

Erster hydraulischer, zwangsgelenkter, teleskopierbarer Megatrailer mit nur 1.100 mm durchgehender Ladehöhe vorgestellt

Bereits seit 1992 hat das Essener Unternehmen ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH teleskopierbare Megatrailer im Programm. Seitdem sind zahlreiche 3- und 4-achsigen Fahrzeuge ausgeliefert worden, allerdings lediglich ausgerüstet mit einer Nachlauf Lenkung. Im Februar präsentierte ES-GE das erste Fahrzeug dieses Typs, das mit hydraulisch-mechanischer Zwangslenkung versehen wurde. Dazu waren zunächst aufgrund der Einbauhöhe von circa 150 mm für die Lenkung im Schwanenhals zahlreiche konstruktive Änderungen erforderlich, die jedoch in Zusammenarbeit mit Konstrukteuren erfolgreich umgesetzt werden konnten. Erhältlich war auch dieser Trailer mit einem umfangreichen Paket an Zusatzausrüstungen wie Pritschenaufbau, Containerverriegelungen, Zusatzlenkung, Funkfernsteuerung, heckseitige Abschrägung und Auffahrampen. Die Aufsattelhöhe lag bei circa 950 mm, konnte wahlweise aber auch bis 1.050 mm variieren, je nach Kundenwunsch und einzusetzender Zugmaschine. Am Achsag-



gregat konnte für den Auflieger eine zweite Fahrstellung vorgesehen werden, um die Aufsattelhöhe für die Zugmaschine variabel zu halten. Das Fahrzeug verfügte über eine Gesamtlänge von 13.600 mm + 7.500 mm Ausziehbarkeit, die sich allerdings auf 6.500 mm verringerte bei Fahrzeugen mit Auffahrampen.

Einfach- und Doppelt-Tele-Auflieger in Leichtbauweise

Neu ins Lieferprogramm aufgenommen wurden zudem zwei doppelt teleskopierbare Auflieger (1: 13.600 mm + 7.000 mm + 2.500 mm und 2: 13.600 mm + 15.400 mm). Das Leergewicht lag bei diesen Fahrzeugen – je nach Ausführung – bei circa 9.000 bis 9.500 kg. Daraus resultiert bei einem Gesamtgewicht von 40.000 kg eine Nutzlast von ca. 23.500 bis 24.000 kg. Um auf 36.000 mm Ladelänge zu gelangen, lieferte ES-GE einen losen, 7.000 mm langen Schiebling mit, der problemlos eingesetzt werden kann; das Leergewicht beträgt dann circa 10.000 kg.



Neues Dach für die Roten Teufel

Auf vollen Touren liefen zu Beginn des Jahres die Arbeiten am Betzenberg in Kaiserslautern. Im Februar war es dann soweit: die Osttribüne erhielt ihre neue Überdachung. Zum Einheben der riesigen Stahlkonstruktion war der Liebherr-Raupenkran LR 1750 in Einsatz, der gemeinsam von den Unternehmen Bracht und Sarens betrieben wird. Da der Schwerlastkran nur außerhalb des Stadions aufgebaut werden konnte, waren Hübe mit bis zu 75 m Ausladung nötig. Die engen Platzverhältnisse auf der Baustelle, die rund 35 m hohe Gebäudekante und die großen Ausladungen waren für den doch recht beeindruckenden Rüstzustand des LR 1750 ausschlaggebend. Als „Pedestal Crane“, also ohne Raupenfahrwerk aufgebaut, überragte der Kran mit 49 m Hauptausleger und 63 m Wippspitze das Stadiongebäude. Für das nötige Gegengewicht sorgten insgesamt je nach Hub bis zu 540 t Ballast. Selbstverständlich war dieser Einsatz auch genau das Richtige für den Schwebeballast des Raupenkranes, der hier ebenfalls benötigt wurde. Die Plattform mit den Ballastblöcken von bis zu 200 t Gewicht wurde dabei hydraulisch auf 20 m Radius ausgefahren. Dadurch konnte die Traglast des LR 1750 um bis zu 63 % gesteigert werden. Im Inneren des Stadions wurden die einzelnen Stahlsegmente am Haken schwebend in die Gesamtstruktur eingehoben und verschraubt. Insgesamt neun bis zu 60 t schwere Metallelemente wurden auf diese Weise verbaut. Hier noch mal die Jobdaten im Schnelldurchlauf: Rüstzustand: 49 m Hauptausleger, 31,5 m Derrickausleger, maximal 63 m wippbare Gitterspitze, 95 t Zen-

tralballast, 245 t Drehbühnenballast, 200 t Schwebeballast bei 20 m Radius, Lasten: Stahlelemente von 10 x 18 m, Gewicht 67,3 t (brutto), Ausladung maximal 75 m.



Montierte im Februar das Dach für die Ost-Tribüne im Fritz-Walter-Stadion: der LR 1750 von Bracht und Sarens.

Ein echter Augenschmaus ...



Bild: STM

... krönt seit Februar die Flotte der AG Transport Cools P. aus Brüggel: eine ebenso auffällige wie eindrucksvolle Mack Vision-Zugmaschine. Die 6x4-Zugmaschine vom Typ Vision CK 603 Series hat eine etwas nach hinten versetzte

Vorderachse für verbesserte Manövrierbarkeit. Der Mack AC427 Aset-Motor bietet 318 kW (427 PS) Leistung. Ausgestattet ist das Fahrzeug mit dem Transics Bord Computer Laura, der Daten, wie Lenk- und Ruhezeiten, Geschwindigkeit, Drehzahl, Fahrstil, Standort des Fahrers und Uhrzeiten aufzeichnet. Zudem kann der Fahrer über ein Frage- und Antwortprogramm über Vorgänge wie Laden, Entla-



Bild: STM

den, Tanken, getankte Liter direkt an die Zentrale berichten. Echtzeit-Positionsabfrage und Flottenüberwachung über GPS ist selbstverständlich ebenfalls möglich.

Jetzt schon vormerken!
Termine im Februar 2005:

Drives and Controls
09.-11.02.2005, Danzig, Polen

Bouwbeurs
21.-26.02.2005, Utrecht, Niederlande

34. VDBUM-Seminar
22.-26.02.2005, Braunlage

Einmal quer durch die Republik

Kaum hatte die KM-Redaktion den LR 1750 quasi vor der Haustür in der Pfalz gleich zwei Mal „live“ erleben können, erreichte die Redaktion im März schon der Einsatzbericht von Rainer Bublit. Diesmal wurde der 750-Tonner von Bracht/Sarens in Hamburg, genauer im „Mühlberger Loch“, eingesetzt, wo er an der Errichtung einer Lackierhalle für den neuen Airbus-Supervogel A 380 mitwirkte. Die Halle weist eine Grundfläche von 214 x 108 m auf und misst an der höchsten Stelle 38 m. 6.000 t Stahl wurden am



Der Bracht/Sarens-LR 1750 bei einer weiteren Station seiner „Deutschland-Tour“; in Hamburg bei der Montage der Lackierhalle für den Airbus A 380.
Bild: Rainer Bublit

Ende verbaut. Als eines der letzten und zugleich schwersten Teile musste das Mittelstück des Trägers mit einem Gewicht von 245 t netto und den Maßen 40 x 12 m eingehoben werden. Die Besonderheit dabei war, dass der Hub das Verfahren des Trägers über eine Strecke von rund 25 m erforderlich machte – mit einer Brutto-Hakenlast also von rund 250 t. Bevor der Träger dann in einem zweiten Schritt an seine endgültige Position in 38 m gehoben wurde, wurde er zuvor noch mit zahlreichen Gerüsten versehen. Bei diesem Einsatz war der LR 1750 in der S-Konfiguration mit 63 m Hauptmast, 245 t Drehbühnen- und 95 t Zentralballast aufgerüstet worden. Die Ausladung beim abschließenden Hub betrug 13 m.

Neue Wippspitze für Modell 555

Eine neue Wippspitze spendierte Manitowoc dem Raupenkranmodell 555 (sprich „triple five“). Die Spitze erlaubt es dem 136 t-Kran (150 USt), ein Maximum von 100,6 m zu erreichen. Außerdem kann eine feste 18,2 m lange Spitze eingesetzt werden, die eine Systemlänge von 118,8 m und einen Radius von 74,6 m ermöglicht.

Im gleichen Monat kam der GMK 5240 (Tragfähigkeit 217 t, 240 USt) des chilenischen Betreibers Rivadeneira bei Arbeiten in der Collahuasi Copper-Mine zum Einsatz. Dabei musste ein 15 km langes Förderbandsystem auf Stützen installiert werden. Die Einzelteile brachten es dabei auf Abmessungen von 1,8 m Breite x 29 m Höhe und ein Gewicht von 32 t. Die benötigte Ausladung lag bei rund 12 m. Der Kran kam mit 60 m Ausleger und 70 t Gegengewicht zum Einsatz.



Elf neue Brückenkranne für Hochleistungspapiermaschine installiert

Elf neue Brückenkranne von KCI Konecranes nahm der deutsche Papierhersteller Leipa aus Schwedt für die Papiermaschine PM4 im März 2004 in Betrieb. Der Startschuss für das Projekt fiel mit der Auftragsvergabe im Januar 2003, bei der sich die deutsche Dependence des finnischen Herstellers für Krantechnologie durchsetzen konnte. Krane in der Papierherstellung, insbesondere diejenigen an Papiermaschinen und Winder, bilden einen integralen Bestandteil des gesamten Wertschöpfungsprozesses. Diese Spezialkrane haben großen Einfluss auf die Gesamtverfügbarkeit der Anlage. Das Projekt für die Hochleistungspapiermaschine PM4 mit einer Jahreskapazität von 300.000 t umfasste elf Brückenkranne mit bis zu 126 t Tragkraft. Darüber hinaus installierten die Spezialisten von KCI Konecranes noch eine Vielzahl von Wartungshebezeugen. Durch die Installation der KCI Konecranes-Windwerke der Marke „SpaceMaker“, die weltweit bereits in rund 150 Papierfabriken eingesetzt werden, konnte die Leipa GmbH die Hallenhöhe deutlich reduzieren und somit erhebliche Einsparungen bei den Baukosten erzielen.



Auch das gibt es: Kranbauprofis drücken die Schulbank



Helle Räume, modernes Gerät – da macht das „Schulbankdrücken“ Spaß.

Im neu eingerichteten SWF Krantechnik Training Center in Mannheim fand Anfang März die erste technische Produktschulung 2004 des Hebezeugspezialisten statt. Dies war der Auftakt für zahlreiche Schulungen des Mannheimer Unternehmens im Jahr 2004. Die Kranbauprofis der Firmen Gersag Krantechnik GmbH aus der Schweiz, Bobrink Fördertechnik, Deutsche Bahn Service GmbH und Kranservice Süd GmbH kamen als erste Teilnehmer dieses Jahr in den Genuss, im neu ausgestatteten Training Center Neuigkeiten und detaillierte Informationen

über SWF Produkte zu erfahren. Während der dreitägigen Kompaktschulung wurden Inhalte wie z.B. der technische Aufbau und Funktion der Elektroseilzüge NOVA sowie der Elektrokettzüge SK samt Fahrwerke, die Funktion und Handhabung von Fahr- und Hubumrichtertechnologien, der Umgang mit elektronischen Überlastschutzsystemen sowie allgemeine Elektrotechnik am Kran bzw. Hebezeug vermittelt. Sowohl die Teilnehmer als auch Schulungsleiter Feldhinkel zeigten sich nach der Auftaktschulung mehr als zufrieden. Auch die in 2004 neu angebotenen Spezialschulungen zu den Themenbereichen Mechanik, Elektrotechnik, Leichtkransystem „ProfileMaster“ und explosionsgeschützte Hebezeuge fanden positiven Anklang bei den Kranbaupartnern von SWF. Die eintägigen Spezialschulungen dienen zur Vertiefung der jeweiligen Materie und sind als Ergänzung zur dreitägigen Kompaktschulung zu sehen.

**Jetzt schon vormerken!
Termine im März 2005:**

**Faszination Modellbau
– Sinsheim März 2005
– Mit Beteiligung der I.G.F.B.S.K.**