

ELEKTRISCH, HYDRAULISCH, NEU

Auch in Sachen Bauaufzugs- und Mastklettertechnik gibt es Neuerungen. Was der Markt derzeit im Angebot hat, fasst Kran & Bühne für Sie zusammen.

Vielleicht sollte mal einfach mal die Vorteile der Mastklettertechnik etwas poetischer betrachten: Ein Mast, an dem das Zahnrad sich nach oben schwingt / wodurch die Arbeit leichter und besser gelingt. Bevor man sich wieder den profanen technischen Fakten zuwendet, dank derer eben der Personen- und Materialtransport auf einer Baustelle erleichtert wird. Es scheint, als könnte man hier nicht vieles weiterentwickeln. Tatsächlich gibt es immer wieder neue Details zu entdecken. Im Folgenden haben wir einige dieser Neuerungen zusammengetragen.

Für seine Super-Lift-MX- und LX-Bühnen hat **Böcker** jetzt ein erweitertes Transportvolumen bis 12 Personen und eine höhere Fördergeschwindigkeit bis 24 m/min beziehungsweise 40 m/min für den Personentransport im Programm. Die entsprechenden EG-Baumusterprüfungen seien erfolgreich abgeschlossen, vermeldet das Unternehmen. Die neue Zulassung markiert dem Hersteller zufolge einen bedeutenden Schritt für die gesamte Branche. Sie erlaubt künftig nicht nur den schnelleren und effizienteren Personentransport, sondern ermöglicht auch eine spürbare Steigerung der Transportkapazitäten für Materialien. Die weit verbreiteten Standard-Transportbühnen erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 12 m/min im Personen-Transportmodus und transportieren maximal sieben Personen. Gerade bei mittelhohen Gebäuden liegt der Fokus aber deutlich auf dem Materialtransport, so dass die Zeiten für den Personentransport nach Möglichkeit zu minimieren sind.



Die neue Plattform von Mabier in der Einmastvariante



Böcker hat für seinen neuen Super-Lift die EG-Baumusterprüfung erhalten



Frisch auf der bauma ausgepackt: der Scanclimber SC2500

Ein praktisches Rechenbeispiel verdeutlicht das Potenzial: Auf einer Beispielbaustelle mit 40 Mitarbeitern, die täglich sechsmal auf und von einer Arbeitshöhe von exemplarisch 24 Meter transportiert werden, inklusive Zwischenhalten mit Be- und Entladen, ist eine Standardbühne rund 3,6 Stunden täglich rein für den Personentransport belegt. Dadurch verbleiben lediglich 8,4 Stunden für den Materialtransport, in den durchschnittlich 58 Materialfahrten pro Tag möglich sind.

Mit der neuen Baumusterprüfung ermöglichen die Super-Lift-MX- und LX-Transportbühnen mit bis zu 24 m/min die doppelte Geschwindigkeit für bis zu zwölf Personen im Fahrkorb. Im gleichen Szenario sinkt die Zeit für den Personentransport dadurch auf nur 1,2 Stunden täglich. Somit stehen 10,8 Stunden für den Materialtransport zur Verfügung. Dank der konstant hohen Fördergeschwindigkeit, egal ob mit oder ohne Personen, lassen sich bis zu 81 Materialfahrten pro Tag realisieren. Böcker kommt so rechnerisch auf ein Plus von 29 Prozent mehr Transportleistung für Materialien. „Wer effizient transportiert, spart nicht nur Zeit, sondern auch bares Geld“, fasst es Patrick Zengerling, Bereichsleiter Zahnstangenteknik bei Böcker, zusammen.

Eine neue Arbeitsplattform hat **Maber** nun vorgestellt. Als Einmastbühne trägt sie die Bezeichnung MBP 12, wohingegen die Zweimastbühne als MBP 33 läuft. Die beiden Masten werden in einem Abstand von maximal 14,7 Meter aufgebaut. So wird damit eine maximale Plattformbreite von 23,3 Meter erzielt. Die ersten sechs Meter in die Höhe kann das Gerät ohne Befestigung überwinden. Die maximale Arbeitshöhe wird mit 150 Metern angegeben. Zwei synchron geschaltete Motoren, jeweils einer pro Mast, bringen die Plattform in die Höhe. Eine Besonderheit ist der Ausschub von einzelnen Segmenten der Plattform in Richtung Gebäude.

Warum beschäftigt sich ein Turmdrehkranhersteller mit Mastklettertechnik? Weil er es schon für seine Kранаufzüge getan hat und nun das Ganze weiter ausrollt. So geschehen bei **Jaso**, das inzwischen auch mastgeführte Arbeitsplattformen im Programm hat. Unter der Bezeichnung GP40 hat das Unternehmen ein System im Angebot, dass Plattformbreiten bis zu 35,88 Meter ermöglicht. Eine Besonderheit für die Zweimastbühne ist der Monorail. Vereinfacht gesagt ist dies ein Querbalken, der zwischen beiden Masten eingebaut ist, an dem ein Kranhaken befestigt werden kann. Wer es kompakter haben will, kann auf die Einmastvariante zurückgreifen. Hier kann die Plattform auf bis zu 2,78 Meter reduziert werden.

Neues vermeldet auch **Scanclimber** mit seiner Mastkletterbühne SC2500. Der Hersteller bezeichnet sie selbst als eine intelligente, kostengünstige Lösung für leichte Bau- und Wartungsprojekte. Sie wurde für Baustellen mit begrenztem Platzangebot entwickelt. Durch eine schnelle Installation, den mühelosen Transport und die benutzerfreundliche Bedienung vereinfacht die SC2500 die Baustellenlogistik. In der Einmastvariante ist die Plattform bis zu sieben Meter breit, als Zweimastgerät gehen bis zu 24,60 Meter. Eine Höhe von 150 Metern lasse sich damit realisieren und in der Zweimastversion Lasten bis zu 2.780 Kilogramm heben.

Im Frühjahr hat auch **Saeclimber** zwei Neuheiten vorgestellt. Zum einen das hydraulische motorisierte Basisfahrwerk für die Modelle P55, P50 und P45 MCWP. Dank diesem können die Geräte unabhängig auf der Baustelle platziert und mittels nivellierbarer Stützen auch auf unebenem Gelände eingesetzt werden. Die zweite Neuerung ist eine völlig neue batteriebetriebene Linie. Damit kann der Aufzug oder die Plattform elektrisch und somit leiser genutzt werden, auch wenn kein Stromanschluss vorhanden ist. Und dank integrierter Energierückgewinnung halten die Batterien länger. Die neue Baureihe wurde für städtische Baustellen und geschlossene Umgebungen entwickelt.



Mehr Komfort und Effizienz bietet der Vecchio 350 von Alimak

Auch bei **Alimak** ist mit der Vecchio 350-Transportbühnenreihe Neues zu entdecken. Dies ist eine Weiterentwicklung der TPL-Transportbühnenreihe. Die Vecchio 350 verfüge über mehrere Funktionen, die die Sicherheit, die Effizienz und den Komfort auf kompakten Baustellen verbessern, heißt es seitens des Unternehmens. Die Palette umfasst sechs Modelle mit einer Nutzlast von 500 bis 2.000 Kilogramm. Jedes Modell bietet eine Doppelfunktion, sodass es mit einem einfachen Schüsselschalter und der Montage des Dachteils entweder als Transportbühne oder als Materialaufzug verwendet werden kann. Die Geräte sind mit Steuerungssystemen ausgestattet, die einen nahtlosen Betrieb und Überwachung ermöglichen. Über das Portal *My Alimak* ermöglichen diese Systeme den Bedienern, Leistungskennzahlen zu verfolgen, Diagnosen durchzuführen und jederzeit einen optimalen Betrieb zu gewährleisten. Die Bediener können *My Alimak* mit einem schnellen Scan eines QR-Codes aufrufen und so schnell auf Dokumente und Handbücher sowie auf die vielen anderen Funktionen zugreifen.

Was aber können mastgeführte Plattformen und Aufzüge leisten? Am besten verdeutlichen dies Einsätze. Europaweit unterwegs sind die Geräte von **Geda**, und nicht nur in Deutschland gilt es, Brücken zu sanieren. Ein Beispiel aus Slowenien nahe Maribor zeigt, wie die Geräte die Arbeit erleichtern und beschleunigen. Dort stehen die beiden Brückenbauwerke Skedenj-I und Skedenj-II. ➔

Die Plattform GP40 von Jaso im Einsatz in London Mastkletterbühnen mit der passenden Technik





Für die Sanierung der beiden Brücken Skedenj bei Maribor kommen Geda-Aufzüge zum Einsatz

Die Sanierungsarbeiten an den beiden Brücken dauern voraussichtlich rund sechs Monate. Die erste der beiden Brücken, Skedenj-I, ist 530 Meter lang und schwebt bis zu 30 Meter über dem Grund. Die Skedenj-II ist mit 400 Metern etwas kürzer, erreicht dafür aber eine Höhe von 50 Metern. Das Projekt gilt als Prestigevorhaben im Bereich der Brückensanierung – nicht zuletzt wegen des Einsatzes von zwei unterschiedlichen Gerüstaubautypen. Entlang der gesamten Fahrbahn kommt ein Hängegerüst zum Einsatz, zusätzlich sind die relevanten Pylone vollständig eingerüstet. Für den vertikalen Transport von Material sorgt ein Geda 300 Z. Der Materialaufzug kann Förderhöhen bis zu 100 Metern erreichen und Lasten bis 300 Kilogramm mit einer Geschwindigkeit von 30 m/min transportieren. Zusätzlich ist eine Geda 500 Z/ZP im Einsatz. Die Transportbühne kann sowohl für den Material- als auch den Personentransport genutzt werden. Im Personenmodus befördert diese bis zu fünf Personen, im Materialmodus werden bis zu 500 Kilogramm transportiert. Beide Geräte sind mit Etagensicherungsstüren ausgestattet.

Geda arbeitet bei diesem Projekt mit dem slowenischen Partner Hegomont und dessen rechtlichen Vorgängern zusammen – eine Zusammenarbeit, die seit über 25 Jahren besteht. „Es handelt sich um die größte Sanierung von Autobahnbrücken in der Geschichte Sloweniens. Ein derart gewaltiges Projekt hätten wir unter so anspruchsvollen Bedingungen niemals erfolgreich umsetzen können. Mit Hilfe der Geda-Aufzüge kommen wir beim Bau der Hängegerüste mit einer Geschwindigkeit von über zwölf Metern pro Tag entlang der gesamten Unterseite der Brücke zügig voran. Das Projekt stellt für uns zudem einen Meilenstein dar, da es das größte Bauvorhaben in der Geschichte unseres Unternehmens ist – sowohl in Bezug auf den Arbeitsumfang als auch aus finanzieller Sicht“, erläutert Jernej Gornjak, Technischer Direktor des Unternehmens Hegomont. **K&B**



Eine der Brücken in der Gesamtansicht

J165.8

COMPACT DESIGN FOR CONFINED JOB SITES

FLAT TOP

JASO TOWER CRANES

Ctra. Madrid-Irún, Km 415 • 20213 Idiazabal (Gipuzkoa) • Spain
T. (+34) 943 187 000 • E. jaso@jaso.com • www.jaso.com



50 years building the world

Follow us at:

www.jaso.com



JASO GROUP

SUBSCRIBE TO THE **C&A** NEWS PACKAGE AND GET THE INDUSTRY'S MOST WIDELY READ NEWS

Vertikal
.net



To get your **SUBSCRIPTION** up and running
register online at www.vertikal.net/en/subscriptions

EVERY ISSUE

Delivered to your door

PLUS

DIGITAL ISSUE

Online

YEARLY SUBSCRIPTION

£40.00/€60.00

(UK and Ireland)

€75.00 (Rest of Europe)

\$110.00/£60.00 (Other regions)

Payable by BACS transfer/
credit card/cheque

AN INDEPENDENT NEWS SERVICE COSTS MONEY AND
NEEDS YOUR SUPPORT **SUBSCRIBE TODAY!**