

Nachtschicht!

Für den Hub einer stählernen Fahrradbrücke über die A4 bei Schiltigheim im Elsass setzte der Krandienstleister Sarens den Terex Superlift 3800 Gittermast-Raupenkran ein. Aus gutem Grund!



Die Rahmenbedingungen bei diesem Projekt waren sehr speziell. „Zum einen lag uns keine Sondergenehmigung für einen Schwerlasttransport mit dem erforderlichen Gewicht vor. Somit standen wir erst einmal vor der Herausforderung, überhaupt einen Kran mit der notwendigen Hubkraft auf die Baustelle zu bringen“, berichtet Sarens-Projektmanager Joost Elsen. Meistern ließ sich diese Herausforderung mit dem Superlift 3800. Dieser verfügt nämlich über eine besondere technische Lösung, die Terex als „Quickconnection“ bezeichnet. Sie ermöglicht es, die Grundkonstruktion des Krans in zwei Teile zu zerlegen, um das Transportgewicht entscheidend zu reduzieren.

So konnte das Sarens-Team den Superlift 3800 problemlos zur Baustelle bringen. Insgesamt waren dazu 56 Transportfahrzeuge erforderlich, die allerdings

Die „Quickconnection“ ermöglicht es, die Grundkonstruktion des Krans in zwei Teile zu zerlegen ...

ebenfalls mit widrigen Umständen zu kämpfen hatten: Da die Zufahrt zum Baustellenbereich sehr eng war, mussten die Transporteinheiten Fahrzeug für Fahrzeug rund einen Kilometer rückwärts über eine Schotterpiste zum Rüstplatz vorfahren.

Trotz dieser zeitaufwendigen Prozedur ist es dem Sarens-Team gelungen, mit vier Monteuren

und dem Kranfahrer den Kran in der vorgegebenen Zeit hubbereit aufzubauen. „Hierbei machte sich vor allem die montagefreundliche Konstruktion des Krans

buchstäblich bezahlt“, betont Joost Elsen.

Um den Straßenverkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen, erfolgte der Hub in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Da die Autobahn bei Straßburg dafür komplett gesperrt werden musste, wollte das Team keinesfalls eine Zeitverzögerung riskieren. Deshalb führte die Mannschaft

noch vor der Sperrung einen Probehub des 162 t schweren Brückenteils durch, um Kran und Anschlagmittel zu testen. Nachdem der Probehub reibungslos verlaufen war, konnte das Team dem Job entspannt entgegenblicken – trotz der beengten Platzverhältnisse. Denn da sich der Arbeitsplatz des Krans zwischen Autobahn und parallel verlaufenden Bahngleisen befand, stand dem Fahrer nur eine Rangierfläche von 22 m Breite zur Verfügung.

Für den Hub rüsteten die Sarens-Monteure den Superlift 3800 in SSL1 Konfiguration mit 54 m Hauptausleger. Das Superlift-Gegengewicht betrug 325 t. Damit war der Kran in der Lage, das Brückenteil in einem Arbeitsradius von 40 m aufzu-



Für den Hub rüsteten die Sarens-Monteurs den Superlift 3800 in SSL1 Konfiguration mit 54 m Hauptausleger.





nehmen. Um zu verhindern, dass die 65 m lange und 3,50 m breite Last beim Hub in Schwingung gerät, war sie an einer perfekt ausbalancierten Traverse angeschlagen. So konnte Kranfahrer Michael Bräckle das Bauteil sicher auf eine Höhe von 20 m anheben.

„Dabei nutzten wir das Vario-Superlift-System des Krans, das speziell für solche Fälle entwickelt wurde ...“

Nun wurde der Arbeitsradius auf 29 m verringert, sodass die Ausladung des Superlift-Gegen-

gewichts von 18 auf 11 m reduziert werden konnte. Damit war der Kran so kompakt, dass er in

seinem engen Arbeitsbereich die Brücke in einer 180°-Drehung über die Autobahn schwenken konnte. „Dabei nutzten wir das Vario-Superlift-System des Krans, das speziell für solche Fälle entwickelt wurde – eine clevere Idee von Terex“, lobt Kranfahrer Michael Bräckle diese techni-

Das Brückenteil brachte es auf eine Länge von 65 m.



... auf eine Ausladung von 40 m heben.



sche Eigenschaft seines Arbeitsgeräts. Anschließend wurde der Kran unter Last um etwa 12 m nach vorne verfahren. Am endgültigen Standort wurde der Hauptausleger dann wieder abgelaassen und das SL-Gegengewicht mit dem Vario-System wieder auf 18 m ausgefahren. Abschlie-

ßend konnte das Brückenteil im ursprünglichen Aufnahmeradius von etwa 40 m auf den Brückenpfeilern abgesetzt werden.

„Ohne die „Quickconnection“ hätten wir kein entsprechend hubstarkes Gerät auf die Baustelle bringen können und ohne Vario-Superlift-System wäre der

Platz für den Hub zu eng gewesen. Diese technischen Feinheiten des Superlift 3800 haben uns von Anfang an überzeugt. Deshalb

haben wir mittlerweile auch drei dieser Geräte in unserem Fuhrpark“, resümiert Joost Elsen zufrieden. *KM*



Der Seilkatalog



HANFWOLF

Seile + Hebetchnik · Folien + Verpackung



www.hanfwolf.de

Bielefeld

Hannover

Kassel

Merseburg

Salzburg