme und die Stützpressen können Sie einzeln oder gemeinsam ausfahren. Dann haben Sie eine Stützbreite von 5,2 m. Der Hub jedes Vertikal-Zylinders ist 500 mm. Das ist soviel, daß Sie den LT 1030 auch an sehr steilen Hängen in die Waagerechte stellen können.

Die Achsaufhängung.

Alle 4 Achsen sind einzeln aufgehängt. Es kann gar nichts anderes geben, wenn der Kran 70 km/h schnell ist. Die Federung ist stoßgedämpft. Und für den Einsatz hydraulisch blockierbar. Trotzdem besteht die Balancewirkung zwischen den Achsparen.

Ein Autokran, der nur auf der Straße schnell ist, nutzt Ihnen genausowenig, wie ein Autokran, der nur im Einsatz schnell ist.

Hier sehen Sie einen Kran, der in beidem schnell ist. Der LT 1030. Der 240 DIN/PS starke Fahrmotor bringt 70 km/h auf die Straße. Mit 12 bzw. 14 Gängen und 3 angetriebenen Achsen ist er in schwierigstem Gelände sehr beweglich. Mit 3,4 m Gesamthöhe ist er niedriger als so ziemlich jede Unterführung. Die 4 Achsen sind einzeln gefedert und stoßgedämpft. Und hydraulisch blockierbar. Weil uns das Beste gerade gut genug ist, verarbeiten wir sowohl beim Fahrgestell als auch beim Kranaufbau für alle tragenden Teile nur hochfesten Feinkornstahl. Und damit wirklich alles zusammenpaßt, bauen wir nicht nur das Fahrgestell selbst, sondern auch den Oberwagen. Dieser Kran arbeitet so schnell, wie Sie selten einen Kran arbeiten sehen. Es versteht sich, daß trotzdem alle Kranbewegungen sehr feinfühlig angesteuert und abgebremst werden können. Sie haben nichts davon, wenn der Kran sehr schnell ist, aber Sie nicht schnell arbeiten können, weil die Last nicht zentimetergenau abgesetzt werden kann. Selbstverständlich auch, daß Sie mehrere Kranbewegungen gleichzeitig fahren können. Der 4-teilige Teleskop-Ausleger ist max. 28 m lang. Alle Stufen sind unter Last teleskopierbar, 2 Stufen davon können synchron ausgefahren werden. Bei 3,5 m Ausladung trägt der LT 1030 dreißig Tonnen. Mit dem 8 m langen Hilfsausleger kommen Sie auf Hubhöhen bis 36 m.

Das Fahrgestell ist so wichtig wie der ganze Kran.

Also bauen wir es lieber selbst. Mit Spezial-Längs- und Querträgern. Mit vollkommen geschlossener Oberseite. Mit 3-reihiger Rollendrehverbindung. Mit Fahrerhaus in low-line-Ausführung, gummielastisch aufgehängt, bequemen Einstiegen, genügend Platz für 3 bis 4 Personen.



**So schnell er am Einsatzort ist,
so schnell ist er auch beim Einsatz.**



Der Kranoberwagen.

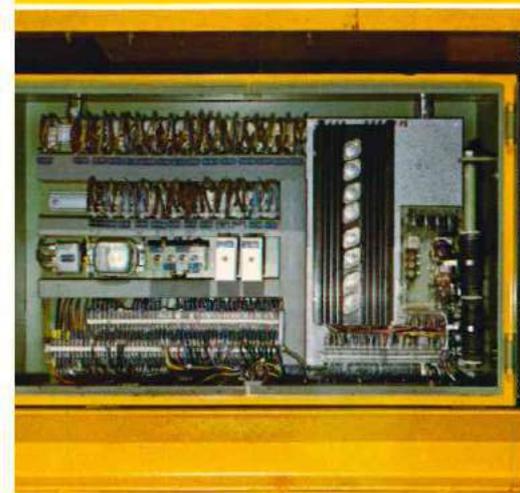
Der Motor: 80 DIN PS stark. Die Hydraulik arbeitet mit 4 Verstellpumpen. Das ergibt 4 Arbeitsbewegungen gleichzeitig steuerbar von Null bis Maximum stufenlos. Die Geschwindigkeit des Drehwerks ist 3-fach regelbar: Über den Vorwahlschalter für die 4 Geschwindigkeitsstufen, über den Handsteuerhebel und über die Dieselmotordrehzahl. Der Ballast ist immer beim Kran dabei. Die Sicherheiten sind optimal. Hydraulisch lüftbare Federdruckbremsen, Sicherheitsrückschlagventile gegen Rohr- und Schlauchbrüche, elektronischer Lastmomentbegrenzer und Hubendschalter.

Das Hilfshubwerk und die Wippzylinder.

Für den Zweihakenbetrieb brauchen Sie außer dem Hilfsausleger auch das Hilfshubwerk. Um z.B. problemlos größere Fertigteile oder lange Träger in der gewünschten Lage in einen Bau einfahren zu können. Sie fahren dann gleichzeitig mit beiden Hubwerken. Die Wippzylinder bringen den Telesausleger in 84°-Stellung. Der Ausleger kann gar nicht steil genug stehen. Das gibt dann bei kleiner Ausladung große Traglasten.

Die Hydraulik.

Bis zu 4 leistungsgeregelte Verstellpumpen sind direkt am Pumpenverteilergetriebe angeflanscht. Die Steuerung ist elektro-hydraulisch. Auf Steuerölkreise kann verzichtet werden das erspart einen erheblichen Verrohrungsaufwand. Die Arbeitsgeschwindigkeiten sind über den Kreuzsteuerhebel und die Dieselmotordrehzahl regelbar. Der Leistungsregler arbeitet automatisch. Je leichter die Last, desto schneller die Krangeschwindigkeit.



Die Elektrik.

Das sind die Vorteile der Elektrik: Sie ist übersichtlich aufgebaut und schmutzunempfindlich. Deshalb steuern wir ja elektrisch. Weil es keine Baustelle ohne Staub und Schmutz gibt. Und weil diese Steuerung in ihrer Funktion und Wartung so einfach ist. Die Verknüpfung von Endschaltern, Lastmomentbegrenzer und Zeitverzögerungen erfolgt am besten in einem zentralen Schaltschrank.

Die Kranführerkabine.

Eine Kabine und kein Käfig. Mit ausstellbaren Front- und Dachfenstern. Mit seitlichem Schiebefenster. Mit übersichtlichen und erreichbaren Armaturen. Mit 2 selbstzentrierenden, handlichen 4-fach Kreuzsteuerhebeln für alle Arbeitsbewegungen. So leicht sich der LT 1030 auf der Straße fährt, so leicht ist er im Kraneinsatz zu bedienen.

Der Teleskopausleger.

9 Tonnen Last werden ohne Unterbrechung bis zur max. Auslegerlänge von 28 m teleskopiert. Weil nur zwei Pressen und ein Seilmechanismus für das Teleskopieren sorgen, hat der Ausleger einen günstigen Schwerpunkt. 3,8 t bei 14 m Ausladung trägt der LT 1030, wenn alle Teleskope zu je 1/3 ihrer Gesamtlänge ausgeschoben werden.

Technische Änderungen vorbehalten.