



WT420 e.tronic

DAMIT
BRÜCKEN
HALTEN.

turmkrane.ch





Bella Napoli: GMK5250XL-1 und GMK7450 demontieren Maste einer Yacht in Süditalien

WA(H)RE GRÖSSE

Warm oder kalt? Heizkessel oder Kühlaggregat? Mit Mobilkränen wird alles Mögliche ein- und ausgehoben. Alexander Ochs zeigt neben Neuheiten die bunte Einsatzvielfalt der ATs.

Wie mobil kann ein Mobilkran sein? Und wie groß – um noch mobil zu sein? Nun, ein chinesischer Hersteller hat sich daran gemacht, diese Grenzen neuerlich auszutesten. **Sany** hat die erste Produktionseinheit seines neuen 4.000 Tonnen starken 9-Achs-ATs SAC4000T fertiggestellt. Die Informationen über das neue Modell, das unseres Wissens derzeit nur in China erhältlich ist, sind etwas spärlich, aber wir wissen, dass es über einen 81 Meter langen, sechsteiligen Ausleger und eine bis zu 106 Meter lange Gittermastverlängerung verfügt. Zudem ist auch ein 124 Meter langer Wind Power Jib erhältlich, ein spezieller Windkraftausleger, der die maximale Hakenhöhe auf etwa 210 Meter erhöht, wenn er an den 81 Meter langen, voll ausgefahrenen Hauptausleger montiert wird.

Der Produktmanager beschreibt die Entwicklung des Krans wie folgt: „Die aktuelle 2000-Tonnen-Klasse kann Turbinen von 7 bis 8 MW bewältigen. Aber Turbinen von 10 bis 13 MW in den nächsten fünf bis zehn Jahren? Deshalb bringen wir den 4.000-Tonnen-AT aufs Tapet.“

400 oder 4.000 Tonnen?

Wie zu erwarten, sind die 4.000 Tonnen nominell. Aber er kann bis zu 375 Tonnen auf 100 Meter Höhe bei einer Ausladung von 18 Metern heben oder 320 Tonnen auf 120 Meter Höhe bei einer Ausladung von 24 Metern wuppen oder eben 200 Tonnen bei der maximalen Hakenhöhe von 185 Metern und einer Ausladung von 30 Metern bewältigen. Mit einer Gesamtbreite von 3,60 Meter, einer Gesamtlänge von 26,70 Meter und einer Gesamthöhe von knapp 7,40 Meter ist der Kran für den Einsatz

auf Windkraftanlagen-Baustellen konzipiert. Selbst das Fahrgestell ist 22,10 Meter lang, obwohl es über eine Allradlenkung verfügt. Die Stützfläche beträgt 15 x 15 Meter, das Gegengewicht liegt bei relativ bescheidenen 300 Tonnen.

Das erste Exemplar bringt es nur mit Fahrgestell und Abstützungen auf satte 181 Tonnen Eigengewicht. Das Fahrgestell allein wiegt 78,4 Tonnen, dazu kommen 26 LKW mit der restlichen Ausrüstung, von denen vier eine Last von 60 bis 68 Tonnen schultern. Zu den schwersten Teilen gehören der Ausleger mit 67 Tonnen für die unteren Abschnitte und 68 Tonnen für die oberen Abschnitte sowie der Oberwagen mit 64,5 Tonnen. Trotz seiner Abmessungen kann der neue Kran offenbar auch auf der Straße fahren, in dieser Konfiguration – mit vollem Superlift-System – wiegt er 411 Tonnen, ist aber auf 5 km/h begrenzt. Bei fast 46 Tonnen pro Achse müssen das sehr robuste Achsen und Reifen sein ...

Nominell aufgerüstet wurde jüngst Groves Bestseller GMK6400-1. Er wird fortan unter dem neuen Namen **Grove** GMK6450-1 vertrieben, da er bis zu 450 Tonnen handeln könne. Viele Kunden, so berichtet Manitowoc, hätten den Wunsch nach einer Umbenennung des Krans geäußert. „Wir haben in den letzten zwei Jahren von Kunden auf der gesamten Welt die Nachfrage nach einer Namensänderung bekommen, die die Stärke unseres 400-Tonnens verdeutlicht. Aus einer sorgfältigen Analyse der Leistungsfähigkeit des Krans geht daher nun der Grove GMK6450-1 hervor“, so Andreas Cremer, Vice President Produkt- & Projektmanagement Mobilkrane. Die Erklärung dafür: Als der GMK6400-1 im Jahr 2021 herausgebracht wurde, hatte er eine wichtige Neuerung

Tandemhub von Safar und Hack in Ffm-Griesheim: Jeder AC 5.220-1 schultert 61 Tonnen



an Bord, das *Maxbase*-System, mit dem der Kran variable Abstützpositionen realisieren kann.

Doch natürlich – wie bei allen Mobilkränen anderer Hersteller auch – ist der 450-Tonner weit entfernt davon, tatsächlich seine nominelle Maximal-Last von 450 Tonnen zu schultern. Dennoch sei der GMK6450-1 laut Grove der leistungsstärkste Sechssahser auf dem Markt und werde aufgrund seiner hohen Tragfähigkeiten bei Projekten oft als Alternative zu sieben- und achtsahsigen All-Terrain-Kranen eingesetzt. „So hebt er beispielsweise bei seiner maximalen Systemlänge von 136 Metern mit Hauptausleger und Spitze auf einem Arbeitsradius zwischen 38 und 50 Metern bis zu 8,9 Tonnen schwere Lasten. Bei 120 Meter Systemlänge hebt der Kran bis zu 12,8 Tonnen zwischen 36 und 52 Meter Radius“, rechnet der Hersteller vor.

Eine Klasse darunter hat **Link-Belt** einen neuen 5-Achser herausgebracht: den 200-Tonnen-All-Terrain-Kran 225|AT. Er ist Nachfolger des ATC-3210, der 2014 auf den Markt kam. Er verfügt jedoch über einen etwas längeren, sechsteiligen Ausleger und mehr Gegengewicht. Der Ausleger kann mit einer 13 bis 22 Meter langen Doppelklappspitze verlängert werden, an die zwei 7,6 Meter lange Gitterverlängerungen angebaut werden können, um eine maximale Höhe von knapp 102 Metern zu erreichen. Der einmotorige Kran verfügt über das *Pulse 2.0*-Betriebssystem von Link-Belt, die *Smart Stack*-Gegengewichtserkennung und das variable Auslegereinstellungs- und Überwachungssystem *V-Calc* (*Variable Confined Area Lifting Capacities*), das praktisch unbegrenzte Auslegerkonfigurationen ermöglicht. Schließlich ist auch eine Funkfernsteuerung für das Rüsten enthalten. – Mit wesentlich mehr Neuheiten im Mobilkranbereich darf zur bauma im Frühjahr 2025 gerechnet werden.

Tadano-Tandem

Wenden wir uns also dem Einsatzgeschehen zu. Gehen wir mittenrein in die Mitte Deutschlands, grob gesagt. Im alten Industriepark im



Erstmals mit 81-Meter-Wippspitze: Scholpps AC 7.450-1 hievt Kälteanlage auf das Victoria-Haus in Mannheim

Frankfurter Stadtteil Griesheim musste ein demontierter Heizkessel der Firma Colak ausgehoben werden. Bei einem Lastgewicht von 120 Tonnen, einer Länge von 11,60 Metern und einem Durchmesser von 3,50 Metern führte beim Heben des Kessels kein Weg an einem Tandemhub vorbei. Auto-Service Safar aus der Mainmetropole tat sich dafür mit der Neuwieder Firma Hack Schwerlast zusammen. Beide setzten dabei auf dasselbe Kranmodell, den All-Terrain-Kran **Tadano** AC 5.220-1 mit maximal 220 Tonnen Traglast. ➔



Weiland setzt zwei AC 5.160-1 im Tandemhub ein, um einen Tank in Ludwigshafen auszuheben

Beide Krane sollten den Heizkessel so weit anheben, dass ein Tief- lader darunter fahren kann, um die Last aufzunehmen. „Dafür haben wir zunächst einmal die beiden Krane nach Ausmessung der erforderlichen Ausladung von 13 Metern optimal positioniert und die Last angeschlagen“, berichtet Detlef Precht, Leiter der Schwerlast- und Kranabteilung von Auto-Service Safar, der auch den einen AC 5.220-1 steuerte. Inklusive Anschlagmitteln brachte der Kessel ein Bruttogewicht von 122 Tonnen auf die Waage, das mit jeweils 61 Tonnen zu gleichen Teilen auf beide Krane aufgeteilt wurde. Mit 71 Tonnen Gegengewicht und 21,56 Metern Auslegerlänge gerüstet, hoben die beiden Krane den schweren Kessel vorsichtig und perfekt synchronisiert auf eine Höhe von einem Meter an.

Nun konnte wie geplant ein zwölfachsiger Auflieger mit vierachsiger Zugmaschine unter den Heizkessel verfahren werden, den die beiden Tadano-Krane zentimetergenau auf das Transportfahrzeug abließen. „Das alles lief dank der akribischen Vorbereitung und dem perfekten Zusammenspiel bei unserem Tandemhub exakt so ab, wie wir es vorgesehen hatten“, berichtet Detlef Precht. Er weiß, worauf es bei solch einem Job ankommt: „Entscheidend ist, dass wir Kranfahrer Sichtkontakt haben, während jeder Phase des Hubs reibungslos miteinander kommunizieren können und routinierte Einweiser haben, auf die wir uns hundertprozentig verlassen können“, listet er die Voraussetzungen für einen gelungenen Tandemhub auf.

Eine Nummer kleiner ging es bei einem weiteren Tadano-Doppel in Ludwigshafen zu. Weiland Kran und Transport aus dem südhessischen Lampertheim setzt dabei ebenfalls auf zwei baugleiche Krane: den AC 5.160-1. Bei dem Auftrag für den Kunden Essity war das volle Potenzial der beiden 160-Tonner gefragt. „Hier sollten wir im Tandemhub einen 80 Tonnen schweren LNG-Tank auf einen Tieflader umsetzen“, berichtet Kranfahrer Alonso Domenico. Das Lastgewicht wurde in gleichen Teilen beiden Kranen zugeteilt, die damit jeweils 40 Tonnen an den Haken nehmen sollten und hierfür mit dem vollen Gegengewicht gerüstet wur-

den. Das Besondere daran: Hierbei handelt es sich um zwei spezielle Ballastvarianten, die der Kranvermieter zusammen mit dem Hersteller konzipiert hat.

Weiland-Geschäftsführer Sebastian Degenhardt erklärt: „Diese beiden Krane können jeweils zwei Tonnen zusätzlichen Ballast auf die Straße bringen. Das bedeutet, wir fahren mit 60 Tonnen Gesamtgewicht innerhalb der 12 Tonnen Achslast – sauber mit 8,5 Tonnen Ballast, Holzkiste und Hakenflasche. Dadurch können wir unsere beiden AC 5.160-1 als vollwertige Taxikrane einsetzen.“ Beim Hub konnten die beiden Krane dann ihre konstruktiven Vorteile ausspielen: „Der AC 5.160-1 kommt mit einer erstaunlich kleinen Abstützbasis aus und braucht daher wenig Platz. Das ist bei beengten Raumverhältnissen wie auf dieser Baustelle natürlich sehr vorteilhaft. Hinzu kommt, dass er trotz seiner platzsparenden Abstützung eine große Ausladung mit guter Traglast ermöglicht. Das macht ihn im Vergleich zu anderen Kranen seiner Klasse sehr, sehr stark“, unterstreicht Kranfahrer Thomas Eisenberg, der den zweiten Kran steuerte. Und sein Kollege Alonso Domenico ergänzt: „Dank der feinfühligsten Steuerung des AC 5.160-1 konnten wir den 21 Meter langen Tank mit einem Durchmesser von fünf Metern bei einer Ausladung von rund zehn Metern pendelfrei und zentimetergenau auf dem bereitstehenden Tieflader ablassen.“

In Neapel vom Stapel

Tandemlift? Können wir auch mit Grove-Kranen, dachte sich der italienische Vermieter Palumbo Heavy Lift. Er schickte zwei schlagkräftige Maschinen ins Rennen, nämlich einen neuen GMK5250XL-1 und einen GMK7450, um Masten von einer Luxusyacht auf einer Werft in Neapel zu entfernen. Der 250- und der 450-Tonner arbeiteten im Team, um im Rahmen eines Umbau- und Sanierungsprojekts 64 Meter und 52 Meter lange Masten auf einer 65-Meter-Segelyacht von Perini Navi vorsichtig zu demontieren. ➤



GROVE®



DER STÄRKSTE ALL-TERRAIN KRAN AUF 6 ACHSEN.

Der Grove GMK6450-1 ist der stärkste 6-Achser auf dem Markt und erledigt Arbeiten, für die sonst 7- oder 8-Achser eingesetzt werden.

- Selbstrüstender MegaWingLift™ - in weniger als 20 Minuten einsatzbereit. Steigerung der Tragfähigkeit am Hauptausleger um bis zu 70% und bei Verwendung der Wippspitze um bis zu 400%.
- Erstklassiger hydrostatischer Hybridantrieb MegaDrive® für verschleißfreies Anfahren.
- CCS - Kransteuerung für intuitive Bedienung und herausragende Positionierbarkeit dank optionalem variablen Abstützsystem MAXbase™.
- Telematiksystem Grove CONNECT für Echtzeitzugriff auf die gesamte Kranflotte.
- Geringer Kraftstoffverbrauch mit modernster EUROMOT 5/ Tier 4 final Motorentechnologie.

NEU GMK6450-1

- Traglast: 450 t
- Hauptauslegerlänge: 60 m
- Maximale Spitzenlänge: 79 m
- Maximale Rollenkopfhöhe: 136 m
- Motor: Mercedes-Benz 430kW, EUROMOT 5/ Tier 4 final

GROVE®
CONNECT™

www.manitowoc.com

bauma
07.-13. April 2025

Wir sehen uns
in München!
Stand FS 1202



Trotz des Umfangs und der Komplexität der Aufgabe benötigte das Krando lediglich einen Tag für die heiklen Hebearbeiten. „Die beiden Krane haben auf dieser Werft in Neapel großartige Arbeit geleistet, insbesondere der GMK5250XL-1, der mit seinem langen, 78,5 Meter langen Hauptausleger einzigartige Herausforderungen meisterte und enorme Stabilität, Stärke und Reichweite ohne Hilfsausleger bot“, bilanziert Enrico Angiolini von Manitowoc.

Moment, werden Sie sagen, jetzt fehlt doch noch einer der drei großen Mobilkranhersteller. Richtig, wir haben auch einen Tandemhub mit zwei **Liebherr**-Geräten für Sie. Und der war nicht ohne. Bereits bei der Planung rauchten die Köpfe: Auf eine komplett unterkellerte Halle mussten zehn Spannbetonbinder mit je 98 Tonnen Gewicht für das Hallendach montiert werden. Die Stützlast des Hallenbodens war begrenzt, die Platzverhältnisse außerhalb ebenfalls. Gleichzeitig sollten die Zulieferungen zur Firma Getzner ungestört weiterlaufen. Tobias Haslach, Inhaber von Kranverleih Haslach, sagt: „Nach langer Planung und vielen ausführlichen Berechnungen konnten wir gemeinsam mit anderen beteiligten Unternehmen eine Lösung für die Montagearbeiten entwickeln. Wir stabilisierten die Kellerdecke von unten mit Deckenstützen, um die notwendige Stützkraft zu erreichen, sodass unser LTM 1300-6.3 auf dieser Kellerdecke arbeiten konnte.“ Neben dem 6-achsigen Mobilkran fuhr auch der Spezialtransport mitsamt dem 98 Tonnen schweren Betonbinder zur Entladung auf die Kellerdecke.

Als zweiter Kran für den Tandemhub setzte Haslach einen LTM 1230-5.1 mit 230 Tonnen Traglast ein. „Den 5-Achser rüsteten wir auf einer extra dafür angefüllten Böschung außerhalb der Halle auf“, berichtet Tobias Haslach. „Aufgrund der Positionierung hinter einer massiven Betonwand war die Kommunikation im Arbeitsteam ausschließlich über Sprechfunk möglich. Zudem musste der Betonbinder sorgfältig um den LTM 1300-6.3 herumgeführt werden.“ Beim Anheben des Binders vom Laster waren die beiden Mobilkrane bis an ihre Grenzen belastet, jeder trug 51 Tonnen Last bei einer Ausladung von 13 beziehungsweise 15 Metern. Pro Tag konnten so zwei Spannbetonbinder montiert werden. Mit einer Länge von 47,3 Metern und einem Gesamtgewicht von 148 Tonnen benötigte der Transport eine Spezialgenehmigung und durfte nur in der Nacht fahren. Nach der jeweiligen Montage wurden beide Mobilkrane mit kompletter Ausrüstung inklu-

sive Ballast umgesetzt und für den Hub der folgenden Spannbetonbinder positioniert. „Die Zusammenarbeit auf der Baustelle lief hervorragend. Der Betrieb der Textilfabrik Getzner lief nahezu ungestört weiter“, freut sich Tobias Haslach.

125 Hakenhöhe, 70 Meter Ausladung

Und einen haben wir noch – einen hochspannenden Einsatz. In Mannheim sollte eine rund 2,5 Tonnen schwere Kälteanlage auf das Dach des knapp 100 Meter hohen Victoria-Turms gehoben werden. Klingt erstmal machbar. Doch dieser Hub hielt einige Herausforderungen bereit wie auch eine Premiere. Zum ersten Mal rüstete das Mannheimer **Scholpp**-Team seinen Tadano AC 7.450-1 mit der 81-Meter-Wippspitze. Zur Sicherheit war gleich ein Servicetechniker des Herstellers mit vor Ort.

Für den Hub war eine Hakenhöhe von 125 Metern erforderlich. Denn aufgrund der örtlichen Umstände auf der dicht bebauten Rückseite des Mannheimer Hauptbahnhofs musste das Team den Hub bei einer weiten Ausladung von 70 Metern durchführen. Dafür wurde der AC 7.450-1 mit 47,3 Metern Auslegerlänge und der 81 Meter langen Wippspitze in Superlift-Konfiguration mit 130 Tonnen Gegengewicht gerüstet, berichtet Norbert Kraus.

Zudem ordnete das Team die Oberleitungen der nahen Straßenbahn als erhebliches Sicherheitsrisiko ein. Dagegen halfen zwei Maßnahmen: die Arbeitsbereichsbegrenzung des Krans und ein Einweiser. Jan Meißner, Geschäftsführer Operations und Regionalleiter Rhein-Neckar bei Scholpp, zeigte sich nach gelungenem Einsatz zufrieden: „Wir wollten beim ersten Einsatz der kompletten Wippe kein Risiko eingehen. Denn jeder Ausfall und jede Verzögerung ist mit zusätzlichem Zeitaufwand und mit Kosten verbunden.“

Für Scholpp hat sich der Tadano AC 7.450-1 bei diesem Einsatz einmal mehr bewährt: „Das Gerät ist als 7-Achser mit seinen kurzen Abmessungen und der superkompakten Stützbasis in seiner Klasse einzigartig. Damit ermöglicht er uns Jobs, für die andere Maschinen seiner Leistungsklasse einfach zu groß sind“, stellt Niederlassungsleiter Florian Schmid fest. Dem kann sich Jan Meißner nur anschließen: „Es gibt nichts Vergleichbares auf dem Markt – von keinem Wettbewerber.“ ■

Neben dem 6-achsigen LTM 1300-6.3 von Haslach fuhr auch der Spezialtransport mitsamt dem 98 Tonnen schweren Betonbinder zur Entladung auf die Kellerdecke





WE MANUFACTURE
**BATTERY-OPERATED ELECTRIC
 PICK&CARRY CRANES**



Jmg Cranes S.p.A.

Via dell'Innovazione, 3 - 29010 Sarmato (PC) Italy - +39 05238486 - info@jmgcranes.com - www.jmgcranes.com

www.vertikal.net

KRAN & BÜHNE

Das Magazin für Kran- & Arbeitsbühnen-Anwender



**IHR
 VORTEIL!**



Um leistungs- und wettbewerbsfähig zu bleiben, benötigt die Industrie hochqualifizierte und ihre Märkte betreffende Informationen. Diesem Verlangen kommt **KRAN&BÜHNE** mit praxisorientierten Artikeln nach. Mit unseren Publikationen helfen wir den Lesern, gerade bei härteren Marktbedingungen, fundierte Entscheidungen zu treffen. Die Artikel werden von einem erfahrenen, internationalen und in Deutschland tätigen Journalistenteam verfasst. **KRAN&BÜHNE** liefert dem Leser Neuigkeiten und Baustellenberichte. Ein wichtiger Bestandteil sind dabei harte Fakten darüber, welche Ausrüstung für welche Einsätze geeignet ist.

Abonnieren Sie jetzt einfach & bequem!

Per Fax: (07 61) 89 78 66 14

oder per Post: **KRAN&BÜHNE** | Hofackerstraße 95 | D-79110 Freiburg
 Tel. (07 61) 89 78 66-0 | Fax (07 61) 89 78 66 14 | E-Mail: info@vertikal.net | www.Vertikal.net

- Ja, ich abonniere **KRAN&BÜHNE** für ein Jahr (8 Ausgaben) für 31,- Euro (inklusive 7 % MwSt.) frei Haus (bzw. 45,- Euro für Abonnenten außerhalb Deutschlands).
- Name / Vorname:
- Firma:
 Umsatzsteuernummer (nur bei Firmen)
- Straße / Postfach:
- Postleitzahl / Ort:
- Land:
- Tel.:
- Fax:
- E-Mail-Adresse:
- 1. Unterschrift des Abonnenten:

- Ich wünsche folgende Zahlungsweise:
 - Bargeldlos per Bankeinzug (nur in Deutschland)
 - gegen Rechnung
- IBAN:
- BIC:
- Geldinstitut:
- Firma:
- Postleitzahl / Ort:

Hiermit bestätige ich, dass die Abbuchung des jährlichen Abo-Betrages von 31,- Euro für o. g. Firma / Anschrift vorgenommen werden kann.

- 2. Unterschrift des Abonnenten:

Widerrufsgarantie: Das Abonnement kann jederzeit und ohne Angabe eines Grundes widerrufen werden. Die Kosten für nicht zugestellte Ausgaben werden zurückerstattet.





ÜBERZEUGENDE VORSTELLUNG

DER NEUE AC 5.250-2

Der neue AC 5.250-2 kombiniert eine enorme Reichweite mit hohen Traglasten, die bis zu 30 Prozent über den bisherigen Bestwerten dieser Klasse liegen. Damit empfiehlt er sich ebenso für den Aufbau von Turmdrehkränen wie für den Einsatz bei Bauprojekten jeder Art.

Herausragend sind auch seine Transport-Konfigurationen und sein ausgeklügeltes Gegengewichtskonzept, die für eine schnelle Einsatzbereitschaft des Krans sorgen. Und viele Tadano Technik-Features sind mit an Bord – zum Beispiel IC-1 Plus und Surround View, oder auch die Start-Stopp-Funktion, die den Kranmotor bei Arbeitspausen auf Knopfdruck ausschaltet, ohne die Steuerungssoftware zu deaktivieren.

MÄCHTIG BOCK



Der aufgebockte Kran



Der Hilfskran platziert die Barrel-Blöcke unter der Abstützung



Ungewohnte Perspektive



Einsatzbereit

Einen un- bis außergewöhnlichem Einsatz hat die Firma Eisele in Frankfurt gefahren. Sie klettert einen Mobilkran auf einem Jack-Up-System. Kran & Bühne berichtet.

Die Bilder gingen in der Branche schnell viral: Im September veröffentlichte die Eisele AG Fotos eines ungewöhnlichen, so nie gesehenen Kraneinsatzes, die beeindruckten. Man meinte zunächst, seinen Augen nicht zu trauen: Stand da doch ein ausgewachsener Großkran quasi „in der Luft“! Ganz so, als würde er schweben. Der Liebherr LTM 1650-8.1 mit 700 Tonnen Traglast war mit einem Jack-Up-System auf rund fünf Meter Höhe aufgebockt worden. Aber warum um Himmels willen? Hätte es nicht einfach ein größerer Kran getan?

Auf das Dach der Deutschen Börse an der Mergenthaler Allee in Eschborn, vor den Toren Frankfurts, mussten neue Motoren für die Lüftungs- und Klimaanlage gehoben werden, ein – bis hierhin – typischer Wartungseinsatz in der Höhe. Maximale Last: rund 6,5 Tonnen, also kein sonderlich schwerer Lastfall. Das 23-stöckige Gebäude ist 87,4 Meter hoch. Der 700-Tonnen-All-Terrain-Kran hat aber nur eine maximale Hubhöhe von 80 Metern.

Eisele, seit 2021 zur Hüffermann-Gruppe gehörend, entschied sich für eine Weltpremiere und setzte den Großkran auf das Enerpac-Hebesystem JS 250. Der Kran und der Krandienstleister kamen damit ihrem Ziel im wahrsten Sinne des Wortes näher. Vorausgegangen waren intensive Vorarbeiten. Detailliert wurden die Gewichte berechnet und mit Liebherr nochmals abgecheckt.

Zwei Dinge schränkten das Unterfangen ein. ‚Allee‘ klingt zwar nach Weite und Breite, tatsächlich ist die Mergenthaler Allee aber recht schmal und von Bäumen gesäumt, kein leichtes Pflaster für richtig große Krane. Außerdem war das Zeitfenster für die Straßensperrung recht kurz. Statt also einen noch größeren Kran einzuplanen, entschied sich das Team des Kranvermieters aus Maintal, das Enerpac-Hubsystem einzusetzen, um den Kran um die wenigen Meter anzuheben, die letztendlich benötigt wurden. Weltweit einmalig, heißt es seitens Eisele.

Der LTM 1650-8.1 wurde also zur Baustelle gefahren und in der Konfiguration T3YV2EN mit 91-Meter-Wippausleger auf der Straße aufgebaut. Nachdem der Kran mit dem Hubsystem angehoben worden war, wurde ein Hilfskran eingesetzt, um einen Unterbau aus Hubzylinderblöcken zu positionieren. „Das Hubsystem ermöglichte es uns, die Arbeit auf die effizienteste und sicherste Weise zu erledigen“, sagt Projektleiter Rocco Schimmel von der Eisele AG. Das hat dann auch problemlos geklappt.

Aufgrund der Gegebenheiten vor Ort habe es keine andere Möglichkeit gegeben, den Motorentausch auf dem Dach der Deutschen Börse durchzuführen, als den Kran aufzubocken. Nachdem der Kran auf seine Höhe gebracht wurde, mussten die Stützholme mit einem tragfähigen und stabilen Unterbau versehen werden. Ebenso musste die Kranabstützung unterbaut werden. Hierfür wurden die Jack-Up Barrel-Blöcke im Viererverbund als Unterbau verwendet.

Kurios: Der Kran stand so hoch oben, dass der Bediener eine Scherenbühne benutzen musste, um in die Krankabine zu gelangen ...

K&B