

Vertikal guide

zur weltgrößten
Baumaschinenmesse.
Buchen Sie schon jetzt!



**Buchen Sie schon jetzt Ihre Anzeige
in unserem beliebten Messeführer
zur bauma. Und sichern Sie sich den
besten Anzeigenplatz!**

84 Seiten

Verteilung auf der Messe beim Eingang zu Kranen,
Arbeitsbühnen und Teleskopladern

Auch als Download fürs Smartphone oder iPad erhältlich

Komplette Auflistung aller Branchenaussteller

Tourenvorschläge nach Maschinengattung

Gut lesbare Messepläne

Stadtplan und Ausgehtipps

Rufen Sie uns an
oder schicken Sie
eine E-Mail an
info@vertikal.net
www.vertikal.net



bauma
2019

EINE TREUE SEELE



Tadano Fauns ATF 60G-3

Der Markt für AT-Krane zeigt sich hierzulande seit Jahren konstant, mal im Plus, mal im Minus, aber insgesamt solide wachsend. Zahlen, Einsätze und alles rund um Mobilkrane fasst Rüdiger Kopf zusammen.

Seit einigen Jahren liegen die Verkaufszahlen für AT-Krane in Deutschland auf einem relativ konstanten Niveau, das sich scheinbar von nichts beeindrucken lässt. Auch wenn das Jahr noch nicht zu Ende ist, werden hierzulande wohl über 450 AT-Krane über den Tisch gegangen sein, ein Plus gegenüber 2017, in welchem wiederum etwas weniger verkauft wurde als 2016. Es ergibt sich der Eindruck, dass der Markt eine „treue Seele“ ist, auf die man sich verlassen kann. Besonders bei den 3- bis 6-Achsern ist die Nachfrage ungebrochen, und das weltweit, wie aus den Werken zu erfahren ist. Dementsprechend sind die Lieferzeiten.

Doch was regt sich bei den Herstellern? Vieles – aber das meiste bleibt unter der Decke, schließlich steht im kommenden Frühjahr die bauma im Terminkalender und alle vier großen AT-Kranhersteller sind dort als Aussteller vertreten. Andererseits sind auch etliche Modelle in den letzten Monaten marktreif geworden und suchen nun ihren Anklang hierzulande. So zum Beispiel der Tadano Faun ATF 60G-3, der seine Messepremiere auf der bauma 2016 hatte und zuletzt auf der Intermat 2018 mit seiner Zehn-Tonnen-Achskonfiguration gezeigt wurde. Im Vergleich zu anderen Kranen seiner Klasse hat der ATF 60G-3 zwei Vorderachsen und eine Hinterachse. Unter- und Oberwagen werden von einem Heckmotor angetrieben, der hinten am Oberwagen verbaut wurde. Marketingmanager Uwe Renk zieht ein positives Resümee: „Es hat sich bei allen Präsentationen gezeigt, dass wir mit dem ATF 60G-3 einen Kran entwickelt haben, der genau auf die Anforderungen des Marktes zugeschnitten ist. In allen Gesprächen mit Besuchern haben wir die Rückmeldung erhalten, dass dieser Kran mit seiner Verbindung von hoher Wirtschaftlichkeit und einem größeren Einsatzspektrum punkten kann.“ Der 60-Tonner ist mit einem 48 Meter langen Hauptausleger ausgestattet.

Ende Oktober 2017 wurde nach Zweibrücken eingeladen. Demag hatte sich daran gemacht, seinem Citykran-Konzept neues Leben zu verleihen und den AC 45 City vorgestellt. Jetzt ist die Erstausslieferung in Deutschland erfolgt: Krandienstleister Merkel aus dem fränkischen Schlüsselfeld freut sich über den Neuzugang. Geschäftsführer Günther Merkel und Kranfahrer Oliver Lieb nahmen den Kran auf ihrem Werks-

gelände entgegen. „Wir haben bereits das Vorgängermodell AC 40 City im Einsatz, mit dem wir seit vielen Jahren vor allem wegen seiner hohen Zuverlässigkeit sehr zufrieden sind. Deshalb war es für uns gar keine Frage, auch auf den nochmals verbesserten Nachfolger zu setzen“, erklärt Merkel seine Kaufentscheidung. Gespannt ist er vor allem auf die IC-1 Plus Steuerung seines neuen Demag AC 45 City, die es ermöglicht, den Kran stufenlos in jeder Abstützposition zu betreiben.

Als weiteren kaufentscheidenden Vorteil führt Günther Merkel die kompakte Bauweise des Krans an, der mit nur 8,69 Meter Länge, 2,55 Meter Breite und gerade einmal 3,16 Meter Höhe daherkommt. „Und dass er mit voller Ausrüstung gerade einmal 34 Tonnen wiegt und damit locker unter der 12-Tonnen-Achslastbegrenzung bleibt, macht ihn für uns durch den Verzicht auf Zusatztransporte auch noch besonders wirtschaftlich“, betont Merkel. Neben dem 31,2 Meter langen Hauptausleger bietet der AC 45 City auch eine abwinkelbare Hauptauslegerverlängerung von 7,10 und 13 Metern. Besonders bei Arbeiten in Hallen kommt die 1,3 Meter lange Montagespitze für Traglasten von bis zu 25 Tonnen zum Einsatz. Beim Vorgänger war bei 15 Tonnen Schluss. Auch der Telesylinder wurde verstärkt, sodass sich die teleskopierbare Last im Vergleich zum AC 40 City von 9,5 Tonnen auf 19,7 Tonnen mehr als verdoppelt hat. Selbst bei 20 Metern Auslegerlänge können noch 14 Tonnen teleskopiert werden. >>

Die Übergabe des Demag AC 45 City in Zweibrücken: Oliver Lieb und Günther Merkel von Merkel Autokrane und Thomas Keckeis von Terex Cranes (v. l.)



» Und was geht beim Branchenprimus? Liebherr nutzt das bauma-Vorjahr stets, um in sein Werk nach EHINGEN einzuladen. Dort gab es den LTM 1230-5.1 zu sehen. Der 5-Achser zeichnet sich vor allem durch einen Hauptausleger mit 75 Meter Länge aus und ersetzt den LTM 1200-5.1. An Verlängerungen mangelt es für den Neuen nicht. Sei es eine Gitterverlängerung, mit der 111 Meter erreicht werden, oder eine Klappspitze für Neigungen bis 40 Grad. Mit im Paket ist auch die Abstütztechnologie „Variobase“, die dem Kran eine asymmetrische Abstützbasis verleiht: Die Breite beträgt vorne 7,4 Meter und hinten 8,1 Meter. Inklusiv dieses Modells umfasst die Auswahl – alleine an AT-Kranen – derzeit Typen vom 30-Tonner auf zwei Achsen bis hinauf zum 9-Achser mit 1.200 Tonnen Tragkraft. Was man mit Letzterem machen kann, zeigt ein Einsatz in Berlin auf Seite 25.

Neu in diesem Jahr:
der Liebherr LTM 1230-5.1



Der kompakte Kato CR-130Rf ...



... passt auch durch enge Durchfahrten

Und wie sieht es an der „Waterkant“ aus? Grove hat in seinem 4-Achs-Segment zuletzt nachgelegt. Mit den neuen GMK 4080-2 und GMK 4090 setzt Manitowoc Cranes nach eigenem Bekunden erneut auf „eine perfekte Kombination aus Vielseitigkeit und Leistung“. Die nahezu baugleichen Modelle entstanden aus dem bereits sehr erfolgreichen GMK 4080-1. Beide neuen Kranmodelle verfügen über einen 51 Meter langen 6-teiligen Hauptausleger und können innerhalb der zwölf Tonnen Achslast eine 1-rollige Hakenflasche sowie 10,2 Tonnen Gegengewicht mitführen. Mit angebauter Doppelklappspitze lassen sich noch die 1-rollige Unterflasche und 7,9 Tonnen Gegengewicht am Kran mitnehmen. Die Fahrzeugbreite beträgt bei der Bereifung 14.00 R 25 lediglich 2,55 Meter. Die Kompaktheit der Modelle zeigt sich auch in einem kleinen Durchschwenkradius von nur 3,53 Meter, dadurch verbleibt auch das Gegengewicht immer innerhalb der maximalen Abstützbreite.

Einziger Unterschied der beiden Krane ist das Gegengewicht: Der GMK 4080-2 kann mit maximal 14,8 Tonnen und der GMK 4090 mit maximal 18,3 Tonnen Gegengewicht gerüstet werden. In Kombination mit fünf Stützbasen und der variablen Abstützpositionierungstechnologie namens „Maxbase“ lassen sich auch mit 10,2 Tonnen Gegengewicht noch Lasten bis zu 7,5 Tonnen auf eine Ausladung von 20 Meter heben. Beide Krane können auch mit einem Hilfshubwerk und mit Schwerlastspitze ausgestattet werden.

In Asien sind die Krane von Kato nicht wegzudenken. Hierzulande muss man sich dem Konzept vielleicht noch etwas annähern, denn die Geräte als reine AT-Krane zu betrachten, schränkt die Möglichkeiten vielleicht etwas ein. Mitte Mai wurden zwei Modelle vorgestellt, die für den europäischen Markt angepasst wurden und den Zusatz „Rf“ tragen. Dazu gehört unter anderem die Zulassung auch für Autobahnen. Die 2-Achser, die derzeit als 130 Rf und 200 Rf zur Verfügung stehen und über Mini Mobile Cranes Körner aus Duisburg vertrieben werden, zeichnen sich durch ihre Kompaktheit aus. So ist der kleinere gerade einmal 1,99 Meter breit und 2,87 Meter hoch. Die Achslast liegt bei sieben Tonnen. Damit lassen sich Orte erreichen, die für größere Geräte geradezu in weiter Ferne liegen. Sprich: Man kommt durch manche Durchfahrten oder über Brücken, die für andere tabu sind. Damit kommt man vielleicht auch seinem Einsatzort näher und zudem mit weniger Tragkraft aus. Der Kaufpreis liegt obendrein deutlich unter dem von anderen 2-Achs-AT-Kranen. Die Krane bieten zudem auch verschiedene Spitzen an sowie eine variable Abstützbasis und eine Arbeitsbereichsbegrenzung in drei Dimensionen. Und wer sich ein wenig im Netz umschaute, wird zudem erkennen, dass es bei diesen zwei Modellen für Europa nicht bleiben wird. Das passende Stichwort hierfür lautet erneut: bauma. <<<

Grove hat im Bereich der 4-Achser nachgelegt und den GMK 4090 sowie den GMK 4080-2 vorgestellt



Den Fortschritt erleben.



Liebherr Raupenkrane der LR-Serie

- Überlegene Traglasten, Online-Traglastberechnung
- Flexible Auslegerkonfigurationen
- Schnelle und einfache Selbstmontage
- Einfacher und kostengünstiger Transport

Liebherr-Werk Nenzing GmbH
Dr. Hans Liebherr Straße 1
6710 Nenzing, Austria
Tel.: +43 50809 41 473
E-Mail: crawler.crane@liebherr.com
www.facebook.com/LiebherrConstruction
www.liebherr.com

LIEBHERR

TDK-Branchentreff

26. – 27. 11. 2018 in Rostock und 21. – 22. 01. 2019 in Neumarkt

Vorprogramm:

26. November 2018 in Rostock

26.11.2018 Besichtigung der Liebherr-MCCtec GmbH in Rostock sowie anschließendem Netzwerkabend



21. Januar 2019 in Neumarkt

mit der Besichtigung der Firmengruppe Max Bögl in Sengenthal sowie anschließendem Netzwerkabend



Bilder & Grafiken: Reinhard Mederer, bögl; liebherr, vdbum

PROGRAMMABLAUF:

09.00 – 09.15 Uhr: Begrüßung durch den VDBUM
Thorsten Schneider, Koordinator TDK-Interessenvertretung

09.15 – 09.30 Uhr:

◆ TDK Lenkungskreis

TDK Lenkungskreis – Ergebnisse
Referent: Obmann des TDK Lenkungskreises

09.30 – 10.30 Uhr:

◆ Gefährdungsbeurteilung TDK

Branchentreff Rostock:

- Checkliste
- BG Bau aktuell: Krane im Einsatz
- Kranregime

Am 27.11.2018: Referent Dr. Rudolf Saller, Rechtsanwälte Dr. Saller & Kollegen

Branchentreff Neumarkt:

- gesetzliche Grundlagen
- Sieben Handlungsschritte der Arbeitssicherheit
- Beispiele im Anwendungsfall

Am 22.01.2019: Referent Jörn Heumesser, Mplus Managementgesellschaft mbH

10.30 – 11.00 Uhr: Kaffeepause

11.00 – 12.00 Uhr:

◆ Sturz von Mitarbeiter/innen in die persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz was nun?

- Rettung von Personen aus Notlagen in der Höhe
- Grundlagen der PSA gegen Absturz
- Rettung des Kranführers aus dem Turm oder der Kabine

Referent: Franz Helml, Fa. MARK Save A Life GmbH

12.00 – 13.00 Uhr: Mittagspause

13.00 – 14.00 Uhr:

◆ Straßentransport von Turmdrehkränen

- Fahrwerkstechnik
- gesetzliche Vorgaben
- Zugfahrzeuge
- Ausblick in die Zukunft

Referent: Andres Gleich, Gleich Fahrzeugbau GmbH

14.00 – 14.30 Uhr: Kaffeepause

14.30 – 16.00 Uhr:

◆ Geotechnische Aspekte und Bodengutachten für die Aufstellung von TDK

- Relevante bodenmechanische Aspekte für die Aufstellung von TDK
- Aussagekraft von Lastplattendruckversuchen und EV-Werten
- Anforderung an die Baugrunduntersuchung und –bewertung für TDK

Referent: Dr. Sebastian Willerich, Firmengruppe Max Bögl

Rechtsanwälte
Dr. Saller & Kollegen
Rechtsanwälte

M plus

MARK Save A Life

GLEICH
FAHRZEUGBAU

MAX BÖGL
Fortschritt baut man aus Ideen

Weitere Informationen und Anmeldung:

Telefon: 0421 - 22 23 9-116 · Fax: 0421 - 22 23 9 10
E-Mail: tdk-info@vdbum.de · www.vdbum.de

Save the date!

bauma
APRIL 9-14, 2019, MUNICH

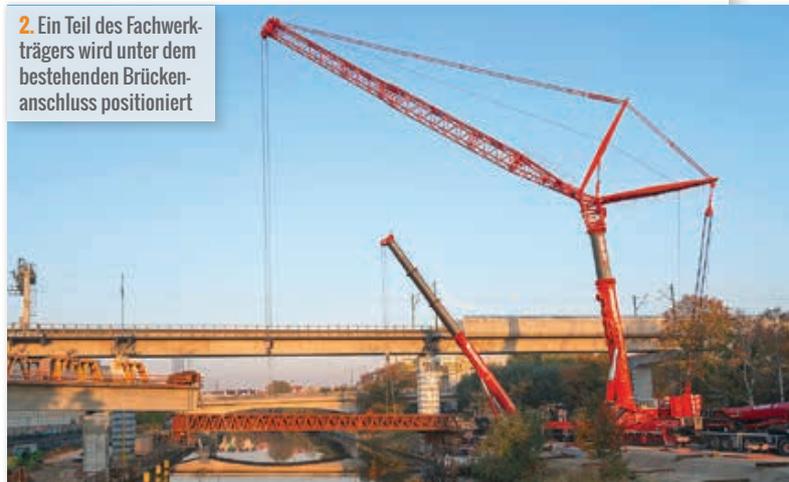
1. Mit seiner 48 Meter langen Wippspitze reicht der LTM 11200-9.1 ein Ende des Trägers über den Kanal



SCHNELLER UND BILLIGER

Mit einer intelligenten Lösung und dem Einsatz zweier großer Liebherr-Fahrzeugkrane hat die Mammoet-Niederlassung Leuna in Berlin den Einsatz eines Schwimmkrans überflüssig gemacht. Kran & Bühne berichtet.

2. Ein Teil des Fachwerkträgers wird unter dem bestehenden Brückenanschluss positioniert



3. Zentimeterweise lotsen die Stahlbauer die Konstruktion an ihre endgültige Position



4. Der letzte der drei Fachwerkträger sitzt perfekt an Ort und Stelle – die Anschlagmittel werden gelöst

Der Einbau von drei Fachwerkträgern für die Stützkonstruktion eines Brückenschlags über einen Seitenkanal der Spree in Berlin gestaltete sich aufgrund der Platzverhältnisse als komplizierte logistische Herausforderung. Eine Uferseite der Baustelle konnte wegen eines Turmdrehkrans nicht als Stellfläche für einen Kraneinsatz genutzt werden. Daher hatte das ausführende Bauunternehmen zunächst geplant, die Träger mit Hilfe eines Schwimmkrans zu montieren. Der war jedoch erst spät zu bekommen, und so suchten die Verantwortlichen nach weiteren Lösungen. Ein Montagevorschlag der Kranspezialisten von Mammoet aus Leuna überzeugte schließlich, erlaubte er doch den Einbau der 40 Meter langen Fachwerkkonstruktionen von nur einem Ufer aus. Zudem konnte dieser Kraneinsatz nicht nur schneller, sondern auch kostengünstiger realisiert werden als die ursprünglich vorgesehene Schwimmkran-Variante.

Weil für den kurzfristig anberaumten Hub der eigene 1.200-Tonner nicht zur Verfügung stand, holten sich die Mammoet-Planer René Xyländer und Tom Schladitz ein Gerät von Megalift aus Bremen. Dieser Liebherr LTM 11200-9.1 wurde mit 48 Meter langer Wippspitze ausgerüstet. Dadurch war er für die Hübe ans gegenüberliegende Ufer und somit für die großen Ausladungen zuständig. Eine Bruttolast von 40 Tonnen bei einer

Distanz von knapp 50 Metern hatte der Kran dabei zu bewältigen. Dicht daneben aufgebaut war ein LTM 1750-9.1, der am anderen Ende der Träger anpackte. Für die deutlich geringere Ausladung kam dieser Mobilkran mit der kleineren Abstützung von zehn mal zehn Metern aus. Mehr Platz stand auf der äußerst knapp bemessenen Stellfläche nicht zur Verfügung.

Mit großer Sorgfalt wurden dann die stählernen Fachwerkkonstruktionen von den Kranführern über das Wasser geschwenkt. Diffizil war dabei die Endphase der Hübe, denn auf der gegenüberliegenden Kanalseite mussten die Enden der Träger einige Meter weit unter den bestehenden Brückenanschluss gesetzt werden. Doch Heiko Bischoff am Steuer des stärkeren Krans sowie die Kranführer auf dem Mammoet-Gerät, Rainer Schmidt und Daniel König, folgten präzise den Kommandos der einweisenden Monteure und brachten die Bauteile punktgenau ans Ziel.

Die Baustelle an der Spree gehört zum 900 Millionen Euro teuren Berliner Stadtbahnprojekt S21. Es sieht die Schaffung einer zweiten Nord-Süd-Verbindung für die Berliner S-Bahn vor, um so zusätzliche Kapazitäten zu schaffen und neue Linienführungen im S-Bahn-Netz zu ermöglichen und auch den Hauptbahnhof besser anzubinden. Die Fertigstellung des 2010 begonnenen ersten Bauabschnitts ist für 2026 anvisiert. **K & B**