

FORUM FÜR BAUFACHLEUTE

Moderne Motoren: Systemdiagnose für Tier4i



>> Seite 19

42. VDBUM-Seminar: Innovation aus Forschung und Erfahrung



>> Seite 24

CECE fordert: Emissionsgesetzgebung branchenspezifisch



>> Seite 28



Baulegistik:

Bauen macht Spaß –
Mit professionellen
Hilfsmitteln und
systematischer Planung

>> Seite 5

Interkontinentale Hürden im eigenen Land?

Die deutsche Bauwirtschaft muss sich in den kommenden Jahren einer Vielzahl zusätzlicher Herausforderungen stellen. Stark gestiegene Energie- und Rohstoffkosten bei permanentem Preiskampf, knappen Bauzeiten und einem absehbaren Fachkräftemangel sind die eine Seite. Vermehrtes Bauen im Bestand bedeutet außerdem weniger Platz auf der Baustelle. Der Bau von Windenergieanlagen oder von Großbrücken verspricht zwar mehr Platz auf der Baustelle, ist andererseits aber mit meist sehr speziellen Anlieferbedingungen verknüpft.

Das alles sollte in der heutigen modernen Zeit kein unlösbares Problem sein. Eine gute Planung und Arbeitsvorbereitung bei optimierter Kommunikation auf Basis prozessorientierter IT-Lösungen und die richtige Bau- und Transportlogistik flankieren den eigentlichen Bauprozess. Angefangen von der Planung über Vorfertigung, Anlieferung für den Bau, Montage bis hin zur Abnahme lassen sich die einzelnen Schritte detailliert festlegen.

Das ist eine wichtige Voraussetzung, denn um den Qualitätsanforderungen und Bauzeiten zu entsprechen sowie die technische Durchführbarkeit zu gewährleisten, ist die industrielle Vorfertigung von Bauteilen für die Errichtung von Windenergieanlagen, Großbrücken und Fertigteilkonstruktionen ein Muss. Auch am Einsatz moderner großer Maschinen für die Baudurchführung am Ort des Geschehens führt kein Weg vorbei.

„Es gibt Diebe, die nicht bestraft werden und einem doch das Kostbarste stehlen: die Zeit.“

Napoleon

Mit einer ausgefeilten Transportlogistik für Großraum- und Schwertransporte hat das beauftragte Unternehmen also dafür zu sorgen, dass alles zur richtigen Zeit, in der geforderten Qualität und zum optimalen Preis am richtigen Ort ist. Soweit die schöne Theorie. Rein technisch und vom Vermögen der Fachleute her, wäre sie auch praktisch umsetzbar. Immer öfter ist sie es jedoch nicht, weil die Belieferung der Baustellen durch langwierige Genehmigungsverfahren der zuständigen Behörden gebremst wird. Erschwert wird



Peter Guttenberger,
1. Vorsitzender des VDBUM

die Situation zusätzlich durch eine uneinheitliche Genehmigungspraxis. Zudem sind die Auflagen von Bundesland zu Bundesland derart unterschiedlich, dass man meinen könnte, man bewege sich im interkontinentalen Verkehr und nicht innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Es kann doch aber nicht sein, dass auf einem identisch ausgebautem Autobahnabschnitt beim Überschreiten der Grenze von einem Bundesland zum anderen plötzlich andere Auflagen zu erfüllen sind. Beispielsweise lässt die unterschiedliche Handhabung bei den Themen Konvoi-Fahrten, Abfahrtskontrolle, Verwiegung, Fahrzeitbeschränkung etc. jegliche Plausibilität vermissen.

Addiert man das mit der unzureichenden Verkehrsinfrastruktur, insbesondere dem Mangel an tragfähigen Brückenbauwerken, die für Schwertransporte geeignet sind, und mit zu knapp bemessenen Kreisverkehren, entstehen erheblich längere Wegstrecken, als dies bei idealer Routenplanung möglich wäre. Darüber hinaus fehlen eine länderübergreifende Baustellenkoordination sowie Parkmöglichkeiten für Schwertransporte entlang den Autobahnen.

Spaß an Logistik sieht wirklich anders aus. Die Baubranche und ihre Transportpartner drängen deshalb auf eine bundesweite Harmonisierung der Genehmigungen und der Auflagen für Schwertransporte. Das Bundesverkehrsministerium ist gefordert, den Aktionismus einzelner Ländervertretungen zu ordnen und schnellstmöglich einzudämmen. Darüber hinaus ist es zwingend, die Tragfähigkeit insbesondere der Autobahnen auf einen Stand zu bringen, der notwendige Schwertransporte in einer vernünftigen Zeit ohne große Umwege erlaubt. Der Öffentlichen Hand als einem der Hauptauftraggeber von Maßnahmen, die Schwertransporte erfordern, sollte klar sein, dass weitere Behinderungen den Wirtschaftsstandort Deutschland schwächen. Sie sollte sich im eigenen Interesse also davor hüten, die erforderlichen Maßnahmen auf die lange Bank zu schieben.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe, in der das Thema Transportlogistik intensiv behandelt wird.

Ihr

Titelthema

**Baulogistik –
 Bauen macht Spaß**



Die Baulogistik wird mit steigendem Bauvolumen zunehmend komplexer und ist ab einer gewissen Größe des Bauvorhabens nur noch mit professionellen Hilfsmitteln zu handhaben. Die systematische Planung einer Baustelle hilft, den Kostenrahmen annähernd exakt festzulegen, die permanente Überwachung des Systems ermöglicht, dass am Ende für den Unternehmer auch der gewünschte Gewinn erzielt wird. Welche Hilfsmittel für eine professionelle Baulogistik zum Einsatz kommen können, lesen Sie ab Seite 5.

Beilagenhinweis:

Dieser Ausgabe ist das Inhaltsverzeichnis aller Ausgaben des Jahres 2012 der VDBUM INFO beigelegt.

Technik

- > **Titelthema:** Baulogistik – Bauen macht Spaß5
- Organisationstalent für den Projekterfolg.....6
- Effizienz dank Schnellwechselsystemen.....7
- Baustelle als komplexer Prozess8
- Kiesel-Gruppe eröffnet Logistikzentrum.....10
- Logistik am Bau immer wichtiger.....11
- Siebanlage für großen Durchsatz12
- Modulare Transportfahrzeuge im Einsatz14
- Kettenbagger im Deichbau15
- Betonverdichten mit Baggerhydraulik16
- Koloss am Haken.....17
- Strom für den Südpol18
- > **Titelthema:** Systemdiagnose für Tier4i CRT-Motoren19
- Off-Road statt geländegängig.....22
- Bankettbau und -instandhaltung22
- > **Titelthema:** 42. VDBUM-Großseminar24

Wirtschaft

- > **Titelthema:** CECE – Emissionsgesetzgebung
- branchenspezifisch28
- Europa – Eingetrübte Baumaschinenkonjunktur.....31
- Held der Straße31
- 20 Jahre Linser32
- Mobil für jedes Event.....33
- Kiesel erhält World Demolition Award34

VDBUM Spezial

- Neue Fördermitglieder35

Industrie aktuell

- Aktuelle und interessante Informationen über neue Produkte und Dienstleistungen führender Ausrüster der Bauwirtschaft und ihrer Zulieferbranchen40

Magazin

- Editorial3
- Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger57
- Veranstaltungen: bauma 2013.....58
- VDBUM Forum61
- Veranstaltungskalender.....62
- Vorschau62
- Impressum62

Bauen macht Spaß

Es muss aber auch Geld verdient werden



Mit moderner Hard- und Software kann bereits heute professionell disponiert werden. (Foto: Daimler)

Die Bauleistik wird mit steigendem Bauvolumen zunehmend komplexer und ist ab einer gewissen Größe nur noch mit professionellen Hilfsmitteln zu handhaben. Mag eine Disposition von zehn Lkw am Tag ad hoc umsetzbar sein, so wird die manuelle Abwicklung von 100 Lkw zu massiven Beeinträchtigungen im Bauprozess führen. Ähnlich verhält es sich mit der Entsorgung von Baustellen, die zudem den zahlreichen geltenden Verordnungen genügen muss. Über Ver- und Entsorgungsvorgänge hinaus müssen die Planungsverantwortlichen die Abläufe auf der Baustelle selbst koordinieren: Wer darf wann welche Ressource nutzen, also z. B. eine Zufahrt oder Lagerfläche blockieren bzw. ein gemeinsam genutztes Baugerät in Anspruch nehmen?

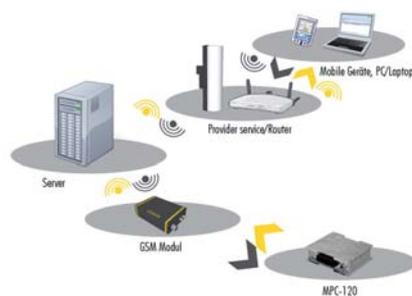
Die systematische Planung einer Baustelle hilft, den Kostenrahmen annähernd exakt festzulegen, die permanente Überwachung des Systems ermöglicht weiterhin, dass am Ende für den Unternehmer auch der gewünschte Gewinn erzielt wird. Zu diesen Themen gehören neben der Erstellung von Baubetriebsfahrplänen auch die Erstellung von Betriebsablaufplänen und Abstellkonzepten sowie die Gerätedisposition nach dem echten Bedarf auf der Baustelle.

Ansatzpunkt für die Erstellung eines Baustellenlogistikkonzepts ist die prozessorientierte Betrachtung der Vorgänge, die für

den Material- und Informationsfluss notwendig sind. Erfahrungen belegen, dass sich die Bewertungssystematik des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik im Bereich der Entsorgungslogistik auch auf Versorgungsprozesse übertragen lässt.

Virtual Reality für Straßen- und Tiefbau

Wie soll es in der Praxis funktionieren, in der Automobil- und Fertigungsindustrie erprobte Konzepte auf das Bauwesen zu übertragen? Eine Antwort auf diese Frage zu finden, hat sich das AutoBauLog-Konsortium vorgenommen, bestehend aus der RIB Information Technologies AG, der Topcon Deutschland GmbH, Drees und Sommer, der Ed. Züblin AG, dem VDC und den Universitäten Hohenheim und Karlsruhe.



Moderne Telematiksysteme liefern Informationen und ihre Bewertung rund um die Uhr und an jedem Ort. (Foto: Moba)

Doch gerade im Tiefbau läuft es draußen meist nicht so, wie ursprünglich geplant. Entscheidungen werden in der Regel weniger in der Bauplanung gefällt. Es sind die verantwortlichen Partner innerhalb des Ausführungsprozesses, die diese meistens treffen müssen. Aus dem Zusammenspiel vieler beteiligter Partner und Maschinen bei Straßen- und Erdbauprojekten resultiert eine Vielzahl von Abstimmungsprozessen. Plötzliche Störeinflüsse können daher oft zu Bauzeitverzögerungen, Kostensteigerungen, Qualitätseinbußen sowie zusätzlichen Umweltbelastungen führen.

Autonome Systeme agieren selbständig

„Bisher verfügbare Technologien zur Digitalisierung eines standardisierten Projekts im Straßen- und Tiefbau basieren auf der Annahme, dass Bauvorhaben nahezu vollständig hierarchisch koordiniert werden“, weiß Carsten Frantzen vom Konsortialführer RIB. „Mehrstufige Subunternehmerbeziehungen, Medienbrüche zwischen Planung und Ausführung sowie unvollständige Informationen über Baufortschritt und -qualität werden bislang oft vernachlässigt“, ergänzt er. Seine Vision: Autonome Systeme auf der Baustelle, angefangen bei der einzelnen Baumaschine bis hin zu Maschinen, die weitgehend eigenständig und zielgesteuert in Teams zusammen-

arbeiten. Hier schlummert nach Aussagen des RIB-Infrastrukturexperten großes wirtschaftliches Potenzial für alle am Bauprojekt Beteiligten. „Bauprozesspläne im Straßen- und Tiefbau sind in der Praxis häufig schon zu dem Zeitpunkt veraltet, wenn sie gedruckt werden. Eine von mehreren Folgen: Maschinen und damit Prozesse stehen still und der Bauleitung fehlen oft verlässliche Entscheidungsgrundlagen. Genau hier setzen wir mit unserem Praxis-Know-how an“, fasst Frantzen zusammen.

Baumaschinen als Team

Die Partner gehen hierbei in drei Schritten vor: Zuerst wird eine Maschine mit einer dreidimensionalen Steuerung und softwarebasierter Intelligenz ausgestattet. Sobald diese einzelne Maschine in der Lage

ist, Jobs in dynamischen Umgebungen teilautonom auszuführen, kommen Softwareagenten ins Spiel, die eine Kooperation zwischen beispielsweise Baggern, Raupen, Gradern und Walzen herstellen, die somit ein Team bilden sollen. Damit im finalen Schritt alle Maschinen nicht nur kommunizieren sondern durch ihren aktuellen Wissensstand auch autonom reagieren können, will das AutoBauLog-Konsortium einen zentralen webbasierten Leitstand bereitstellen. Ausgestattet wird dieser mit Echtzeitsimulations- sowie Entscheidungsverfahren. Aktuell arbeitet die Universität Hohenheim unter Federführung von Professor Stefan Kirn an einer aus der Fertigung bekannten Multiagententechnologie basierten Autonomie-Systemarchitektur. Erste praktische Versuche sind bereits in Planung.

Geballtes Expertenwissen koordiniert

Überhaupt erfordert dieses Projekt geballtes Expertenwissen. Während RIB die Softwarelösungen entwickelt, konzentriert sich Konsortialpartner Topcon auf die Schwerpunkte Vermessung, 3D-Scanning und Maschinensteuerung. Den Bereich Projektentwicklung und -steuerung verantwortet Drees und Sommer. Virtual-Reality-Experte VDC und die Universitäten Hohenheim und Karlsruhe komplettieren den Baulogistik-Thinktank. Ziel ist es, die neuen Technologien später vor allem im Bereich des Mittelstands einzusetzen“, erklärt Frantzen. Schließlich ist die Bauwirtschaft wie kaum eine zweite Branche stark durch kleine und mittelständische Unternehmen geprägt.

Info: www.autobaulog.de
www.vdbum.de ■

Organisationstalent für den Projekterfolg

Bei großen Bauprojekten in Metropolen spielen der Transport und die Lagerung von Baustoffen sowie die Ver- und Entsorgungslogistik eine immer wichtigere Rolle. Bei zwei Projekten in Wien zeigt Streif Baulogistik, wie die Abläufe professionell gemanagt werden können.

Touristisch befindet sich die Zentrale der Bank Austria in erstklassiger Lage: Das imposante Gebäude liegt direkt am größten Marktplatz Wiens, der Stephansdom ist nur ein paar Gehminuten entfernt. Diese Lage gab auch den Ausschlag für die Entscheidung, aus dem ehemaligen Bankhaus ein Luxushotel zu machen. In den kommenden Jahren entstehen 143 Zimmer, 35 Suiten und ein 700-Quadratmeter-Penthouse hinter der denkmalgeschützten Fassade.

Doch für dieses Bauvorhaben könnte die Lage kaum schwieriger sein, weiß Dirk Heisterkamp, Geschäftsführer von Streif Baulogistik Österreich und Leiter der Niederlassung Logistics Consulting & Management (LC&M). Streif Baulogistik ist auf der Baustelle für die gesamten Personal- und Materialströme sowie die gesamte Infrastruktur und Elektroversorgung innerhalb



Nur durch ein ausgeklügeltes Logistiksystem konnte dieses Gebäude in der Wiener Innenstadt umgebaut werden. (Foto: Streif)

der Baustelle verantwortlich. „Die Auflagen der Bezirks- und Magistratsregierung sowie des Auftraggebers sind sehr hoch“, so Heisterkamp. So müssen etwa die Flächen des Marktplatzes frei bleiben und die Zufahrt zu den umliegenden Geschäften und Restaurants im Stadtzentrum darf

nicht beeinträchtigt werden. Es steht zudem nur ein einziger Halteplatz für Lastwagen zur Verfügung, Lagerflächen für Baumaterialien sind auf dem Gelände so gut wie keine vorhanden. Eine Situation wie geschaffen für den Baulogistikspezialisten des Wiener Unternehmens.

Baulogistik just in time

„Die Logistik auf der Baustelle erfolgt just in time, so dass die Materialien möglichst rasch verbaut werden können“, so Heisterkamp. Voraussetzung dafür ist allerdings ein ausgeklügeltes Logistiksystem. „Wir nutzen dafür unser auf derart komplexen Baustellen bewährtes Baulogistikportal“, ergänzt Logistik-Projektleiter Dominik Müller, der das Projekt in Wien leitet. Die Nutzung des Portals ist für jede am Bau beteiligte Firma verpflichtend und alle Lieferanten und Unternehmen auf der Baustelle sind in das Portal eingeloggt. Steht nun eine Materiallieferung an oder muss Bauschutt abgeholt werden, erhalten die Lieferanten ein festes Zeitfenster und ihnen werden Flächen zugeteilt. Lange Wartezeiten bei der Anlieferung entfallen dadurch und die benötigte Fläche wird auf ein Minimum begrenzt. „Am Anfang waren die beteiligten Firmen noch skeptisch“, erinnert sich Müller. Doch mit der Zeit habe sich diese Skepsis gelegt und die Baulogistiker erhielten viel positives Feedback. Auch die Zahlen geben den Logistikexper-

ten Recht: Innerhalb des ersten halben Jahres lotste Streif Baulogistik etwa 4.600 Lastwagen erfolgreich durch die engen Gassen des ersten Bezirks. Die Technik hilft dabei, funktioniert aber nur, wenn sie mit einer großen Portion Know-how gebündelt eingesetzt wird. „Die Baulogistik bei einem solchen Projekt ist täglich eine neue Herausforderung“, sagt Dirk Heisterkamp: „Wir sind jederzeit dafür da, auf die unterschiedlichen Interessen jedes Beteiligten einzugehen, Probleme frühzeitig zu erkennen und Kompromisse auszuarbeiten.“

Lösungen aus einer Hand

Ein ganz ähnliches Bild bietet sich ein paar Kilometer entfernt. Dort entsteht bis zum Jahr 2016 auf dem Gelände des ehemaligen Wiener Südbahnhofs der Erste Campus Wien, die neue Zentrale der Erste Group. Hier hat Streif Baulogistik das komplette logistische Management des Baugeländes übernommen. Die Maxime bei diesem Auftrag ist eindeutig: Service aus einer Hand. So werden auf der Baustelle etwa bis zu 1.500 Arbeits- und Lagerplätze auf

Zeit von Streif Baulogistik betrieben. „Das Bereitstellen und Vermieten dieser Container ist sonst Sache des Auftraggebers“, erklärt Heisterkamp. Doch in Wien setzt Streif Baulogistik ein Konzept um, das bereits auf anderen Großbaustellen wie etwa dem Frankfurter Flughafen erfolgreich praktiziert wurde. Der Logistiker stellt die Container zur Verfügung, vermietet sie und sorgt für die entsprechende Infrastruktur vom Wasseranschluss über die Reinigung bis zur Internetanbindung. „Der Auftraggeber spart sich dadurch einen hohen Verwaltungsaufwand. Das Risiko eventueller Leerstände tragen wir ebenfalls mit“, fasst der Logistikspezialist zusammen. „In unserem Selbstverständnis gehört das zu einer guten Dienstleistung für unsere Kunden“. Die komplexe Infrastruktur für derartige Großbaustellen funktioniere besser, wenn die Dienstleistungen gebündelt und alle Lösungen für Ver- und Entsorgung, Zugangskontrolle sowie Infrastruktur aus einer Hand angeboten würden, weiß Heisterkamp aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre.

Info: www.streif-baulogistik.de ■

Effizienz dank Schnellwechselsystemen

Für Unternehmen in der Bau- und Entsorgungswirtschaft oder auch für Kommunen ist eine hohe Auslastung des eigenen Fuhrparks bei gleichzeitig hoher Flexibilität und Wirtschaftlichkeit besonders wichtig. Vollhydraulische Schnellwechselsysteme tragen zur Erfüllung dieser Anforderungen bei. Der Spezialist für Kippersysteme Meiller bietet ein breites Programm an Transportlösungen für schwere und leichte Nutzfahrzeuge, die dank ihrer robusten Qualität einen zuverlässigen Einsatz auch unter schwierigen Bedingungen gewährleisten, so Meiller. Einen besonderen Fokus legt das Unternehmen dabei auf das Thema Effizienzsteigerung für den Kunden. Das Schnellwechselsystem ermöglicht ein rasches und problemloses Wechseln von verschiedensten Aufbauten. So lässt sich ein Dreiseitenkipper in kürzester Zeit in einen Absetzkipper oder eine Sattelzugmaschine für Kippsattel verwandeln. Auch die Nutzung des Lkw als Abrollkipperfahrzeug, als Asphaltmulde, als Betonmischer oder gar als Winterdienstfahrzeug ist möglich. Neben der multifunktionalen Nutzung des Fahrzeuges stehen mit einem Wechselsystem,

im Vergleich zu Aufbauten auf Pritsche, große Nutzlastvorteile zur Verfügung.

Mehrere Fahrzeuge in einem

Alle Hydraulikteile werden bei Meiller in Eigenfertigung hergestellt. Geringes Eigengewicht, rasche Wechselintervalle und das Abheben ohne Verschieben des Aufbaus sind nur einige Vorteile des Wechselsystems.

Der Wechselvorgang dauert im Schnitt gerade einmal acht Minuten und erfordert nur eine Person, so dass der Führer des Fahrzeuges den Aufbau eigenständig, schnell und kurzfristig an seine jeweiligen Aufgaben anpassen kann.

Die Vorteile, die das System bietet, sind klar. Der Kunde muss die unterschiedlichen Fahrzeugtypen nicht im eigenen Fuhrpark vorhalten, sondern erhält dank des Wechselsystems mehrere Fahrzeuge in einem.



Dank eines Schnellwechselsystems ist dieser Lkw flexibel einsetzbar. (Foto: Meiller)

Damit wird die Auslastung optimiert, Stehzeiten werden verhindert und Kosten reduziert.

Zudem kann der Kunde dank des universell einsetzbaren Lkw stets flexibel auf die verschiedensten Anforderungen und Aufgaben reagieren.

Info: www.meiller.com ■

Baustelle als komplexer Prozess

Die Logistik befasst sich mit Organisation, Steuerung, Bereitstellung und Optimierung von Prozessen der Güter-, Informations-, Energie-, Geld- und Personenströme entlang der Wertschöpfungskette. Die Baustelle als komplexer Prozess mit einer Vielzahl von Beteiligten stellt demnach besondere Anforderungen an die Logistik.

Der Spagat zwischen teurer Vorratshaltung und verzögerungsfreier Verfügbarkeit der Materialien ist das Geschäft der physischen Baustellenlogistik. Eine Vielzahl von Randbedingungen wie Diebstahl oder Vandalismus gilt es dabei zusätzlich zu berücksichtigen. Das alles erfolgt systembedingt ausschließlich per Lkw. Aber wie auch bei der Bauausführung selber, bedient man sich verschiedener Werkzeuge, sprich unterschiedlicher Transportmittel. Natürlich ist die Wahl des richtigen Kippers auch wichtig: ein Sattel- oder Gliederzug ist flexibler als ein Solofahrzeug, stellt aber größere Anforderungen an ein teilweise ungeübtes Fahrpersonal. Auch der Wiederverkaufswert ist ein oft nicht beachtetes Argument bei der Fahrzeugdefinition.

Angestrebt ist die intensivste Nutzung, die mit der Vielseitigkeit von Möglichkeiten steigt. Einsatzflexibilität basiert immer auf der Trennbarkeit zwischen relativ preiswerter Ladefläche und teurem Fahrzeug, das primär durch die Personalkosten für den Fahrer geprägt ist.

Flexibilität von Wechselsystemen

Unterschiedliche Gütermengen und Ladungsgrößen wirtschaftlich zu transportieren, hat zur Entwicklung völlig neuer Konzepte geführt. Wo früher jede Kiste mit einem schweren Kipper angeliefert wurde, musste es ein Stapler, ein Kran oder wenigstens ein Bagger sein, was aufgrund der feinmotorischen Eigenschaften oft zu Beschädigungen geführt hat. Zudem wurde die originäre Tätigkeit des hochspezialisierten Baggers dadurch unterbrochen. Heute kann man zweckmäßige Behälter auch in kleinen Abmessungen und Gewichten wirtschaftlich und vor allem schnell an die vorgesehene Stelle bringen und hinterher wieder abholen. Die Flexibilitätsvorteile von Wechselsystemen sind bei schweren Lkw längst erwiesen. Diese Technik ist zu bezahlbaren Preisen auch beim Transporter verfügbar, ohne dass die Nutzlast in den Keller geht. Die Mönchenglad-



Daily mit Abrollkipper von Gotzen: Vom Kipper bis zum Werkzeugcontainer vielseitig einsetzbar. (Fotos: Iveco)

bacher Firma Gotzen hat sich genau in diesem Marktsegment einen guten Ruf erworben. Einbruchgeschützte Container oder auch nach Kundenwünschen gefertigte Individuallösungen sind im Minutenbereich auf- und abgeladen. Das Basisfahrzeug ist sofort für andere Aufgaben frei. Der Iveco Daily eignet sich aufgrund seiner robusten Lkw-Konzeption perfekt für das Abrollsystem und bringt bei einem Gesamtgewicht von bis zu 7 t auch noch eine Nutzlast von zirka 3 t mit. Damit können selbstfahrende Geräte wie Minibagger und Walzen ohne weitere Ladehilfsmittel sicher über eine Abroll-Plattform aufgenommen bzw. abgeladen werden.

Wer sich vom Wettbewerb abheben und sich so einen Vorteil verschaffen will, kann diese Lösung, wie alle anderen beim Daily Transporter auch, sogar mit einem 350 Nm starken Erdgasmotor bestellen. Insbesondere bei Arbeiten in Wohngebieten ist das ein Pluspunkt, weil der Erdgasmotor nicht nur auf der Abgasseite, sondern auch auf der Geräuschseite deutlich besser dasteht. Und die Kraftstoffkosten sind beim Erdgas ohnehin ein Argument für sich.

Fahrzeug muss zum Einsatz passen

Ebenfalls eine Trennung von Lkw und Ladefläche stellen die Lösungen dar, die im



Trotz festem Aufbau flexibel dank multifunktionaler Zugmaschine.

Gerüstbau verbreitet sind. Dort wird der Anhänger auf die Baustelle gezogen und das bemannte Zugfahrzeug ist sofort für die nächste Transportaufgabe klar. Hohe Anforderungen an die Ladungssicherung geben in diesem Fall die Beschaffenheit des Transportmittels vor. Zudem ist der Anhänger auf der Baustelle in bestimmten Grenzen noch mobil. Aufgrund der Unwägbarkeiten der Wegebeschaffenheit ist eine Allradvariante immer eine gute Wahl. Mit der gegebenen Anhängelast kann zudem das Gros der gängigen Radlader auf Tiefladern zur Baustelle gezogen werden.

Eine Fahrzeugklasse alleine führt bereits in mittelständischen Firmen zu Flexibilität- und somit Kostennachteilen, wenn die Baustellenlogistik über den Massentransport hinausgeht. Fahrzeuge müssen zum Einsatz passen und idealerweise optimal ausgelastet sein. Durchdachte Wechselsysteme verhindern Wartezeiten, weil sie ohne fremde Hilfsmittel auskommen und erfüllen damit diese Forderungen am besten.

Info: www.iveco.de ■

BEGEISTERT FÜR FORTSCHRITT



MASCHINEN

KONTAKT:
BAUER Maschinen GmbH
BAUER-Straße 1
86529 Schrobenhausen

Tel.: 08252 97-1221
BMA@bauer.de

www.bauer.de

IHR KOMPETENTER PARTNER ALS GERÄTELIEFERANT FÜR:

- Bohrpfähle
- Spundwände
- Pfahlwände
- Bodenverbesserung
- Schlitzwände
- Brunnen
- Anker
- Suspensionsbehandlung

Kiesel-Gruppe eröffnet Logistikzentrum



Das Kiesel Logistikzentrum mit Platz für bis zu 45.000 Artikel. (Fotos: Benjamin Schenk)

Mit einem Festakt für Kunden, Partner und Mitarbeiter hat die Kiesel-Gruppe Ende November 2012 ihr Logistikzentrum in Stockstadt am Main in Betrieb genommen. Das inhabergeführte Familienunternehmen unterhält dort bereits seit 2005 eine eigene Niederlassung und setzt seinen Wachstumskurs fort.

Das in rund einjähriger Bauzeit entstandene Logistikzentrum bietet auf einer Fläche von 10.000 m² Platz für nahezu 45.000 Artikel verschiedener Systempartner wie Hitachi und Terex Fuchs, deren Produkte das Unternehmen Kiesel in Deutschland und zahlreichen europäischen Ländern vertreibt. Das Logistikzentrum gewährleistet die zentrale Versorgung von Kunden und Tochterunternehmen mit Teilen und Zubehör. Das Sortiment der technischen Dienst-



Schneller Versand: Mit dem automatischen Kleinteilelager können täglich bis zu 1.000 Picks realisiert werden.

leistungszentrale reicht dabei von kleinen Ersatz- und Verschleißteilen bis hin zu großen Maschinenkomponenten wie Auslegern und Unterwagen. Ein Team mit rund 40 Mitarbeitern sorgt im Zweischichtbetrieb dafür, dass nahezu 95 Prozent der ankommenden Bestellungen die Lagerhalle noch am selben Tag verlassen. Bei Bestellung bis 18 Uhr verspricht das Unternehmen eine Lieferung bereits am Morgen des Folgetages.

Eine Verkürzung der Lieferzeiten und die schnelle Reaktionsmöglichkeit auf individuelle Kundenwünsche sind wesentliche Vorteile des Logistikzentrums, das für die Abwicklung von bis zu 400 Bestellungen pro Tag ausgelegt ist.

Kiesel Technik-Welt

Das Logistikzentrum in Stockstadt ist der erste Baustein der neuen Kiesel Technik-Welt, die bis 2014 als Ergänzung zur kaufmännischen Dienstleistungszentrale in Süddeutschland auf dem insgesamt 15 Hektar umfassenden Firmengelände entstehen soll. Nach Aussage von Geschäftsführer Toni Kiesel soll sie zu einem Mekka für Baumaschinen werden. „Das Kiesel Logistikzentrum ist erst der Anfang. Schon bald werden weitere Highlights folgen“, kündigte Toni Kiesel vor zahlreichen Gästen im Rahmen der Eröffnung an.

Stockstadts Bürgermeister Thomas Raschel beglückwünschte das Unternehmen zu dessen Neubau im eigens geschaffenen Gewerbegebiet Ost II. „Die Tatsache, dass Kiesel sich bei der größten Einzelinvestition seiner Firmengeschichte für Stockstadt entschieden hat, ist ein wichtiger Schritt zur Stärkung unseres Wirtschaftsstandortes“, sagte Raschel in seinem Grußwort. Die Kiesel-Gruppe, die europaweit über 800 Mitarbeiter beschäftigt, verfügt in Deutschland über 34 eigene Niederlassungen und zählt mittlerweile zu den größten Arbeitgebern in Stockstadt. Geschäftsführer Toni Kiesel begründete das Engagement in Stockstadt als konsequente Fortsetzung eines starken Dienstleistungsgedankens und als wichtige Weichenstellung für die Zukunft. Seinem anwesenden Vater Helmut Kiesel, der das Unternehmen 1957 gemeinsam mit seiner Frau gegründet und wenige Tage vor Eröffnung des Logistikzentrums seinen 80. Geburtstag gefeiert hatte, dankte er in seiner Festrede für dessen mutigen Unternehmerrgeist und seine unschätzbaren Verdienste für das Unternehmen. Die Benennung der Firmenanschrift in Helmut-Kiesel-Straße sei die Krönung einer 55-jährigen Unternehmerkarriere in der Baumaschinenbranche, sagte Toni Kiesel bei der anschließenden Enthüllung des Straßenschildes.

Info: www.kiesel.net ■



Kosten senken im Fuhrpark

Die Zentralschmierung für Nutzfahrzeuge und Baumaschinen.



BEKA-MAX

BAIER + KÖPPEL GMBH + CO
PRÄZISIONSAPPARATEFABRIK
Beethovenstr. 14
91257 Pegnitz/Bayern

fon: +49 9241/729-0
fax: +49 9241/729-50
beka@beka-lube.de
www.beka-lube.de

Logistik am Bau immer wichtiger



Angenehme Arbeitsatmosphäre und moderne Kommunikationstechnik für kreative Kopfarbeit. (Foto: ELA)

Die Logistik ist ein wesentlicher Faktor erfolgreicher produktiver Prozesse und wird auch in der Baubranche immer wichtiger. „Wer schnell und flexibel auf Anforderungen reagieren kann und die jeweils optimale Lösung schnell bereitstellt, hat einen großen Wettbewerbsvorteil“, sagt ELA-Geschäftsführer Günter Albers.

ELA Container, der Spezialist für mobile Raumsysteme aus Haren (Ems), bietet deshalb speziell für den Einsatz auf der Baustelle konzipierte Raumlösungen. Die Einsatzmöglichkeiten decken das gesamte Spektrum der Anforderungen ab: „Vom einfachen Lagercontainer über die mobile Werkstatt bis hin zum Ingenieurbüro oder zur Unterkunft für mehrere hundert Mitarbeiter können wir kurzfristig alles einsatzfertig bereitstellen“, sagt ELA-Außendienstmitarbeiter Matthias Hube.

Bedarfsgerechte Ausstattung

Je nach Bedarf stattet ELA die jeweilige Anlage mit Mobiliar, Treppenhäusern, Sanitäranlagen, kompletten Elektroinstalltionen, Klimatisierung, Staubschutz und modernen Kommunikationstechniken aus. Insbesondere bei Lagermodulen ist darüber hinaus eine wirksame Diebstahlsicherung zu empfehlen.

„Vielfach greifen unsere Kunden auf den sogenannten ELA-Premiumcontainer zurück“, so Hube. Das Besondere an diesem

Modell sei die Breite von drei Metern. Damit biete der Premiumcontainer pro Einheit 3 m² mehr Innenraum als herkömmliche Lösungen.

Bereits ab einem Platzbedarf von 90 m² bedeute der Einsatz des ELA-Premium-Mietcontainers damit die Einsparung eines Standardcontainers. Transport-, Montage- und Energiekosten reduzierten sich dadurch erheblich

Weitere Vorteile von ELA seien das flächendeckende Netz an Außendienstmitarbeitern, mehreren Mietcentern in ganz Deutschland und dem europäischen Ausland sowie der eigene Lkw-Fuhrpark mit qualifiziertem Montagepersonal. „So stellen wir sicher, innerhalb von Stunden beim Kunden zu sein. Bei vielen Anforderungen übergeben wir bereits nach wenigen Tagen eine einsatzbereite Lösung“, erläutert Hube.

Der emsländische Familienbetrieb ELA hat seit 1972 den Miet-Service und auch die Technik der Raumsysteme ständig weiter entwickelt. Mit über 20.000 transportablen Einheiten zählt der Containerpark von ELA mittlerweile zu den größten in Europa. Ein eigener Fuhrpark von 50 Spezial-Lkw mit Ladekran gewährleisten sicheren Transport und Montage und eine schnelle Lieferung. ELA ist mit neun Mietcentern und 31 mobilen Fachberatern in ganz Europa vertreten.

Info: www.container.de ■

THE PEAK OF EXCELLENCE
bauma 2013
15. – 21. April, München

PARTNER-
LAND

Indonesien

Profitieren Sie von einem
der größten Wachstumsmärkte
der Welt!



**Jetzt den Puls
der Zukunft fühlen.**
Die bauma 2013
erwartet Sie.

Seien Sie dabei – auf der Messe
der Superlative mit rund:

- 500.000 Besuchern
- 3.300 Ausstellern
- 570.000 m² Fläche

**Online
anmelden
und sparen!**

Nutzen Sie Ihre Vorteile und
melden Sie sich direkt online an:

www.bauma.de/tickets

Wenn echte Leistung zählt Siebanlage auf großen Durchsatz ausgerichtet

Seit August 2012 arbeitet eine neue Sandvik-Grobstücksiebanlage bei D+H Verwertung in Kamp-Lintfort. Konsequenterweise auf großen Durchsatz ausgerichtet, sichert das vom Sandvik-Partner Trump Technik Service gelieferte Modell hohe Produktionsleistungen in der Aufbereitung schwerer Bodenmassen.

Seit 1996 betreibt die D+H Verwertung GmbH ihren Entsorgungsbetrieb bei Kamp-Lintfort. Dank umfassender Zertifizierung verarbeitet die immisionsschutzrechtlich genehmigte Anlage mit insgesamt 35 Mitarbeitern ein breites Spektrum an Abfällen, Reststoffen und werthaltigen Materialien aus Drittlieferungen bzw. der eigenen Container- und Transportflotten. Auf insgesamt 6 ha Betriebsfläche (davon 1,5 ha überdacht) liegen die Schwerpunkte der Recycling-Aktivitäten in der Bauschuttverwertung und insbesondere der Aufbereitung von unbelasteten Böden aus Tiefbau- und Infrastrukturmaßnahmen. In einem mehrstufigen Prozess trennt D+H die Bodenmassen in ihre qualifizierten baulich wieder verwertbaren Stoffgruppen bzw. deponiefähiges Material und trägt so zur Kostensenkung für Bauträger oder ausführende Unternehmen in der Region bei.

Hohe Umschlagsraten, große Lieferradien

Der verkehrsgünstige Standort mit unmittelbarem Anschluss an gleich drei Autobahnen (BAB 57, 42 und 40) sowie die auf schnelle Abfertigung ausgerichtete Betriebsorganisation mit zwei Waagterminals sorgen für hohe Umschlagsraten und ungewöhnlich große Lieferradien der transportkostensensiblen Bodenmassen. „Unsere hohen Abnahme-Kapazitäten machen uns gerade für Großprojekte mit täglichen Aushubmengen bis zu 1.500 Tonnen interessant,“ unterstreicht D+H-



Mit Tagesleistungen von bis zu 3.000 t bewährt sich die Sandvik QE440 in der Vorabsiebung schwerer Böden. (Fotos: SandvikItb)

Gesellschafter Oliver Boy. „Dann erreichen die Lieferstrecken auch schon einmal 30 km und mehr.“

Gleiches gilt für die Lieferung von hochwertigen Recycling-Baustoffen z.B. für den Straßenunterbau. Dank einer konsequenten Qualitätspolitik unterhält D+H hier langfristige Lieferbeziehungen mit Bauträgern und Bauunternehmen: „Bei einzelnen Projekten haben wir schon bis zu 2.000 t täglich über mehrere Tage bereit gestellt. Das schaffen in der Region nur wenige Lieferanten,“ verdeutlicht Oliver Boy die Ausrichtung seines Unternehmens, dessen Massenumschlag im Ganzjahresbetrieb bei etwa 600.000 t liegt.

Diese Mengen lassen sich nur mit einem leistungsfähigen Gerätepark bewältigen. Insgesamt sieben schwere Lademaschinen arbeiten an und zwischen den Brech- und Siebstationen auf dem Gelände. Am Anfang des Stoffstroms setzt D+H seit geraumer Zeit auf die mobile Schwerlast-Siebtechnologie von Sandvik. Seit August arbeitet das neue Topmodell Sandvik QE440 in Kamp-Lintfort und ersetzt die 2011 ebenso vom Sandvik-Händler Trump Technik Service gelieferte kleinere Grobstücksiebanlage QE340. Mit ihrer theoretischen Maximalleistung von 900 t/h setzt

die 38,5 t schwere QE 440 nicht nur im D+H-Betrieb neue Maßstäbe.

Leistung hat sich verdoppelt

„Mit ihrem knapp 10 m² großen Doppeldecker-Siebkasten und den breiten Ein- und Auslauföffnungen definiert sie eine neue Leistungsklasse im Bereich mobiler Schwerlastsiebe für Einsätze in Steinbrüchen oder im Recycling,“ erklärt Trump-Technik-Kundenberater Sven Brookshaw. „Vergleichbare Anlagen in diesem Segment kommen entweder mit wesentlich kürzerem Siebkasten und damit spürbar schwächerer Klassierleistung oder mit deutlich aufwändigerer Erregertechnik und entsprechend satten Preisaufschlägen.“ 5.500 x 1.750 mm misst der mit zahlreichen Siebmedien wie Lochbleche, Boforoste, Maschen- oder Fingersiebe ausrüstbare Siebkasten der Sandvik QE 440. Kein anderer Hersteller, so Sandvik, produziert eine vergleichbar große Schwerlastsiebanlage. Die einfache Unwucht-Hydraulik sorgt für einen großen Hub und hohe Sieb-effizienz. Die Plattenband-Übergabe aus dem 8,5-m³-Aufgabetrichter sowie das 1.400 mm breite Grobkornband gewährleisten ebenso wie die großräumigen



Große Doppelsiebkästen und breite Übergaben sorgen für hohe Effizienz und störungsfreien Betrieb.

Guter Service als Basis der Zusammenarbeit (v.l.): Carsten Trump, Geschäftsführer Trump Technik Service (TTS), Oliver Boy, Gesellschafter D+H Verwertung und Sven Brookshaw, TTS-Kundenberater.

Bandübergaben für Unter- und Mittelkörnung den störungsfreien Betrieb selbst bei stark heterogenem oder großstückigem Aufgabegut. Mit bis zu 4.000 mm Austragshöhe schaffen schließlich die weit ausladenden Produktbänder am hinsichtlich Stabilität und Mobilität optimierten QE440-Chassis die notwendige Haldenkapazität selbst im ferngesteuerten Ein-Mann-Betrieb.

Der allerdings ist für D+H-Platzleiter und Baggerführer Thomas Verhuvén in Kamp-Lintfort eher die Ausnahme: Bei der Beschickung ab Halde mit 2,5-m³-Tieföffel-Bagger assistieren ihm meist ein, oft sogar zwei 4,5-m³-Radlader. Mit 0/70-Lochblech oben und 0/22-Masche unten bestückt, erreicht die Sandvik QE440 bei D+H eine Dauerleistung von gut 450 t/h im schweren Boden. Als beeindruckender Kennwert stehen hier pro Neun-Stunden-Schicht gut einhundert direkt verladene Kippauflieger-Touren 0/22-Deponieverfüllung (Ø-Chargen 27 - 30 t). „Seit Mitte August liefern so

wohl gut 100.000 t durch,“ rechnet Thomas Verhuvén Ende Oktober vor. Gegenüber ihrer Vorgängerin bringt die QE440 damit die doppelte Leistung bei einem mit Stundenmitteln von 17 bis 18 l Diesel nur 25-prozentigen Mehrverbrauch. Auch in der einfachen Bedienung steht das neue Modell dem alten in nichts nach: Beidseitige, bodennahe Bedienstände für alle wichtigen Hydraulikfunktionen (Fahrbetrieb, Stützen, Haldenbänder, etc.), breite Wartungspodeste sowie die zentrale Überwachung der gut zugänglichen 94-kW-Motoreinheit und Antriebshydraulik erleichtern den täglichen Betrieb, zu dem in Kamp-Lintfort auch das Umsetzen für den Primärsieb-Betrieb an vorhandenen Brecherausrüstungen zählt.

Bewährte Zusammenarbeit

Anfang Juli bestellt, wurde die Sandvik QE440 nach nur sechs Wochen von TTS – Trump Technik Service aus dem nahe gele-

genen Velbert geliefert. „Wir haben auf Tests in unserem Betrieb verzichtet,“ kennzeichnet Oliver Boy das Vertrauen in den Spezialisten für Aufbereitungstechnik, mit dem D+H bereits vor Übernahme der Sandvik-Vertretung zusammen arbeitete. Dabei zähle vor allem die hohe Service-Qualität des vor zehn Jahren gegründeten Unternehmens, das seit Anfang 2011 die Brech- und Siebtechnologie von Sandvik in Teilen Nordrhein-Westfalens, Hessens, Baden-Württembergs sowie im Saarland vertritt. Neben reaktionsschneller Wartungs- und Reparatur-Unterstützung im Feld oder in den eigenen Fachwerkstätten bietet TTS mit insgesamt elf Mitarbeitern einen umfassenden Kundendienst inklusive gut sortiertem Mietpark und Teile-Schnellservice, der durch die Nähe zum europäischen Sandvik-Zentrallager Essen nachhaltig gewährleistet ist.

Info: www.trump-technik.de
www.sandvik.com ■



EBEV[®] GmbH & Co. KG
EDEWECHTER BAUMASCHINEN
UND ERSATZTEILVERTRIEB



Ersatz- und Verschleißteile für Straßenfertiger
Be- und Verarbeitung von
HARDOX-Verschleißblechen/CNC Fertigung



EBEV GmbH & Co. KG · Hinterm Rhaden 12 · D-26188 Edewecht/Jeddeloh 1 · Germany
Telefon: +49 (0) 4405 / 9980-0 · **Fax:** +49 (0) 4405 / 9980-28/29
E-Mail: info@ebev.de · **Internet:** www.ebev.de

Modulare Transportfahrzeuge im Einsatz



Zwei IHT-Fahrzeuge und 2 x 12 Achslinien SPMT befördern einen Teil eines Windturms zum wartenden Kran. (Fotos: Scheuerle)

Die Beförderung von Offshore-Windkraftanlagenteilen auf dem Produktionsgelände der Anlagenhersteller fordert ein hohes Maß an Manövrierfähigkeit und Flexibilität. Aufgrund der Dimensionen und der immer höheren Gewichte von Offshore-Anlagen, werden daher vermehrt modulare Transportsysteme eingesetzt, wie es die Scheuerle Fahrzeugfabrik mit diversen Fahrzeugbaureihen anbietet. Die Ambau GmbH nutzt viele dieser Transportlösungen in ihrem täglichen Geschäft.

Für die Offshore-Windkraft-Branche haben die Unternehmen der TIL-Gruppe, zu der auch Scheuerle gehört, meist modulare Lösungen erarbeitet und geliefert, die mit den Herstellern der Windenergieanlagen bzw. deren Komponenten abgestimmt worden sind und somit optimale Lösungen für jedes Terrain darstellen. Die Firma Ambau in Cuxhaven ist Hersteller von Stahlrohrtürmen und Stahlfundamenten und bewältigt Tag für Tag logistische Herausforderungen in der eigenen Produktionsstätte. Das Unternehmen verfügt über eigenes Transportequipment aus dem Hause Scheuerle und greift zusätzlich auf Transporteure zurück, welche ebenfalls Scheuerle-Transportequipment im Einsatz haben.

Transition Pieces

Die Übergangsstücke zwischen dem Offshore-Windturm und dem Offshore-Funda-



Die Haken des Krans werden am vorderen Teil der Ladung befestigt und angehoben, die IHT-Fahrzeuge können aus dem Verbund fahren.



Die verbleibenden Achslinien SPMT führen die Ladung nach vorne, bis sie senkrecht aufgestellt ist.

ment, sogenannte Transition Pieces (TP), werden liegend in der Produktionshalle gefertigt. Nach Fertigstellung gilt es, diese bis zur Lagerstelle im Freien zu befördern und aufzurichten. Hierfür wird das Transi-

tion Piece angehoben, damit es mit selbst-fahrenden Transportfahrzeugen unterfahren werden kann. Bei Ambau kommen hierfür zwei quer nebeneinander gekuppelte Industriebustransporter (Modell Scheuerle IHT) vorne sowie 2 x 12 Achslinien (Modell Scheuerle SPMT) hinten zum Einsatz. Die modularen SPMT Transportereinheiten sind quer, jedoch mit sogenannten Spacern (Verlängerungsträgern), miteinander verbunden. Gesteuert wird die gesamte Kombination aus SPMT und IHT von nur einer Fernsteuerung. Die von Scheuerle entwickelte Steuerungstechnologie garantiert hierbei die synchrone Steuerung aller Fahrzeugeinheiten. Am Lagerort steht ein Raupenkran bereit für die Aufnahme und Aufrichtung des Transition Piece. Die beladene Fahrzeugkombination fährt hierfür nah an den Kran heran, so dass die Haken am vorderen Teil der Ladung befestigt werden können und die Ladung ein Stück angehoben werden kann. Nun können die IHT zur Seite fahren. Langsam wird dann der Transition Piece angehoben und die verbleibenden SPMT führen die Ladung nach, bis sie 90° senkrecht aufgestellt ist. Der Kran hebt weiter an und die nun leeren Fahrzeuge verlassen die Aufrichtposition. Nach Demontage der Kippvorrichtung auf dem SPMT fahren diese erneut zum Kran, um das nun stehende Transition Piece zu übernehmen. Am Lagerort angekommen, ermöglicht der Fahrwerkshub von +/-700 mm das Herabsenken der Fahrzeugplattform auf 1.150 mm, sodass das Fahrzeug die auf Böcken befindliche Ladung unterfahren und verlassen kann. Spezielle, geschäumte Polyfill-Reifen machen dabei Achslinienlasten von bis zu 48 t möglich.

Ob für die Umsetzung während der Produktion oder für den Transport von fertigen Bauteilen stehen, je nach Gewicht oder Länge der Ladung, die IHT aneinander gekuppelt oder im offenen Verband nur per Kabel miteinander verbunden zur Verfügung. Ebenso die SPMT-Module, welche ebenfalls gekuppelt oder im offenen Verband betrieben werden können. Zeit sparend und Straßen schonend werden ganze Raupenkrane in aufgerichtetem Zustand vom Hafen EuroGate bis zum Ambau Werksgelände gefahren. Nur das Ballastgewicht muss separat zugeführt werden.

Info: www.scheuerle.com ■

Kettenbagger im Deichbau

Vor kurzem lieferte der JCB Baumaschinenhändler B.N.G. Baumaschinen + Nutzfahrzeuge GmbH einen Kettenbagger an die Firma Siemer + Müller Bauunternehmung GmbH in Bremerhaven. Das Tochterunternehmen des traditionsreichen Bremer Unternehmens Stehmeyer + Bischoff hat seinen Einsatzschwerpunkt hauptsächlich in den Bereichen Erd- und Deichbau sowie im Straßenbau mit Kanal- und Rohrleitungsbau.

Speziell für den Deichbau im Raum Norddeutschland suchte die Firma Siemer + Müller nach einer technisch sehr gut ausbalancierten Maschine und unterzog einige Bagger verschiedener Hersteller einer langen Testphase. Schließlich überzeugte der JCB Kettenbagger JS 220 LC T.A.B. mit seiner ausgereiften Technik. B.N.G. konnte kürzlich den ersten JCB Bagger an die Firmengruppe verkaufen und ausliefern.

Das Modell wurde mit einem robusten, extra breiten und langen Unterwagen sowie 900 mm breiten Bodenplatten ausgestattet. Die große Aufstandsfläche des Laufwerks ermöglicht dem Bagger einen sicheren Stand auch auf wenig tragfähigem Boden. So kann der JS 220 mit seinem 5,70 m langen Verstellausleger und dem 3 m langen Löffelstiel weit ausladende Arbeiten ausführen, ohne dass er an Stabilität verliert. Der moderne und leistungsstarke 4-Zylinder Turbo-Dieselmotor hat



Mit seinem langen Verstellausleger und dem langen Löffelstiel kann der JCB weit ausladende Deicharbeiten ausführen. (Foto: JCB)

128 kW (172 PS) bei 5,2 l Hubraum. Damit verfügt die Maschine auch an stark ausgeprägten Steigungen über genügend Kraft. Um den vielfältigen Einsatz im Deichbau mit dem unterschiedlichsten Zubehör und Anbaugeräten zu erleichtern, wurde der Bagger neben einer Schnellwechseleinrichtung mit einer Zentralschmiereinrichtung sowie zwei zusätzlichen Hydraulikkreisläufen ausgestattet.

„Gemeinsam stark in Ihrer Region!“ Unter diesem Motto steht die Zusammenarbeit von B.N.G. und JCB im Norden Deutsch-

lands. Einen großen Anteil daran hat der Service der B.N.G. Baumaschinen + Nutzfahrzeuge GmbH in Oerel im Landkreis Rotenburg / Wümme. So überzeugte die Firma Siemer + Müller nicht nur die Qualität und technische Vielseitigkeit des JCB Kettenbaggers, sondern auch die Beratung und Unterstützung durch B.N.G. Die Perspektive auf den weiterhin guten Service aus diesem Hause hat bei der Entscheidung ein großes Gewicht in die Waagschale für die JCB Maschine geworfen.

Info: www.jcb.com ■

Ihr starker Partner für Süd-Württemberg



Wir sind sofort vor Ort. – Damit's z.B. auf Baustellen keine kostspieligen Ausfälle gibt. DEUTZ geschultes Fachpersonal, leistungsstarke Werkstatt, bestens sortiertes Lager der Original Teile, Original DEUTZ Xchange Motoren und Teile sowie Neumotoren.



Harrer GmbH Tel. (07 11) 79 73 30-70
 Nikolaus-Otto-Str. 1 Fax (07 11) 79 73 30-77
 70771 L-Echterdingen www.harrer-motoren.de

Anruf genügt:
 (07 11) 79 73 30-70



Wir bewegen Ihre Welt.

www.deutz.de

Betonverdichten mit Baggerhydraulik



An der Rückseite des Löffels sind vier hydraulisch betriebene Rüttelflaschen in Reihe angebracht. (Fotos: Lehnhoff)



Zunächst wird die Funktion des Grabenräumlöffels zur gleichmäßigen Verteilung des frischen Betons eingesetzt.



Zum Verdichten des Betons wird der Speziallöffel gedreht, so dass die hydraulischen Innenrüttler durch den Beton gezogen werden können.

Für die Jean Bratengeier Baugesellschaft mbH entwickelte Lehnhoff Hartstahl einen Speziallöffel mit Doppelfunktion, der zum Verdichten von Beton geeignet ist. Bratengeier aus dem Rhein-Main-Gebiet hat sich vor allem im Infrastrukturbereich etabliert,

insbesondere im Straßenbau sowie mit Flugbetriebsflächen. Bei manchen Projekten kann aufgrund von speziellen Flächeneinteilungen oder Einbauten kein Betonfertiger eingesetzt werden, doch auf maschinelle Unterstützung wollte man nicht ver-

zichten. Die Lösung ist ein spezieller Baggerlöffel mit Rüttelflaschen. Für den Betrieb dieser Flaschen wird die vorhandene Hydraulik des Baggers genutzt, sodass keine zusätzliche Antriebstechnik wie etwa ein Stromaggregat oder Druckluft notwendig ist.

Umgesetzt wurde die innovative Idee in enger Zusammenarbeit mit dem Baumaschinen-Ausrüster Lehnhoff.

Dessen Schnellwechsler und Tieflöffel sind schon lange fester Bestandteil der Baggerausrüstung von Bratengeier. Ein Grabenräumlöffel wurde umgebaut und mit vier hydraulischen, in Reihe angeordneten Flaschenverdichtern, ausgestattet. Das Ergebnis ist ein Werkzeug, das Baggerlöffel und Innenrüttler in einem Anbaugerät vereint.

Mit dem Grabenräumlöffel verteilt der Bagger den frisch eingebrachten Beton gleichmäßig. Dann wird der Löffel zum Verdichten durch den Tiltrotator wie ein Handgelenk gedreht, sodass die an der Rückseite angeordneten Rüttelflaschen durch den Beton gezogen werden können. Aufgrund der Aufhängung in Gummipuffern schwingen dabei weder Baggerarm noch Löffel mit.

In Sekundenschnelle kann mit dem vollhydraulischen Schnellwechsler Variolock das Gerät angebaut werden, das gerade benötigt wird. So können für die Vorbereitung der nächsten Betonierfeldes mit dem Hydraulikhammer die Flächen aufgebrochen werden, zum Abtragen des Materials kann schnell auf einen Tieflöffel gewechselt werden und schließlich wieder auf den Speziallöffel.

Info: www.lehnhoff.de ■

FÜR ALLES ZU HABEN!

DIE DOPPELKABINE IN DER LANGZEITMIETE

- ✓ Sofort verfügbar
- ✓ Ohne Anzahlung
- ✓ All-Inclusive-Mietraten
- ✓ Nur noch tanken & fertig
- ✓ Mindestmietdauer nur 30 Tage

*alle Infos zum Angebot unter www.maske.de

MIET MICH!

19,97 € / TAG*

6 MONATE / 2500 km PRO MONAT

MASKE

Auto-Langzeitmiete

LEASING IST VON GESTERN – FLEXI-RENT® VON MASKE.

MARM

MASCHINEN · ANLAGEN · REPARATUR · MONTAGE

- LIEBHERR - Turmdrehkrane
- HÜNNEBECK - Gerüste und Schalung
- SENNEBOGEN - Mobilkrane
- BOBCAT - Teleskopstapler, Rad-/Kompaktlader und Minibagger
- Container und Raumzellen
- Mauertechnik und Minikrane

27755 Delmenhorst · Annenheider Str. 219
Tel. 04221/9279-0 · Fax 04221/9279-90
49808 Lingen-Biene · Schüttelsand 5
Tel. 05907/9320-0 · Fax 05907/9320-20

Verkauf · Vermietung · Service · E-Mail: info@marm.de

Koloss am Haken



Präzision und Fingerspitzengefühl waren bei der Umsetzung dieser Skulptur gefragt. (Foto: Manitou)

Die Umsetzung des aus einem einzigen Block gearbeiteten Kunstwerks „Kontinuität“ von Max Bill erforderte Präzisionsarbeit. Bei den Arbeiten auf der neu entstehenden Grünanlage neben den Deutsche Bank-Türmen in Frankfurt am Main kamen zwei Manitou MRT 2150 zum Einsatz. Sie ist das mit Abstand schergewichtigste Werk in der Sammlung Deutsche Bank. Ganze 66 t bringt Max Bills Skulptur „Kontinuität“ von 1986 auf die Waage, bei einer Höhe von 4,50 m. Jetzt hat der aus sardischem Granit gefertigte Monolith seinen optimalen Standort gefunden. Er wurde in die neu entstehende Grünanlage neben den Deutsche Bank-Türmen in Frankfurt am Main umgesetzt. Die Skulptur wird dort künftig von Wasser umgeben sein – eine Hommage an eine frühere Version der Kontinuität, die am Zürcher See stand und mutwillig zerstört wurde.

Die Vorbereitungen für die Umsetzung waren keine leichte Aufgabe, denn die Skulptur musste zuerst mit einem Stahlgerüst fixiert, um beim Transport nicht beschädigt zu werden. Den Aufbau dieses Stahlgerüsts übernahmen zwei Manitou MRT 2150. Entscheidend für diese Arbeiten waren die geländegängigen Eigenschaften und die 360°- Reichweite der Maschinen. So konnte der Aufbau effizient und in kurzer Zeit erledigt werden. Vor allem im innerstädtischen Bereich an der Mainzer Landstraße war es von Vorteil, dass die Maschinen nicht umgesetzt werden mussten und so weniger Geräuschemissionen verursacht wurden. Auf der grauen, blank polierten Oberfläche der Skulptur wurden eigens Sensoren angebracht, um während des Transports die Spannung im Gestein zu messen. Die Daten wurden an einen Laptop übermittelt und permanent von einem Experten ausgewertet. Wären bei der Umsetzung nur die kleinsten Risse im Granit aufgetreten, hätten alle Arbeiten sofort abgebrochen werden müssen.

Ein Kran wuchtete das schöne Ungetüm schließlich an seinen Bestimmungsort neben der Deutschen Bank. Normalerweise hebt dieser Kran Brückenteile oder Container mit einem Gewicht von bis zu 500 t an. Dank des stabilen Stahlgerüsts dauerte es nur zehn Minuten, bis das Kunstwerk in die Luft gehoben und nach einem kurzen Schwenk auf drei Betonsokkeln millimetergenau abgesetzt wurde.

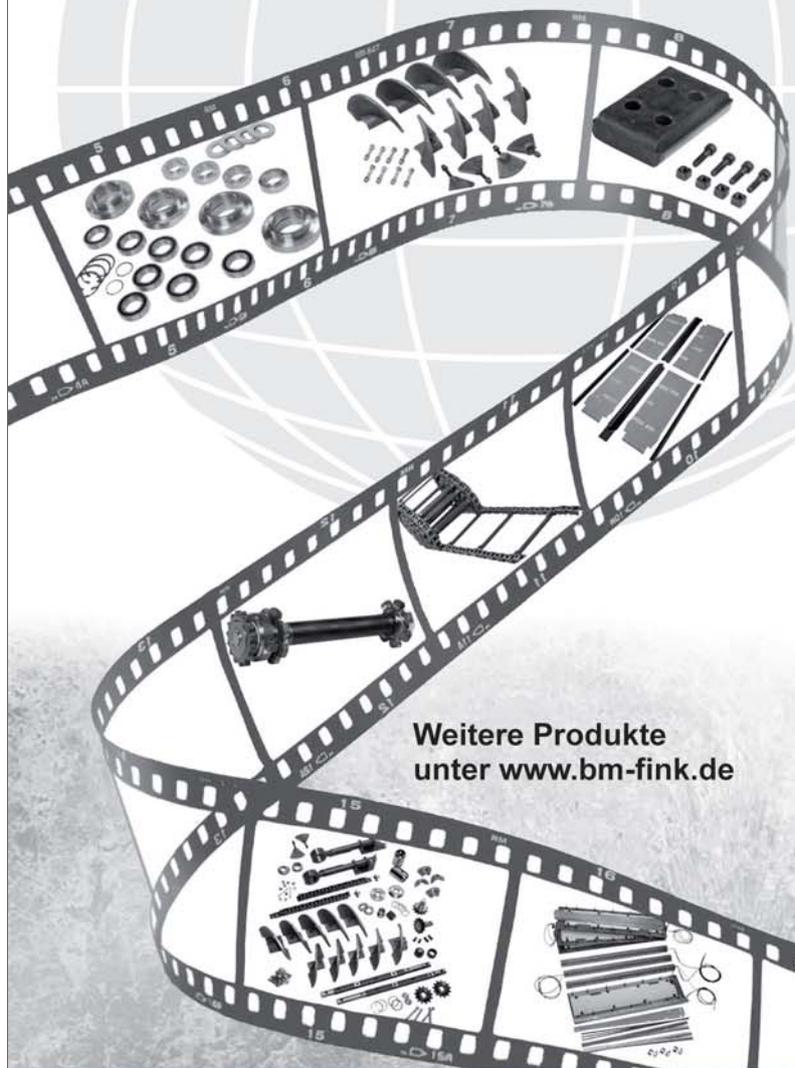
In den Deutsche Bank-Türmen sind aktuell rund 1800 Kunstwerke von 100 Künstlern aus über 40 Ländern zu sehen.

Info: www.manitou.com ■

FINK

Ersatz und Verschleißteile für Straßenbaumaschinen

Auszug aus unserem Produktportfolio



Weitere Produkte
unter www.bm-fink.de

bauma
2013

Besuchen Sie uns
auf der bauma
Halle A6; Stand 117



Baumaschinen Fink GmbH
Kirschenleite 25 · 91220 Schnaittach
Telefon +49 9153 97097-0 · Telefax +49 9153 97097-20
www.bm-fink.de · info@bm-fink.de

Strom für den Südpol

In einer der kältesten und unwirtlichsten Regionen der Welt, im Landesinneren der Antarktis, zirka 1.200 km von der Küste entfernt auf etwa 4.000 m Höhe, herrschen Durchschnittstemperaturen von etwa -70° C, eine einzigartige Reinheit und Trockenheit der Luft und sehr geringe Windgeschwindigkeiten. Dadurch hat man eine Sicht, die so klar ist wie an keinem anderen Ort der Erde. Zudem wird das Sternenlicht kaum geschluckt oder gestreut, ideale Bedingungen für ein Observatorium. Eine Reihe von Ländern und Institutionen ist in diesem Zusammenhang am Südpol aktiv.

Eine davon ist die Universität von New South Wales in Australien. 2005 begann das Institut zusammen mit Partnern mit dem Aufbau des Forschungsobservatoriums Plato (Plateau Observatorium). Mittlerweile besteht es aus drei unterschiedlichen Modulen, die unter verschiedenen Aufgabenstellungen mit Teleskopen forschen. Sie schaffen so die Grundlage für die Installation von astronomischen Großteleskopen. Es gilt zum Beispiel herauszufinden, unter welchen Bedingungen ausgewählte Schlüsseltechnologien, wie Energieversorgung oder Kommunikation, optimal funktionieren.

Zuverlässige Motoren sind die Basis

Das Prinzip, nach dem sie mit Energie versorgt werden, ist jedoch gleich. Im antarktischen Sommer erfolgt die Stromversorgung durch Solarzellen, im Winter durch Hatz 1B30 (Hubraum 0,347 l) bzw. 1B40 (Hubraum 0,462 l) Dieselmotoren. Der Treibstoff für die Hatz Diesel, die wegen ihrer Zuverlässigkeit und ihrer kompakten Einbaumaße ausgewählt wurden, ist Flug-



Robust und warm eingepackt kann der Dieselmotor seine Arbeit auch bei -70° C in der Antarktis leisten. (Foto: Hatz)

zeugbenzin. Die automatisierten Observatorien bestehen aus zwei Teilen: dem Motorenmodul und dem Instrumentenmodul. Sie sind räumlich getrennt und über ein 70 m langes Kabel miteinander verbunden. Die räumliche Trennung verhindert, dass Wasserdampf, der beim Arbeiten der Verbrennungsmotoren entsteht, den Blick des Teleskops beeinträchtigt. Im Motorenmodul sind die Hatz 1B30 bzw. 1B40 untergebracht, ebenso der Tank mit 20 l Motorenöl und der Kerosintank. Integriert sind außerdem die Soft- und Hardware, die den Motor überwachen und steuern. Ausgerüstet mit zahlreichen Sensoren bietet der Hatz Motor so einen ungewohnten Anblick. Aber dies, verbunden mit entsprechender Software, ist die Voraussetzung, um den Motor in der Roboterstation überwachen und steuern zu können.

Ein Jahr ohne Wartung

Die Anforderungen an Mensch und Material sind unter diesen extremen Bedingungen außerordentlich hoch. Diesen müssen auch die Hatz Diesellaggregate standhalten, und zwar für ein ganzes Jahr, ohne dass eine Wartung stattfinden kann. Denn wenn alles eingerichtet ist und läuft, verlässt das Forschungsteam das automatische Observatorium und kommt erst im nächsten antarktischen Sommer wieder zurück. Das Antriebssystem ist redundant. Die Forscher wählten diese Antriebslösung, weil sie das höchstmögliche Maß an Zuverlässigkeit darstellt. Die Praxis hat gezeigt, dass dieses Antriebskonzept funktioniert. Erfahrungen mit 5.000 Betriebsstunden ohne Unterbrechung liegen vor.

Auf der ersten Plato Station sind seit 2008 sieben Teleskope im Einsatz. Die chinesische Mannschaft hat davon vier 14,5 cm Teleskope mit unterschiedlichen Farbfiltern ausgestattet. Jedes kann den Himmel so in einer anderen Wellenlänge untersuchen. Das Ergebnis ist ein vier Monate dauernder, kontinuierlicher Film der Bewegungen am Antarktis-Himmel.

Die Daten werden den jeweiligen Forschungsteilnehmern über eine Datenleitung per Iridium-Satelliten zur Auswertung zugesendet. Der Vorteil einer solch robotischen Station ist, dass der Bedarf an menschlichem Einsatz und der finanzielle Aufwand wesentlich geringer sind, als dies zum Beispiel bei Weltraum gestützten Stationen der Fall ist. Plato mit der sicheren Energieversorgungsbasis durch Hatz Motoren wird das Modell der Zukunft sein, so Hatz.

Info: www.hatz-diesel.com ■

IP-BODENDURCHSCHLAG-GERÄTE

Die besten ESSIG-Raketen.

Über 45 Jahre ein Begriff.

H. Jürgen ESSIG GmbH & Co. KG
Gänsekamp 35
D-32457 Porta Westfalica
Fon +49 (0) 5 71 / 7 20 90
essig@essig-porta.de

www.essig-porta.de

ESSIG

SEEMANN

Baumaschinen • Fahrzeugbau • Umschlagtechnik

WERNER SEEMANN GMBH & CO. KG

- Verkauf
- Vermietung
- Service
- Ersatzteile

Niederlassung Ostfriesland
Im Gewerbegebiet ZOA
D-26842 Ostrhauderfehn
Tel. +49 (0) 49 52 / 9474-0
Fax +49 (0) 49 52 / 9474-40

Niederlassung Bremen
Elly-Beinhorn-Str. 30
D-27777 Ganderkesee
Tel. +49 (0) 42 22 / 9207-0
Fax +49 (0) 42 22 / 9207-20
eMail: info@seemann-online.de

Niederlassung Osnabrück
Zeppelinstr. 4
D-49134 Wallenhorst
Tel. +49 (0) 54 07 / 8790-0
Fax +49 (0) 54 07 / 8790-90
www.seemann-online.de

Erkenntnisgewinn Systemdiagnose für Tier4i CRT-Motoren

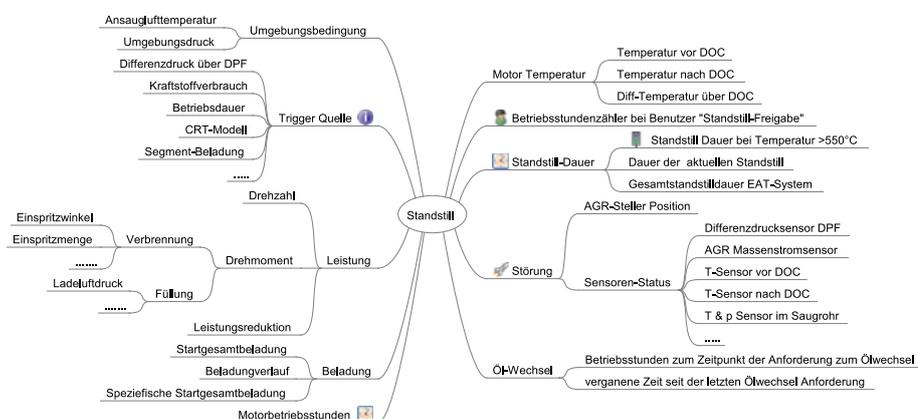
Als CRT-System bezeichnet man die Kombination aus einem Dieseloxydationskatalysator (DOC) mit einem nachgeschalteten Dieselpartikelfilter (DPF), wobei die Regeneration des Rußes mittels Stickstoffdioxid (NO₂) erfolgt (CRT-Effekt). Die Deutz Mitarbeiter Abderrahim Qriqra, Jens Weyers und Holger Zimmermann erklären das Verfahren.

Mit den Motorenbaureihen TCD4.1 und TCD6.1 im Leistungsbereich größer 56 kW und kleiner 130 kW werden bei Deutz erstmalig CRT-Systeme zur Abgasmachbehandlung zum Einsatz kommen. Ein CRT-System reinigt das Motorenabgas von Kohlenwasserstoffen (HC), Kohlenstoffmonoxid (CO) und Partikeln (Ruß), um den gesetzlich vorgeschriebenen NO_x-Grenzwert mittels motorischer Maßnahmen einzuhalten. Letzteres erfolgt an beiden Motoren durch externe, gekühlte Abgasrückführung. Zum reibungslosen Betrieb des Dieselpartikelfilters ist es notwendig, dass die Motoren alle das gleiche Emissionsverhalten zeigen. Zusätzlich darf sich das Emissionsverhalten im Laufe des Motorlebens nicht ändern. Ferner sollte über einen Zeitraum von mindestens 60 Prozent der Motorbetriebsdauer die mittlere Abgastemperatur oberhalb von 250°C liegen. Kann das nicht gewährleistet werden, so muss, abhängig von der Rußbelastung des DPF, das Temperaturniveau in der Abgasanlage angehoben werden. Dies geschieht durch die Aktivierung einer alternativen Motorbetriebsart, dem Heatmode, in dem der Motor auf

Kosten eines höheren Kraftstoffverbrauchs höhere Abgastemperaturen liefert. Kommt es auch durch diesen Betriebsmodus nicht zu einer Verringerung der Rußmasse im DPF, so muss eine Stillstandsregeneration durchgeführt werden. Hierbei wird der DPF am sicher abgestellten Gerät binnen 30 Minuten durch einen besonderen Motorbetrieb zu 95 Prozent regeneriert.

Entwicklung angepasster Diagnosefunktionen

Die komplexen Funktionen, die den Betrieb des CRT-Systems ermöglichen, wurden größtenteils bei DEUTZ entwickelt. Die durch das von außen simpel wirkende CRT-System (großer DOC-DPF-Verbund, drei Sensoren) drastisch gestiegene Komplexität hinsichtlich Motorbetrieb, Kalibrierung und Diagnose schlägt sich massiv in der Systementwicklung (Betriebskonzept inklusive Softwarelösung) und im wesentlich höheren Bedienungsaufwand der Motoren wieder (drei Betriebsmodi). Unentbehrlich für das CRT-System ist die genaue Kenntnis der Rußbelastung des DPF. Dazu ist es ▶



Im Falle einer Stand-Still-Regeneration gleicht die Systemdiagnose die Informationen mit dem Datenstand ab. (Grafiken: Deutz)

Spielen Sie nie mit der Sicherheit Ihrer Mitarbeiter ...



... nach dem Unfall gibt es kein Zurück!

Darum schulen und unterweisen Sie Ihre Mitarbeiter.

Wir machen es Ihnen leicht, denn wir führen u. a. folgende Aus- und Fortbildungsunterlagen:

- Gabelstaplerfahrer, Flurförderzeugführer
- Kranführer aller Kranarten
- Sicheres Anschlagen von Lasten
- Fahrbare Hubarbeitsbühnen
- Erdbaumaschinenführer
- u.v.m.

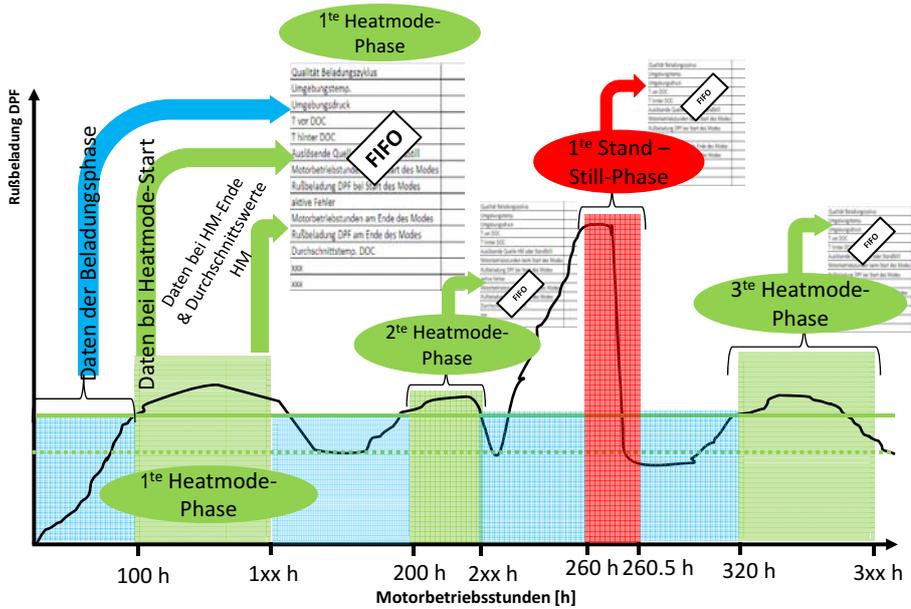
Einen Prospekt senden wir Ihnen gerne kostenlos zu, rufen Sie uns einfach an: 0 89 / 8 54 65 – 0.

Alle Informationen erhalten Sie auch auf unserer Internetseite www.resch-verlag.com.



- Partner für qualifizierte Ausbilder -

Verlag Dr. Ingo Resch GmbH
Maria-Eich-Straße 77 • D-82166 Gräfelfing



Die Analyse von Fehlern und Fehlbedienungen im Abgassystem liefern auch wichtige Erkenntnisse für die Entwicklung von Abgassystemen für kommende Emissionsstufen.

erforderlich, das Motoremissionsverhalten hinsichtlich Ruß und der Stickstoffoxide (NOx) abzubilden. Ferner muss sowohl die NO₂-Bildung durch den DOC als auch der Rußabbrand im DPF in Softwaremodellen abgebildet werden. Beide Modelle zusammen ermöglichen dann die Berechnung der DPF-Rußbelastung. Zusätzlich muss eine bestmögliche Betriebslogik entwickelt werden, die beste Motorleistung und die störungsfreie CRT-Systemfunktion in sich vereint.

Ein derart komplexes System erfordert die Entwicklung angepasster Diagnosefunktionen, da die konventionellen Diagnoseverfahren in diesem Fall nicht mehr ausreichen. Neben den Erfordernissen zur Sicherstellung eines gefahrlosen Betriebes, ist es Aufgabe der Diagnose, dem Deutz Service zuverlässige und schnelle Fehlerfindung zu

ermöglichen. Seit der Einführung von elektronischen Motorsteuergeräten (ECU) und verschiedener Sensoren und Steller, verfügt jedes Motorsteuergerät über eine Sensor- bzw. Stellerdiagnose, die auf den drei Standardverfahren Elektrische Diagnose Sensor/Steller, Plausibilitätsdiagnose eines Sensorsignals und Reaktionsdiagnose eines Stellers basiert. Damit kann eine Vielzahl von Fehlern erkannt werden. Ist ein Fehler aufgetreten, so wird er namentlich gespeichert und löst gegebenenfalls fehlerspezifische Reaktionen aus, die die Sicherheit gewährleisten und den Betreiber informieren. Die Zusammenhänge zwischen Sensorfehler bzw. Stellerfehler und nötiger Fehlerreaktionen werden in der Entwicklungsphase im Rahmen einer FMEA (Failure Mode and Effects Analysis, Fehlermöglichkeits- und Einflussanalyse oder kurz Aus-

wirkungsanalyse) untersucht und bewertet. Daraus leiten sich 85 Prozent der Diagnosefunktionen ab. Allerdings hat das Verfahren einer FMEA Grenzen: Es wird grundsätzlich nur der Ausfall eines Sensors betrachtet, nicht der von z.B. zwei Sensoren gleichzeitig. Des Weiteren sind einige Fehler auch nur mittels Beobachtung komplexer Zusammenhänge über längere Zeiträume zu erkennen. In beiden Fällen kann die bisherige Diagnose einen Fehler nicht feststellen.

Einführung einer Systemdiagnose

Um den Deutz-Service trotz der gewachsenen Komplexität bestmöglich zu unterstützen, aber auch, um aus Geräteausfällen mehr Informationen zu deren Umständen zu erhalten, wird mit der Einführung der Abgasstufe IIIB bei Deutz erstmals eine Systemdiagnose eingesetzt. Sie geht über den klassischen Diagnoseansatz hinaus, in dem sie z. B. ausgewählte Nebeninformationen speichert wenn ein bestimmtes Ereignis eintritt.

Ein Beispiel hierfür ist der Fehler „Dieselpartikelfilter mit Ruß überladen“. Als Fehlerursache kommen z.B. ein defekter Differenzdrucksensor, ein in der Position offen blockiertes Abgasrückführventil, oder auch ein nachtröpfelnder Injektor sowie Ignoranz des Betreibers gegenüber der Stand-Still-Aufforderung in Frage. Liegt einer der zu diagnostizierenden Fehler vor, so kann die Ursache direkt durch den Service behoben werden. In den beiden letztgenannten Fällen bleibt die Ursache allerdings unklar. Ein nachtröpfelnder Injektor kann nur gefunden werden, wenn man weiß, in welchen Zeitabständen Heatmode bzw. Standstill angefordert wurden und welche Quelle die Modi angefordert hat. Darüber hinaus

Wir kaufen gegen Barzahlung

Ihre überzähligen Baumaschinen:

- Radlader
- Mobilbagger
- Raupenbagger
- Baggerlader
- Wirtgen-Strassenfräsen
- Straßenfertiger
- Walzen
- Grader
- Planierraupen
- Rampenspritzgeräte
- Asphaltmarkierungsmaschinen
- Tieflader + Kipphanhänger
- LKW als Kipper



SCHWICKERT GmbH
 Baumaschinen und Nutzfahrzeuge
 Schwickertstr. 1 · D-31863 Coppenbrügge
 Tel. +49 5156 784-0 · Fax +49 5156 784-29
 info@schwickert.com

Der HKL MIETPARK – über 130 x deutschlandweit!



Freecall 0800-44 555 44 www.hkl-baumaschinen.de

ist auch der Betreiber als Fehlerursache nicht auszuschließen. Fehlbedienung ist aber vom Steuergerät nicht zu erkennen. Solche Fehler erfordern eine Systemdiagnose. Komplexe Fehlererkennungsverfahren registrieren gleichzeitige Ausfälle von mehreren Sensoren oder beobachten Kennwerte einer Komponente über längere Zeit zur Erkennung von Alterung oder Drifteffekten. Die Speicherung festgelegter Werte zu bestimmten Zeitpunkten führt zu einer Regenerationsstatistik. Bei Betriebsartwechseln des Motors (Heatmode, Stand-Still) werden umfangreiche Informationen hinsichtlich des Motorbetriebs und des CRT-Systems gespeichert: Temperaturen, Drücke, Motorbetriebsstunden, Belastung des Partikelfilters, anliegende Fehler. Damit steht eine Vielzahl von Nebeninformationen zur Verfügung, die beschreiben, unter welchen Umständen ein Heatmode oder eine Stand-Still-Regeneration angefordert wurde.

Stellen die komplexen Fehlererkennungsverfahren im Wesentlichen eine Erweiterung bekannter Methoden dar, so handelt es sich bei der Regenerationsstatistik um

eine komplette Neuheit. Die Speicherung erfolgt in einem Ringspeicher mit einer festen Anzahl von (n) Speicherplätzen.

Er arbeitet nach dem sogenannten FIFO-Prinzip (First In, First Out). Das bedeutet, dass nach dem Füllen aller Speicherplätze bei erneutem Speicherbedarf, alle Speicherbilder einen Platz aufrücken. So entsteht Platz für das neue Speicherbild und das älteste wird gelöscht. Auf diese Weise sind immer die letzten (n) Speicherbilder sichtbar. Dabei werden die Informationen maximal kompakt gespeichert. Sie benötigen pro Speicherbild nur 22 Byte im dauerhaften Speicherbereich des Motorsteuergeräts (EEPROM).

Insgesamt können sowohl für den Heatmode als auch für die Stillstandsregeneration n Speicherbilder im Steuergerät erfasst und per Serviceprogramm (SERDIA) ausgelesen werden.

Diese Informationen und deren Auswertung versetzen Deutz in die Lage, schleichende oder komplexe Fehler, aber auch Fehlbedienungen zu entdecken. So kann z.B. durch Vergleich des Zeitpunktes zur Standstill-Aufforderung mit dem Zeitpunkt

der Stand-Still-Durchführung durch den Betreiber festgestellt werden, wie lange die Aufforderung ignoriert worden ist. Zusätzlich gewinnt Deutz anhand dieser Daten erstmalig Erkenntnisse über die Umstände, unter denen das System funktioniert hat oder ausgefallen ist. Dies ist bisher oft schon bei den Entwicklungsgeräten ein Problem, da die genauen Umstände eines Feldtestgeräteausfalls meistens unbekannt bleiben oder vermeintlich unwichtige Informationen nicht mitgeteilt werden. Da diese Daten von jedem Motor anfallen, ergeben sie ein umfangreicheres Bild als es die größte Testgeräteflotte liefern könnte. Ferner macht es teilweise sogar aufwändige Dataloggereinbauten überflüssig. Die Rückspeisung dieser Erkenntnisse in die Entwicklung ermöglicht dann eine kontinuierliche Produktverbesserung. So können die Serienerfahrungen der Motoren der Emissionsstufe Tier4i / Stufe IIIB wertvolle Erkenntnisse für die Systementwicklung für die Emissionsstufe Tier4 final / IV liefern.

Info: www.deutz.com ■

Besuchen Sie uns auf der
bauma2013
 15.-21.04.2013, München
 Stand 708/5 | Freigelände F7

engcon®

EC226 die neue Tiltrotatorgeneration von engcon

Die neue Generation basiert auf einem komplett innovativen Prinzip und bietet vor allem die Möglichkeit zum Einbau moderner Kommunikationstechnologie. Wartungsfreundlichkeit, Schwenkwinkel und Verschleißfestigkeit standen während der etwa einjährigen Entwicklungsarbeit an vorderster Stelle.

Generation 2 wurde nach Kundenvorgaben und Wünschen an die aktuelle Generation umgesetzt.



www.engcon.com

Off-Road statt geländegängig



Test bestanden: Der Einsatz von Hubarbeitsbühnen in Steigungen bis 11° ist anspruchsvoll, aber möglich. (Foto: Palfinger)

Wie kann man eine geländegängige Hubarbeitsbühne noch besser machen? Diese Frage stellte sich Hartmut Späth von der Stützle-Späth Arbeitsbühnenvermietung und fand zusammen mit Palfinger Vertriebsleiter Horst Bröcker einen Mitstreiter zur Lösung des Problems.

Beide fanden schnell heraus: Man muss an der Basis beginnen und schon bei der Auswahl des Fahrzeuges neue Ansätze finden. Die Wahl fiel letztendlich auf einen Mercedes-Benz Atego 918 AF, ein Fahrgestell, das vor allem bei Feuerwehren und Hilfsorganisationen Verwendung findet. Das Fahrgestell wurde speziell für den Einsatz in schwierigstem Gelände konzipiert, für tiefen Untergrund und extreme Steigungen. Bei der Hubarbeitsbühne entschied man sich für eine P 210 BK von Palfinger,

die sich für die verschiedensten Einsätze durch ihr geringes Gewicht, ihre hohe Beweglichkeit und der stabilen Konstruktion als besonders geeignet erwiesen hat. Dass dieser Ansatz von Hartmut Späth kam, ist nicht verwunderlich. Der Arbeitsbühnenvermieter aus dem baden-württembergischen Schelklingen ist bekannt für seine Allradfahrzeuge. An den Standorten Karlsruhe, Stuttgart, Köngen und dem Stammsitz in Ulm/Schelklingen bietet er neben Standard-Hubarbeitsbühnen auch viele hochisolierte und geländegängige Hubarbeitsbühnen an.

Konzept beweist seine Tauglichkeit

Um die volle Einsetzbarkeit im Gelände gewährleisten zu können, wurde die Hub-

arbeitsbühne mit einer Stollenbereifung ausgestattet, die man sonst nur von Traktoren und landwirtschaftlichen Fahrzeugen kennt. Mit den verlängerten Stützen kann dank des hohen Stützhubes an Steigungen bis zu 11° abgestützt werden. Dank der maximal tolerierten Aufstellungsgenauigkeit von 5° ist diese Schrägstellung der Hubarbeitsbühne möglich. Die Hubarbeitsbühne verfügt nur über Senkrechtstützen, da aufgrund des höheren Fahrzeuggewichtes bei senkrechter Abstützung der maximale Arbeitsbereich kreisrund um das Fahrzeug erreicht werden kann. Dies ist durch das begrenzte Platzangebot im Gelände ein großer Vorteil.

Zusätzlich ermöglichen die keilförmigen Unterlegplatten eine noch sicherere und komfortablere Abstützung. Auf Wunsch wurde das Fahrzeug mit angepassten Staukästen und Ablageflächen, sowie einer Anhängerkupplung und schon fast selbstverständlich mit einem 1.000 Volt isolierten Kunststoffkorb ausgestattet. Vor Auslieferung ließ es sich Palfinger-Vertriebsleiter Horst Bröcker nicht nehmen, die Hubarbeitsbühne selbst im extremen Geländeeinsatz zu testen. Auf einem Feldweg am naheliegenden Högl (827 m) wurde die P 210 BK unter Extrembedingungen getestet. Auf nassem und schwierigem Untergrund und bei einer Steigung von knapp 11° bewies das neue Konzept seine Praxistauglichkeit.

Auch der neue Besitzer Hartmut Späth testete die neue Hubarbeitsbühne gleich auf Herz und Nieren. Seitdem ist er ganz stolz auf sein neues Fahrzeug. Damit verfügt seine Arbeitsbühnenvermietung erneut über eine einzigartige Lösung für seine Kunden.

Info: www.palfinger.de ■

Bankettbau und -instandhaltung

Laut einer ADAC-Statistik von 2008 sind unzureichend befestigte Bankette die achthäufigste Unfallursache bei Pkw-Unfällen. Verfolgt man in den Tageszeitungen die Berichte über schwerere Verkehrsunfälle, dann drängt sich der Eindruck auf, dass sich daran bis heute nichts verbessert hat, eher das Gegenteil dürfte der Fall sein. Viele Bankette sind ausgefahren, weisen Schlaglöcher auf oder liegen zu tief. Sicher

hängt das auch mit dem geringen Budget der öffentlichen Verwaltungen für die Straßeninstandhaltung zusammen.

Das konventionelle Instandhalten der Bankette ist aufwändig. Das alte Bankett muss grob aufbereitet werden, der für das neue Bankett notwendige Mineralbeton angefahren und dann meist mittels Schaufel und Rechen aufgebracht und zum Schluss mit einem Verdichtungsgerät verdichtet

werden. Letzteres erfordert besondere Konzentration; das Gerät muss möglichst nahe am Straßenrand geführt werden, sollte aber nicht auf dem Asphalt aufsitzen, da dann das Verdichtungsergebnis recht mangelhaft ist. Zum Schluss ist dann der Straßenrand sauber abzukehren, um Stein schläge durch aufgewirbelte Steinchen zu vermeiden. In der Regel halten sich bei diesen Tätigkeiten bis zu fünf Personen im

Verkehrsraum auf, was eine besonders sorgfältige Verkehrssicherung erforderlich macht. Pro Tag können so zirka 1 bis 2 km Bankett wieder hergerichtet werden.

Diese Vorgehensweise könnte jetzt der Vergangenheit angehören. Mit dem neuartigen Bankettfertiger der Firma Friedl-Transporte lässt sich der Aufwand für die Instandhaltung von Banketten deutlich reduzieren. Das Unternehmen aus Vilshofen in der Oberpfalz hat ein Lkw-Anbaugerät entwickelt, mit dem alle oben geschichteten Teilverrichtungen integriert ausgeführt werden. Dieser Bankettfertiger säubert und bereitet das Altbankett mit zwei Kreiseleggen auf und bringt dann auf einer Breite von 40 cm den Mineralbeton zweilagig auf, zieht ihn auf das eingestellte Höhenniveau ab und verdichtet jede Lage nacheinander mit den beiden integrierten Rüttelverdichtern. Schlaglöcher werden bei diesem Verfahren automatisch ausgeglichen. Der notwendige Mineralbeton wird vom Lkw automatisch verbrauchsgesteuert in die Vorrichtung gekippt. Zum Schluss wird der Straßenrand mit einem rotierenden Spiralbesen gekehrt. Der Bankettferti-



Der neu entwickelte Anbaufertiger automatisiert den Bankettbau und die Bankettinstandhaltung. (Foto: Friedl)

ger ist bezüglich des Höhenniveaus und des Seitenabstandes zum Straßenrand steuerbar. Dies erledigt der Fahrzeugführer, der über Kamera und Monitor das Arbeitsfeld stets im Blickfeld hat. Mit dieser Anbauvorrichtung können bis zu 10 km pro Tag gefertigt werden, außerdem sind

keine weiteren Personen im Verkehrsraum mehr nötig. „Das bringt klare Kostenvorteile,“ sagt Geschäftsführer Anton Friedl, der den Prototyp seit gut einem Jahr im Produktiveinsatz hat und bereits etliche hundert Kilometer Bankett aufgebracht hat. „Vor allem gewerbliche Straßenbauunternehmen haben nach anfänglicher Skepsis schnell die Vorteile des Systems schätzen gelernt,“ so Friedl weiter. Auch kommunale Auftraggeber zeigten wachsendes Interesse.

Momentan wird gerade das Gebrauchsmuster für dieses Anbaugerät bei der Patentbehörde beantragt. Anton Friedl denkt aber bereits über eine Weiterentwicklung des Gerätes nach, mit der die Feinsteuerung des Bankettfertigers entlang des Straßenrands automatisiert werden kann. Erste Versuche dazu laufen bereits. Neben dem Bankettfertiger hat Anton Friedl eine weitere interessante Lkw-Anbauvorrichtung entwickelt, mit der im Schritttempo Wegeoberflächen mit unterschiedlichen Profilen aufgeschottert und abgezogen werden können.

Info: www.friedl-transporte.de ■



bauma
2013

15. – 21. April 2013

Halle A5 | Stand 331/430

Gemeinsam mehr bewegen



BERCO Deutschland GmbH

Hagener Straße 256-270 · 58256 Ennepetal

Telefon +49 2333-606-0 · info@berco.de · www.berco.de

BERCO Deutschland



ThyssenKrupp

Theorie und Praxis vereint

42. VDBUM-Großseminar vom 26. Februar bis 1. März 2013



Auf diesen Anblick freuen sich VDBUM-Fans das ganze Jahr. (Fotos: VDBUM)

In wenigen Tagen geht es los: Unter dem Motto „Innovation aus Forschung und Erfahrung“ treffen sich Fachleute aus Theorie und Praxis unterschiedlichster Technik-Sparten beim diesjährigen VDBUM-Großseminar in Braunlage. Durch die Verzahnung von Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungshintergründen werden die Prozesse rund um die behandelten Themenkreise für alle Beteiligten auf besondere Weise nutzbar gemacht.

Kompetenzen auf besondere Weise zu bündeln ist eine der besonderen Stärken des VDBUM. Diese Stärke wird bei Mitgliedern, Freunden und Unterstützern geschätzt. Schon bei der Anfahrt zum traditionellen Tagungsort Maritim-Berghotel setzt bei geübten Teilnehmern das Seminarfeeling ein. Im Außengelände grüßen Baumaschinen, Baufahrzeuge und -geräte. Nun befinden wir uns gerade in einem bauma-Jahr und damit wird dieser Gruß besonders spannend, denn offiziell werden die meisten der Exponate, die in Braunlage im Außengelände und im Foyer zu sehen sind, eigentlich erst im April 2013 in München präsentiert. Gibt es also eine bessere Mög-

lichkeit als diese, sich auf entspannte Art und Weise sowie mit einigem Vorsprung über die technischen Neuheiten zu informieren? Viel Wissen mit Tiefgang in kompakter Form verspricht darüber hinaus wie immer das in Sonderseminare für spezielle Interessenslagen und Workshops gegliederte Seminarprogramm.

Sonderseminar Wasserbau

In Deutschland werden über die Bundeswasserstraßen nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums jährlich Gütermengen von bis zu 240 Millionen Tonnen transportiert. Dies entspricht fast 75 Prozent der Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen beziehungsweise 14 Millionen Lkw-Fahrten. Damit leistet die Binnenschifffahrt einen bedeutenden Beitrag zur Bewältigung der Transportnachfrage. Außerdem sind von der Binnenschifffahrt und den Häfen zirka 400.000 Arbeitsplätze abhängig. Alles gute Gründe, sich näher mit dem Thema Wasserbau zu beschäftigen.

Über die allgemeinen Trends im Verkehrswasserbau wird es im Sonderseminar Wasserbau schnell zu den konkreten Herausforderungen gehen. Neben den Grundlagen der Stabilität von Schwimmenden Geräten lernen die Teilnehmer konkrete Anwendungsbeispiele der Firma Baars kennen. Welche Herausforderungen Hydraulikhämmer bei Offshore-Projekten heute zu meistern haben, darüber informiert Menck. Gerade in den für viele Tiere sensiblen Bereichen der Nord- und Ostsee geht es darum, spezielle Lösungen zu entwickeln. Auf Sonderlösungen im Wasserbau hat sich ein wei-

teres Unternehmen spezialisiert. Der Einsatz von Flüssigboden wird wegen seiner unkomplizierten Einsatzmöglichkeiten oftmals favorisiert und ausführlich in einem Vortrag vorgestellt. Bituminöse Abdichtungen im Wasserbau werden großtechnisch bereits seit mehr als 50 Jahren verwendet. Darüber hinaus kommt in den letzten Jahren die Asphaltbetonkerndichtung wieder mehr zum Einsatz. Für diese Bauweisen ist ein spezieller Gerätepark notwendig, der im Beitrag von Strabag vorgestellt wird. Sennebogen präsentiert sich als Partner für den Wasserbau, Panolin schließlich stellt ein Bio-Hydrauliköl vor, das sowohl biologisch abbaubar als auch lebensmittelverträglich ist.

Sonderseminar Herausforderung Energiewende

Die deutsche Bauindustrie spielt beim Ausbau der erneuerbaren Energien bereits seit Jahren eine Schlüsselrolle. Sie wird diese Rolle auch beim Ausbau der gesamten Energieinfrastruktur sowie bei der energetischen Sanierung des Gebäudebestandes einnehmen. Die Frage ist, in welchem Umfang und in welcher Geschwindigkeit dies alles im Rahmen der von der Politik ausgerufenen Energiewende geschieht. Die Marktentwicklung jedenfalls ist in vielen Bereichen bereits weit fortgeschritten, der Innovationsdruck groß. So hat sich Liebherr in den letzten Jahren mit Krankonzepten für den Bau von Windkraftanlagen befasst und stellt diese in zwei Seminarblöcken vor. Ebenso Max Bögl: Das Unternehmen entwickelte für seine Hybridtürme ein eigenes Errichtungsverfahren, welches speziell für ▶

ENDLICH IST ES MÖGLICH!

EIN HYDRAULIKÖL FÜR DEN
BIO & LEBENSMITTEL BEREICH



PANOLIN ORCON SYNTH E



PANOLIN®
Swiss Oil Technology +

Prüfergebnisse zeigen, dass PANOLIN ORCON SYNTH E dem Mineralöl überlegen ist. Aufgrund der besseren Schmierwirkung ergeben sich höhere Wirkungsgrade und in Verbindung damit geringere Öltemperaturen. Dies bedeutet letztendlich einen geringeren Energieverbrauch und eine längere Öl- Lebensdauer.



Die Pausen geben ausreichend Zeit für Fachgespräche.



Welche Vorteile bietet mir diese Maschine?

Waldstandorte ideal geeignet ist. Energieeffizienz, Innovationen für ökologisches Bauen sowie normengerechter und sicherer Einsatz von Baustrom und Lasergeräten werden weitere Themen dieses Sonderseminars sein.

Sonderseminar Abgasrichtlinien

Viele Kommunen aber auch private Träger werden in den kommenden Jahren die Partikelfilterpflicht für Baumaschinen einführen. Vor allem auf die kleinen und mittleren Betriebe der Bauwirtschaft droht eine Kostenlawine zuzurollen, die für manchen Betrieb das Aus bedeuten könnte. Über den aktuellen Stand und die Perspektiven dieser Planungen informiert im Sonderseminar Abgasrichtlinien der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie. Das Land Berlin stellt seine Planungen zur Einführung einer Partikelfilterpflicht vor, die für Deutschland Pilotcharakter haben dürften. HJS zeigt, wie eine Nachrüstung mit Partikelfiltern technisch gelöst werden kann, über automatische Motor-Stopp-Lösungen bei Baumaschinen zur Reduktion von Abgasen informiert die Berufgenossenschaft Bau.

Sonderseminar Baumaschinen gestalten Landschaften

Der Garten- und Landschaftsbau (GaLaBau) etabliert sich seit vielen Jahren mit stetig wachsenden Umsatzzahlen. Hersteller und Händler von Baumaschinen reagieren auf diese Entwicklungen und bieten zunehmend kleine, wendige und vielseitig einsetzbare Maschinen im Kompaktbereich an. Was es dabei zu beachten gilt und nach welchen Kriterien die effizientesten Maschi-

nen für den GaLaBau ausgewählt werden, darüber informieren Avant, Mecalac sowie Zeppelin Rental. Wie diese wendigen Alleskönner sicher auf die Baustelle gelangen, also sicher geladen werden, darüber informiert RUD Ketten.

Die Installation von Pflaster- und Plattenbelägen ist eine der Hauptaufgaben im GaLaBau. Probst zeigt Lösungen auf, wie diese Installation bei großen Flächen maschinell gelöst werden kann. Auch der GaLaBau ist mit seinen eingesetzten Maschinen und Nutzfahrzeugen natürlich von der Emissionsgesetzgebung betroffen. Was mit der Stufe Euro VI für Lkw auf die Anwender zukommt und welche Transportlösungen es dafür gibt präsentiert MAN.

Forschung trifft Praxis

Mit der erneuten Auflage von „Forschung trifft Praxis“ werden die Teilnehmer des Seminars auf den neuesten Stand des Wissens in der Baumaschinenforschung gebracht. So wird es unter anderem um die Fragen gehen, warum Maschinen mit elektrifiziertem Antrieb noch so selten auf Baustellen zu sehen sind und ob es Konzepte gibt, dies zu ändern. Zweifelsohne bieten Elektromotoren große Potenziale für eine Verbesserung der Arbeitsprozesse, wenn sie auch die hydraulischen Antriebe nach heutigem Stand der Technik nicht vollständig ersetzen können. Weiter geht es um die Optimierung und Effizienzsteigerung von Teilaspekten an Maschinen, so z. B. Wiegesysteme oder Handsteuersysteme für den Löffel. Und wo, wenn nicht an Forschungseinrichtungen, kann mit modernen Simulationsmethoden modellhaft an der Entwicklung des praxisgerechten Fahrerarbeitsplat-

zes geforscht werden? Vertreter der FH Köln, der Universitäten Bochum und München sowie der TU Dresden stellen ihre Forschungsansätze und Lösungen vor.

Nachwuchspreis für Studierende

Zum ersten Mal wird im Rahmen des Großseminars der VDBUM-Nachwuchspreis für Studierende und Jungakademiker an Fachhochschulen, Universitäten und Forschungseinrichtungen vergeben. Die preiswürdigen Arbeiten und Konzeptionen sollen darauf abzielen, die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Baumaschinen sowie Komponenten und Anbauwerkzeugen zu steigern und somit den Nutzen für Anwender erhöhen. Sie sollen mit einem Plus in Sachen Sicherheit und Energieeffizienz gekoppelt sein.

In beiden Kategorien wird jeweils ein mit 2.500 Euro dotierter erster Preis und ein mit 1.000 Euro dotierter zweiter Preis vergeben. Den Preisträgern ist in jeder Hinsicht eine große Bühne sicher: Die Preisverleihung findet im Rahmen einer Abendveranstaltung in Braunlage statt. Der erstmals ausgelobte Nachwuchspreis des VDBUM soll künftig jedes Jahr im Rahmen des Großseminars vergeben werden. Den Schlusspunkt des Seminars setzt diesmal eine After Work Party schon am Freitagabend. Warum After Work? Weil zuvor, am Freitagnachmittag, in der Mitgliederversammlung noch etwas „gearbeitet“ werden muss. Zur Belohnung ist der Samstag diesmal frei. Das Programm und die Anmeldeunterlagen des Seminars 2013 stehen für Kurzentschlossene auch jetzt noch im Internet zum Download zur Verfügung.

Info: www.vdbum.de ■

Neuer Gastredner am Eröffnungsabend des diesjährigen Großseminars

Durch ein vielleicht nicht zufriedenstellendes Wahlergebnis haben wir leider eine Absage des angekündigten Gastredners für den Eröffnungsabend erhalten, sind aber überzeugt, dass wir mit Herrn Reiner Calmund einen Fachmann gewinnen konnten, der aus seinem globalen Wissensfundus einiges mit auf den Weg geben wird.

„Kompetenz und Leidenschaft, das ist die Formel zum Erfolg“.

Reiner Calmund, Jahrgang 1948, ist Fußball-Experte und Manager. Er arbeitete fast 30 Jahre lang erfolgreich als Manager des Fußball-Bundesligisten Bayer 04 Leverkusen, den er zu einem internationalen Top-Klub formte. Nach seinem Rückzug 2004 war er u.a. als offizieller Botschafter der nordrhein-westfälischen Landesregierung für die FIFA Fußball-Weltmeisterschaft 2006 tätig, in gleicher Funktion bei der „UEFA Euro 2008“ für die Host-City Klagenfurt. Zudem widmete er sich vielen Projekten, startete eine erfolgreiche Karriere als Vortragsredner, Kolumnist und

Blogger. Im TV glänzt „Calli“ unter anderem als witziger Juror der Kocharena, pfiffiger Kandidat in Promi-Quiz-Shows sowie als gefragter Experte in vielen Fußball-Formaten. Sein Projekt „Iron Calli“ wurde mit dem „Health Media Award“ ausgezeichnet und ausführlich von den TV-Sendern RTL und VOX begleitet. Mit seiner 2008 veröffentlichten Autobiografie „fußballbekloppt“ hielt er wenige Wochen nach Erscheinen Einzug in die „Spiegel“-Bestsellerliste.

Drei Jahre später, im Herbst 2011, gelang ihm mit dem humorvollen kulinarischen Lebenslauf „Eine Kalorie kommt selten allein“ das gleiche Kunststück noch einmal.

Bei Talkshows und in Expertenrunden ist er ein geschätzter Gast und Gesprächspartner, der immer Spannendes und Anekdotenreiches – nicht nur aus der Fußballwelt – zu berichten weiß. Mit seinen vielfältigen Erfahrungen aus der Sport- sowie aus der Unternehmenswelt ist Reiner Calmund zudem ein gefragter Redner auf Kongressen und Firmenveranstaltungen.

Aufgrund seiner großen Bekanntheit und hohen Beliebtheit wird er regelmäßig von nam-



haften Unternehmen als Werbe-Testimonial verpflichtet. Der Privatmann Calmund widmet sich seit Jahren intensiv sozialen Projekten im In- und Ausland.

Branchentreff „Schweißtechnik“

14. März 2013

VDBUM-Zentrale Stuhr/Bremen



Schweißtechnik allgemein

- Schweißen im Fahrzeug- und Maschinenbau allgemein
- Qualitätssicherung im Stahlbau (bauaufsichtlicher Bereich)
- Gegenüberstellung DIN 18800 T 7 – DIN EN 1090

Referent: Dipl.-Ing. Joachim Menneböck, SLV-Hannover



Sicherheit beim Schweißen

- Schadstoffe beim Schweißen
- Lüftungsmaßnahmen
- Schweißen in engen Räumen

Referent: Dipl.-Ing. Rolf Woyzella, BG-Holz und Metall



Schweißtechnische Reparaturen

- an Kabinen für Baugeräte
- an Rahmen und Auslegern
- mechanische Bearbeitung
- weltweite Reparaturschweißungen

Referent: Dipl.-Ing. Thomas Firner, Echle Hartstahl GmbH



Verschleißminimierung an Baugeräten und Maschinen

- Verschleißstahl Hardox®
- Sinnvoller Einsatz von Verschleißteilen erhöht die Standzeit
- Praxisbeispiele

Referenten: Robert Lind, Zdenka Andersson, SSAB EMEA AB, Schweden



Schweißzusätze/Übersicht/Eigenschaften/Auswahl

- Grundlagen und Eigenschaften
- Schweißzusätze für Reparatur und Instandhaltung im Baumaschinensektor

Referent: Dipl.-Ing. Rolf Edelmann, Oerlikon Schweißtechnik GmbH

VDBUM

Verband der Baubranche,
Umwelt- und Maschinentechnik e.V.

VDBUM Service GmbH, Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr,
service@vdbum.de, Tel.: 0421-87 16 8 16, Fax: 0421-87 16 888

Europäische Baumaschinenindustrie

Emissionsgesetzgebung muss branchenspezifisch erfolgen

Die europäische Baumaschinenindustrie setzt sich dafür ein, dass der Ausstoß von CO₂, Stickoxiden und Feinstaub weiterhin konsequent verringert wird, fordert aber eine branchenspezifische und realistische Vorgehensweise.

„Wir sehen nicht nur einer fünften Runde bei der Abgasgesetzgebung entgegen, sondern sind auch noch mit Initiativen von Großstädten wie Berlin oder Graz konfrontiert, die fordern, alle Baumaschinen im innerstädtischen Bereich mit Dieselpartikelfiltern auszurüsten, um so die von der EU festgelegten Ziele der Luftreinhaltung zu erreichen“, erklärt Wolfgang Burget vom europäischen Baumaschinenverband CECE und Geschäftsführer der Liebherr EMtec GmbH.

In den letzten zehn Jahren habe die europäische Baumaschinenindustrie die Effizienz ihrer Maschinen und Prozesse stetig verbessert und den Treibstoffverbrauch und die Emissionen der Maschinen konsequent gesenkt. „Offenbar reicht das nicht aus, schenkt man den Lobbyisten in der EU und ihren Mitgliedsstaaten Glauben“, so Burget. „Im Moment kämpfen wir im CECE gegen unrealistische Forderungen. Wir wollen die Entscheidungsträger in der EU und in den Städten davon überzeugen, bei ihrer Lagebeurteilung folgende vier Aspekte zu beachten“, erklärte Burget.

Aspekt 1: Baumaschinen lassen sich nicht mit Autos vergleichen. Sie sind komplexer und verrichten höchst unterschiedliche Arbeiten innerhalb des Bauprozesses. Wegen der vielen Anwendungsmöglichkeiten kann man von einem eher fragmentierten Sektor sprechen mit tausenden von Maschinentypen. Viele Maschinen werden auch in relativ kleinen Stückzahlen produziert, von manchen Modellen manchmal nur zehn Stück im Jahr gefertigt. Burget erklärte, es sei absolut notwendig, diese Situation bei der Einführung neuer Gesetze und Regulierungen zu berücksichtigen.

Aspekt 2: Strengere Grenzwerte für neue



Nachgerüstete Partikelfilter könnten die Sicherheit des Bedieners gefährden oder zum Verlust der Straßenverkehrszulassung führen. (Foto: Puritech)

Maschinen wirken sich nur sehr geringfügig auf die Luftqualität aus, denn ihnen steht eine große Anzahl älterer Maschinen gegenüber, die weniger umweltfreundlich sind.

Aspekt 3: Alle Baumaschinen im Betrieb mit Dieselpartikelfiltern auszurüsten, ist nicht der Schlüssel zu reinerer Luft. Eine solche Vorgehensweise führt zu ganz anderen Herausforderungen.

Aspekt 4: Damit die europäische Baumaschinenindustrie wettbewerbsfähig bleibt, ist es höchst wichtig, dass die Einführung neuer Abgasstufen früher bekannt wird. Nur dann können sich die Hersteller technologisch darauf einstellen. Zwischen den einzelnen Abgasstufen müssen Zeiträume der Stabilität liegen, so dass die Hersteller auch Innovationen in anderen Bereichen realisieren und zur Marktreife bringen können.

Kostenfaktor Abgasgesetzgebung

Mobile Maschinen haben eine eigene Abgasgesetzgebung, mit der Emissionen stufenweise verringert werden, ähnlich wie in der Automobilindustrie. Allerdings bezieht sich die Abgasgesetzgebung ausschließlich auf die Verringerung von Stickoxiden und Feinstaub, aber nicht von CO₂. Die zuletzt eingeführte Abgasstufe IIIB trat 2011 in Kraft. Um diese Abgasstufen zu

erreichen, wurden bis zu 70 Prozent der verfügbaren Forschungs- und Entwicklungskapazitäten allein für die Neukonstruktion von Maschinen eingesetzt, ein immenser Kostenfaktor. Dieses Geld konnte nicht verwendet werden, um andere Kundenanforderungen oder neue Lösungen für die riesigen Märkte außerhalb der EU zu entwickeln. Die Abgasgesetzgebung ist bei weitem der größte Faktor, wenn es um die Kosten von neuen Maschinen geht. Darüber hinaus entstehen zwei Märkte, die EU und Nordamerika sowie die Wachstumsmärkte vor allem in Asien, in denen es eine solche Gesetzgebung nicht gibt und die auch nicht über den Treibstoff verfügen, um solche Maschinen zu betreiben.

Laut Burget hat es seine Branche riesige Anstrengungen gekostet, die Stufe IIIB umzusetzen. Die Bemühungen dauerten weiterhin an. In Abhängigkeit von der kurzfristigen Verfügbarkeit detaillierter technischer Angaben für die neuen Motoren und deren nutzungsgerechter Anpassung an die spezifischen Erfordernisse der Maschinen, gerieten einige, besonders kleinere Hersteller, auch unter einen enormen Zeitdruck. „Und schon steht uns ein neuer Schritt ins Haus: Stufe IV wird ab 2014 Schritt für Schritt eingeführt“. Jedoch verlangen Mitgliedstaaten der EU immer noch strengere Regelungen. ▶

Den Fortschritt erleben.

**bauma
2013**

Besuchen
Sie uns auf der
Freigelände, Block 809-813, 1003/2
Halle A4, Stand 115
15. bis 21. April in München



Liebherr-Werk Nenzing GmbH
Postfach 10, A-6710 Nenzing
Tel.: +43 50809 41-473
E-Mail: crawler.crane@liebherr.com
www.facebook.com/LiebherrConstruction
www.liebherr.com

LIEBHERR

Die Firmengruppe

Die Abgasgesetzgebung befindet sich stets auf dem Prüfstand. „Wir befürchten, dass wir 1:1 genauso behandelt werden, wie die Automobilindustrie. Das wäre weder für unsere Branche, noch unsere Maschinen der richtige Weg“, fügt Burget hinzu.

Einfache Filternachrüstung problematisch

Öffentliche Verwaltungen, wie Städte, Regionen, ja gar ganze Länder fordern die Ausrüstung bereits vorhandener Baumaschinen mit Dieselpartikelfiltern, vor allem der Maschinen, die Abgasstufe IIIA erfüllen und darunter. Aus einer solchen Nachrüstung ergeben sich nicht nur sicherheitstechnische Fragen, sie spiegelt auch eine recht einfache Sicht auf die Dinge wider. Maschinen einfach mit Partikelfiltern auszurüsten fördert weder den Absatz der Maschinen, noch ist es gut für Arbeitsplätze und schon gar nicht hilft es bei der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Weil es für den Baumaschinenbetreiber teuer ist, alte Maschinen nachzurüsten, werden die Kunden versuchen, ihre alten, nicht so effizienten Maschinen länger zu nutzen. Auch damit ist der Umwelt nicht geholfen. Wer für diese Lösung eintritt, sollte bedenken, dass durch die Nachrüstung Veränderungen am Motor nötig sind. Das wiederum kann dazu führen, dass die Maschine die CE-Kennzeichnung verliert. Da Partikelfiltersysteme ausreichend Platz benötigen, der bei der Konstruktion gemäß früherer Emissionsstufen nicht berücksichtigt wurde, müssen sie außerhalb des Motorbereichs angebracht werden und gefährden so unter Umständen die Sicherheit des Bedieners. Möglich ist auch, dass die Maschine ihre Straßenverkehrszulassung verliert.

EU-Regelung zum CO₂-Ausstoß wahrscheinlich

Bisher unterliegt der Baumaschinensektor keiner gesetzlichen Regelung zum CO₂-Ausstoß und ist auch nicht vom CO₂-Emissionshandel betroffen. Mit ihrem Plan, hin zu einer wettbewerbsfähigen CO₂-armen Wirtschaft bis 2050, will die Europäische Kommission Emissionen in Europa um 80 bis 95 Prozent senken. Das wurde von europäischen Staats- und Regierungschefs vereinbart. In dem Plan ist aufgezeigt, wie die für Emissionen in Europa verantwortlichen Sektoren, zum Beispiel die Energieerzeugung, die verarbeitende Industrie, das



Wolfgang Burget vom CECE fordert realistische Zielsetzungen für die Emissionsgesetzgebung für Baumaschinen. (Foto: VDMA)

Verkehrswesen, die Bauwirtschaft sowie die Landwirtschaft in den kommenden Jahrzehnten zu einer CO₂-armen Wirtschaft übergehen können. Einer 2007 verabschiedeten Strategie der Europäischen Kommission zufolge hat die Europäische Union einen umfassenden rechtlichen Rahmen für die Verringerung der CO₂-Emissionen vorgelegt. Diese Gesetzgebung legt bindende Emissionsziele für neue Pkw und kleinere Lkw fest. Es besteht das große Risiko, dass sich die Baumaschinenindustrie unter den nächsten Kandidaten für eine entsprechende Gesetzgebung befindet.

„Wir sind auf solche Initiativen vorbereitet“, stellt Burget fest. Bereits heute arbeite seine Branche daran, wie sie ihren Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen der Maschinen sicherstellen könne. „Unsere Kernbotschaft an die europäischen Institutionen lautet: Keine Regulierungen da, wo der Markt uns schon in die richtige Richtung lenkt.“ Die Branche

bezeichnet ihren Ansatz als ganzheitlich. „Um CO₂ effektiv zu verringern, müssen alle Elemente des Bauprozesses und der Maschine berücksichtigt werden. Neben der Maschine selbst haben auch das Verfahren, der Arbeitsprozess, der Bediener und die genutzten Antriebe einen Einfluss auf die Gesamtleistung. Was wirklich zählt, ist der Gesamtprozess, zum Beispiel: wieviel CO₂ konnte beim Bau einer Autobahn vermieden werden? Das ist etwas, was wir auch unseren Kunden besser vermitteln müssen. Man kann nicht einfach den Motor einer Maschine auf den Prüfstand stellen und seinen Treibstoffverbrauch per Testlauf prüfen. Das ist nicht der richtige Ansatz, das geht klar an der Realität vorbei“, so Burget.

Über marktgetriebene Ansätze entwickeln sich innovative Lösungen, die die Leistung im gesamten Prozess verbessern. Schon heute fordern die Kunden, den Treibstoffverbrauch von Maschinen zu senken, denn Treibstoff ist für sie ein riesiger Kostenfaktor. Neue Lösungen der Industrie konzentrieren sich zum Beispiel auf eine bessere Abstimmung von Prozessen, auf effizientere Hydrauliksysteme, das Reduzieren von Stillstandzeiten, auf neue Antriebe, das Fahrerverhalten oder das Thema Energierückgewinnung. Das passiere alles ohne Regulierung.

Harmonisierung von Zulassungen nötig

Zurzeit gibt es in Europa keine harmonisierte Straßenverkehrszulassung für mobile Arbeitsmaschinen. Für jedes Land gelten unterschiedliche technische Vorgaben und Konformitätsbewertungsverfahren. Diese Vorgaben alle zu erfüllen, ist zeit- und kostenintensiv. Eine vor zehn Jahren veröffentlichte Untersuchung der Kommission wies bereits auf den positiven Einfluss einer Harmonisierung hin, bislang ohne Folgen. Jetzt ist eine neue Untersuchung geplant. Das CECE hat den Vize-Präsidenten der EU-Kommission kürzlich dahingehend sensibilisiert, dass endlich eine Lösung gefunden werden muss. „Bei uns verfestigt sich jedoch der Eindruck, dass das Thema nicht wirklich vorangetrieben wird, weil die nationalen Mitgliedsstaaten höchstwahrscheinlich derartige Initiativen blockieren werden, wir bleiben aber dran“, so Wolfgang Burget.

Info: www.cece.eu
www.vdbum.de ■



LOMBARDINI
A KOHLER COMPANY

- Ersatzteil-Großhandel
- Ersatzmotoren
- Instandsetzung
- Service

Jürgen Kreye · Lombardini Service
26160 Bad Zwischenahn
Tel. (0 44 03) 91 60 00 · Fax 98 33 66
E-mail: Lombardini-Kreye@t-online.de

EUROPA

Eingetrübte Baumaschinenkonjunktur

„Obwohl die Nachfrage nach Baumaschinen in Europa absolut gesehen noch ganz gut ist, macht sich ein Stimmungswandel bei den europäischen Unternehmen bemerkbar“, erklärte Johann Sailer, Präsident des Europäischen Baumaschinen-Komitees (CECE) anlässlich des CECE-Kongresses Ende 2012 in Berlin. „Was uns Sorgen bereitet, ist die Kluft zwischen den europäischen Ländern, die sich in 2012 noch einmal vergrößert hat“. Märkte, wie Spanien und Italien, sind in der ersten Jahreshälfte 2012 noch einmal eingebrochen, andere, wie die skandinavischen und baltischen Länder oder die Türkei, verzeichneten dagegen einen weiteren Anstieg der Nachfrage und große Volumenmärkte, wie Deutschland, Frankreich und Großbritannien zeigten erste Anzeichen für eine Eintrübung.

Geschäftsklima verschlechtert sich

Der CECE-Geschäftsbarometer-Index gibt monatlich Hinweise darauf, wie sich das Geschäftsklima unter den europäischen Baumaschinenherstellern entwickelt. Vier Monate in Folge ist er gefallen. „Das ist ein schlechtes Zeichen“, stellte Sailer fest. Die Mehrzahl der befragten Hersteller schätzten sowohl ihre laufende Geschäftstätigkeit, als auch ihre zukünftigen Geschäftserwartungen negativ ein. Dass die Auftragseingänge sinken, sei dafür ein klares Indiz. Auch die Euro-Krise sorgt für Unsicherheit unter den Unternehmen. Kunden und auch die öffentliche Hand würden in dieser Situation

weniger investieren. Während Ende 2012 ein Plus zu verzeichnen war, sei der Ausblick für 2013 eher pessimistisch. Aber nicht nur die Märkte entwickeln sich höchst unterschiedlich, sondern auch die einzelnen Produktbereiche. So werden Hochbaumaschinen auch zukünftig weiter stark nachgefragt sein, während die Nachfrage für Erd- und Straßenbaumaschinen höchstwahrscheinlich stagnieren oder gar sinken wird. Europaweite Sparprogramme führen dazu, dass weniger in den Straßenbau investiert wird. Wachstum wird es deshalb wahrscheinlich nur dank Ersatzinvestitionen geben. Der Hochbau stellt in Europa das größte Kundensegment dar. Betonmaschinen und Turmdrehkrane befinden sich nach der Krise noch immer auf einem Erholungspfad. In 2012 wurden zwischen fünf und zehn Prozent mehr an Turmdrehkranen verkauft als im gleichen Vorjahreszeitraum. Auch wenn sich die Nachfrage wieder verbessert, bleibt die Lage in den südeuropäischen Ländern besorgniserregend. Der Markt für Fahrmaschiner wuchs im ersten Halbjahr 2012 um über 20 Prozent. Ähnlich sieht es bei den Betonmischanlagen aus. Die Aussichten für diesen Sektor sind nicht so schlecht. Angesichts der positiven Entwicklung beim Hochbau, der in einigen europäischen Ländern zu spüren ist, dürfte die Beschaffung über die reine Ersatzbeschaffung hinausgehen. Die derzeit steigenden Auftragseingänge in diesem Bereich bestätigen diesen Trend.

Info: www.cece.eu

www.vdbum.de ■

Bader & Nürnberger Baumaschinenteile		TESTEN SIE UNS!
HIGH QUALITY PARTS	GENUINE & NON-GENUINE SPARE PARTS	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlasser ▪ Lichtmaschinen ▪ Gummiketten ▪ Bolzen & Buchsen ▪ Dichtsätze ▪ Hydraulikpumpen ▪ Fahrwerksmotoren (0,8-40t) ▪ Kabinenverglasung 	Airmann • Atlas Bobcat • Bomag • CASE CAT • Fuchs • Hitachi Hanix • Nissan • Hanomag Fiat • Kobelco • Komatsu Kramer • Kubota • O&K Liebherr • Neuson Paus • JCB • Schaeff Takeuchi • Volvo Yanmar • Zettelmeyer	
NEU-AUSTAUSCH-GEBRAUCHT Deutz • Mitsubishi • Yanmar Kubota • Perkins • Caterpillar • Komatsu		
KONTAKT UND INFORMATION Adresse: Bader & Nürnberger Baumaschinenteile Inhaber: Bruno Bader Wohlfahrter Straße 15 D- 90475 Nürnberg (Germany)		
Telefon: (+49) 911 81749-0		Telefax: (+49) 911 81749-10
Email: bruno.bader@baumaschinenteile.de		Internet: www.baumaschinenteile.de

AUSZEICHNUNG

Held der Straße



Kraftfahrer Bernd Appelmann ist der Held der Straße 2012. (Foto: Goodyear)

Der Berufskraftfahrer Bernd Appelmann (34) aus dem fränkischen Rentweinsdorf bei Bamberg wurde im Dezember 2012 von Goodyear und dem Automobilclub von Deutschland (AvD) mit dem Titel Held der Straße 2012 ausgezeichnet. Der Titel wurde bereits zum fünften Mal vergeben. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer würdigte dessen vorbildhaftes Handeln: Der 34-Jährige rettete eine Frau mit ihrem Kleinkind aus dem Wrack ihres Pkw, der kurz danach komplett ausbrannte. Die junge Mutter verlor vorher beim Überholen die Kontrolle und prallte mit ihrem Auto gegen Appelmanns Lkw. Seit fünf Jahren suchen Goodyear und der AvD mutige Helden, die durch ihren vorbildlichen Einsatz Leben gerettet haben.

Info: www.goodyear.de ■

<h2>Das intelligente Konzept</h2> <ul style="list-style-type: none"> • zuverlässige Wasserüberleitung bis über 15.000 l/s • sparsamer Energiebedarf und Notlaufreserve • selbstregelnd – bedienungsfrei – wartungsfrei 	
<p>zu erneuernde Kanalstrecke</p>	heber 2000 Bernhard Schmidt heber & pumpen
Marienstraße 62 D-53773 Hennef Telefon 022 42 / 8 38 83 Telefax 022 42 / 86 99 12 E-Mail info@heber2000.de Internet www.heber2000.de	

20 Jahre Linser – Energie für Sachlösungen



LIS arbeitet heute auf einer 5.000 m² großen Betriebsfläche mit Konstruktion, Fertigung, Verwaltung, Logistik und Lager. (Fotos: Linser)

Vor 20 Jahren gründete Michael Linser sein Unternehmen LIS Linser Industrie Service. Mitgeschafter und Prokuristen waren Thomas Mathies und Volker Brochhaus, die die Firmengeschichte aktiv mitgestaltet haben und auch heute noch erfolgreich für die Kunden da sind.

Michael Linser startete mit der Lieferung von Ersatzteilen für Baumaschinen. Heute gehört LIS mit seiner Produktpalette von Laufwerken, Gummiketten, Minilaufwerken, Schneidwerkzeugen und Ersatzteilen zu den führenden Anbietern im Markt. Von großem Vorteil für den Kunden ist, dass selbst spezifiziert, gefertigt und geprüft werden kann. Die Folge ist eine hohe Zuverlässigkeit der LIS Komponenten. Das wissen nationale und internationale Baumaschinenhersteller, für die LIS Erstausrüster ist, zu schätzen. Aber auch der exakt passende Ersatz von Komponenten in Baumaschinen, die in Bauunternehmen, in Gewinnungsbetrieben, im Abbruch oder anderen Branchen im Einsatz sind, gehört national wie international zum Geschäft. Wie ein roter Faden zieht sich durch die gesamte Firmengeschichte der Anspruch, dem Kunden beste Qualität zur Verfügung zu stellen. Dass dies gelingt, kann man auch daran ablesen, dass das Unternehmen in allen Bereichen in den letzten 20 Jahren um das Zehnfache gewachsen ist. Heute arbeiten 40 Mitarbeiter für das Unternehmen. Die Firmenanlagen haben mittlerweile eine Größe von 5.000 m² erreicht und der Umsatz ist auf 20 Millionen Euro gestiegen. Dieser Erfolg basiert

darauf, dass LIS von Beginn an beste Voraussetzungen geschaffen hat, um seinen Anspruch, beste Qualität zu liefern, auch tatsächlich umsetzen zu können.

Eigenes Prüflabor

Zu den Abteilungen der Firma gehören unter anderen Konstruktion, Fertigung, Service und das eigene Prüflabor. Hier können Materialanalysen, Dehnungsprüfungen und zahlreiche weitere Untersuchun-



Daniel und Michael Linser (v.l.).

gen vorgenommen werden. Dadurch kann sofort analysiert werden, ob die geforderten Qualitäten wirklich mit den gefertigten Produkten realisiert werden. Kein Laufwerk, kein Schneidwerkzeug, kein Ersatzteil verlässt das Haus, ohne dass sichergestellt ist, dass die qualitative Voraussetzung für den effizienten Arbeitseinsatz auch erreicht wird. Eigene Spezifikationen, nach denen gefertigt wird, werden ebenso der Prüfung unterzogen, wie alle anderen Produkte. Einen weiteren Teil des Erfolges führt das Unternehmen auf den Service zurück. „Wir sind extrem kundenorientiert.

Was heute bis 15.00 Uhr bestellt wird, ist morgen auch vor Ort. Und wir bemühen uns immer, auch schwierige Anforderungen im Sinne des Kunden zu realisieren“, sagt Unternehmensgründer Michael Linser. Diese eindeutige Ausrichtung auf den Kunden, sowohl im Erstausrüster- als auch im Ersatzteilgeschäft, trage ebenfalls zur positiven Entwicklung von LIS bei. Und als dritten Bestandteil des Erfolgsrezeptes nennt Michael Linser konkurrenzfähige Preise, die LIS anzubieten hat. Darunter versteht der Seniorchef Produkte von höchster Qualität zu einem angemessenen Preis liefern zu können.

Kontinuität in allen Bereichen

Linser legt sehr viel Wert auf dauerhafte Kundenbeziehungen. Das setzt nicht nur die permanente technische Weiterentwicklung und die Optimierung von Servicesystemen voraus, sondern auch die konsequente Fokussierung auf den Markt und die Kunden. „Wenn der Wettbewerb früher überschaubar war, so haben wir es heute mit einer Vielzahl von weltweit agierenden Konkurrenten zu tun. In diesem Markt bewegen und bewähren wir uns. Es zeigt sich letztlich, dass hohe Qualität von Produkt und Service und effektive Kundenorientierung zum Erfolg führen“, freut sich Michael Linser. Kontinuität heiße auch, dass eine hochqualifizierte Mannschaft an einem Strang zieht, so Linser weiter. Nicht umsonst kann das Unternehmen eine sehr hohe Mitarbeiterbindung vorweisen.

Für Michael Linser war einer der wichtigsten Antriebe für die Gründung von LIS die sich bietenden Entfaltungsmöglichkeiten. Schnell Entscheidungen zu treffen und alle Energie auf gute Sachlösungen für den Kunden zu richten, das war und ist seine Motivation. Diese wird nach Linsers Ansicht wichtiger denn je, da die geschäftliche Entwicklung noch mehr in Richtung Erstausrüstung läuft. Die Zukunft wird auch von der Erweiterung des LIS Händlernetzwerkes geprägt sein, wobei dort, wo es sinnvoll erscheint, eigene Niederlassungen gegründet werden. Auch die Unternehmensnachfolge wird bereits aktiv angegangen, denn mit Sohn David Linser arbeitet bereits die nächste Generation im Unternehmen mit.

Info: www.linser.eu ■

Mobil für jedes Event

Die Hansa-Flex AG, nach eigenen Angaben Europas führender Systemanbieter in der Fluidtechnik, stellte im Sommer 2012 sein neues Eventmobil in Dienst. Seitdem ist es europaweit auf Messen, hauseigenen Veranstaltungen und anderen Events im Einsatz. Das Besondere: Das Eventmobil kann auch als vollwertige Schulungseinrichtung direkt beim Kunden vor Ort eingesetzt werden.

Der Startschuss für das Projekt fiel im Spätherbst 2011. Der langjährige Kunde Eilers Fahrzeugbau im friesländischen Varel erhielt den Auftrag, einen neun Meter langen Promotion-Auflieger zu konstruieren. Als Zugmaschine dient ein umgebauter 519 CDI Sprinter von Mercedes-Benz mit einer Motorleistung von 190 PS. Im Fahrgestell wurden vier hydraulische Stützzylinder sowie drei Sensoren zur Nivellierung des Fahrzeugs montiert. Über eine Fernbedienung können Unebenheiten im Boden ausgeglichen werden. Im Technikraum des Fahrzeugs wurde eine zentrale Hydraulikanlage installiert, natürlich von Hansa-Flex. Sie umfasst einen Elektromotor, eine Hydraulikpumpe, einen Hydrauliktank und Magnetventile, welche den jeweiligen Kreislauf öffnen und schließen. Auf Knopf-



Europaweit unterwegs: das neue Eventmobil von Hansa-Flex. (Foto: Hansa-Flex)

druck öffnet sich so beinahe geräuschlos die Seitenwand des Aufliegers und wird zur Bühne.

Auf der Roadtour ist das Eventmobil bei verschiedensten Veranstaltungen in ganz Europa vor Ort. In den Außenanlagen auf Messen dient es als mobiler Messestand. Bei Veranstaltungen in den Niederlassungen wird es als Informationsmobil genutzt. Und für andere Events, wie zum Beispiel Lieferantentage, ist es die perfekte Plattform, um das Unternehmen mit all seinen

Möglichkeiten professionell zu präsentieren.

Besonders praktisch ist der von der Internationalen Hydraulik Akademie (IHA) extra für diese Einsatzzwecke konstruierte Schulungsstand Hydroprax-Mobil. Durch ihn wird das Eventmobil zur fahrenden Schulungseinrichtung. Direkt beim Kunden vor Ort können so praxisnahe Seminare rund um die Hydraulik abgehalten werden.

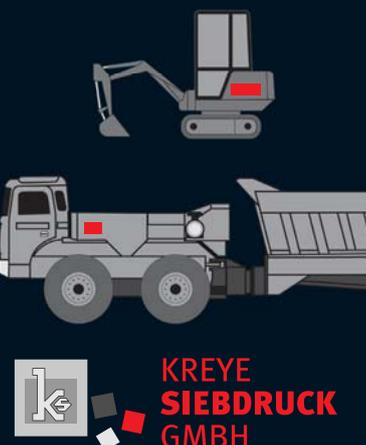
Info: www.hansa-flex.com ■

AUFKLEBER für Industrie und Maschinen von KREYE SIEBDRUCK GMBH

Die HALTEN,
was wir versprechen.

Abgestimmt auf Ihre Produkte und individuellen Anforderungen produzieren wir die passenden Aufkleber:

- Warnaufkleber
- Schriftzüge
- Inventaraufkleber
- Garantiefaufkleber
- Prüfetiketten
- Sicherheitsaufkleber
- Bedienanleitungen
- Produktkennzeichnungen



Marienfelder Straße 52
56070 Koblenz
Telefon 0261-88445-0
E-Mail: info@kreye-siebdruck.de
www.kreye-siebdruck.de

+++ UV-stabil +++ witterungsbeständig +++ stark haftend +++ für schwierige Untergründe +++ für Innen- und Außeneinsatz +++

Kiesel erhält World Demolition Award 2012



Jurymitglied John Woodward (li.), Institute of Demolition Engineers, überreichte den begehrten World Demolition Award 2012 an **Burkhard Janssen** (m.), Leiter Produktmarketing Baumaschinen bei Kiesel und **Brian Carroll**, Geschäftsführer Kocurek. (Foto: KHL Group)

Zum Jahresende 2012 durfte sich die Kiesel Gruppe über eine besondere Auszeichnung freuen. Im Rahmen des World Demolition Summit in Amsterdam bekam der Großhändler für Bau- und Umschlagmaschinen den World Demolition Award 2012 für die Entwicklung seiner innovativen Abbruchlösung ZX870-3 XXL Demolition verliehen. Der jährlich vom Magazin demolition & recycling international (d&ri) in Zusammen-

arbeit mit dem Europäischen Abbruchverband organisierte Wettbewerb wird insgesamt zehn Kategorien ausgeschrieben und honoriert herausragende Produktentwicklungen, die dem Kunden einen spürbaren Mehrwert bei der täglichen Arbeit bieten. Das Dienstleistungsunternehmen Kiesel erhielt den begehrten Preis zusammen mit seinen Systempartnern Kocurek, OilQuick und Hitachi in der Kategorie Manufacturers' Innovation Award. In die-

ser Kategorie werden herausragende Entwicklungen und innovative Lösungen im Bereich des Abbruchs prämiert, die speziell auf die Bedürfnisse eines Kunden zugeschnitten sind und die Wirtschaftlichkeit der Lösung in den Mittelpunkt rücken. Kriterien für die Vergabe des Preises sind die Einzigartigkeit des Konzeptes, die Ingenieurs- und Entwicklungsleistung sowie Kundenorientierung und -zufriedenheit.

„Wir freuen uns sehr darüber, dass unsere Innovationskraft auch international immer stärker honoriert wird“, sagte der Kiesel-Produktmarketingleiter Burkhard Janssen im Anschluss an die Preisverleihung. Der ZX870-3 XXL Demolition, laut Kiesel Deutschlands größter Abbruchbagger, konnte in allen Punkten überzeugen und ist Kiesel's Antwort auf immer größere Abbruchbaustellen, die nach vielseitig einsetzbaren Abbruchsystemen verlangen. Der Longfrontbagger mit seinen speziellen Ausstattungselementen und einem beeindruckenden Einsatzgewicht von rund 150 t, ist prädestiniert für anspruchsvolle Abbruchaufgaben in großen Höhen. Ausgerüstet mit einem dreistufigen Teleskop-Abbruchausleger ist er in der Lage, mit bis zu 3 t schweren Abbruchwerkzeugen in einer Arbeitshöhe von 50 m Abbrucharbeiten auszuführen.

Info: www.kiesel.net ■

Skarke
Siegfried

Öl-Service Ventile
Für alle öl- und wasserhaltige Medien.

Skarke Ventilsysteme
Auf der Rut 4
64668 Rimbach-Mittlertern

Tel. 06253 - 80 62-0
Fax 06253 - 80 62-22

E-Mail info@skarke.de
Web www.skarke.de

DNV TEST
TUV AUTOMOTIVE

**Dieselmotoren
Getriebe
Achsen**

**viertel
MOTOREN**

www.viertel-motoren.de

- Service
- Reparatur
- Ersatzteile
- Überholung
- Austausch

NÜRNBERG
0911 - 32643-0

STUTTGART
07159 - 4981

LEIPZIG
034205 - 730-0

...und viele weitere Hersteller Power auf Dauer

6 x im Norden!

INGENIEURBÜRO HARM

Antriebstechnik GmbH · DEUTZ-Service-Partner

Gutenbergring 35 · 22848 Norderstedt · Tel. 040-52 30 52-0

Norderstedt · Delmenhorst · Rendsburg · Lübeck · Rostock · Berlin

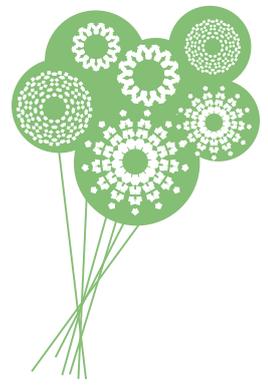
www.IBH-Power.com

**Der VDBUM-
Stellenmarkt
auch im Internet**

www.vdbum.de/stellenmarkt

Herzlich willkommen!

Vorstellung
neuer Fördermitglieder



Die Anzahl Fördernder Mitglieder, welche die Arbeit des VDBUM unterstützen, wächst zusehends. Kurze „Visitenkarten“ dieser Unternehmen finden Sie regelmäßig in dieser Rubrik.



Weihe GmbH

Die Weihe GmbH ist ein mittelständisches Unternehmen, welches sich in den vergangenen 30 Jahren zu einem Spezialisten in den Bereichen innovativer Abgasanlagen, Abgasnachbehandlung und Effizienzsteigerung für Verbrennungsmotoren und Hydraulische Anlagen im Non-Road-Sektor entwickelt hat. Sowohl nationale als auch internationale Industrie-OEM-Kunden profitieren von den Weihe-Technologien und von denen der Weihe-Partner. Als Basis seines Erfolges nennt das Unternehmen starke Partner sowie Kompetenz und Engagement des Engineering-, Vertriebs- und Produktionsteams.

Die Engineering Abteilung ist in der Lage, komplexe Berechnungen im Hause durchzuführen. Dazu gehören unter anderem Finite Elemente Berechnungen (statisch, dynamisch, thermisch), Flow Simulationen, Schallpegelberechnungen und Gegendruckanalysen. Zudem liefert das Unternehmen die Auslegung für die Weihe Engine Efficiency, das sind Feinststofffiltrationssysteme für Motoren, Hydraulikanlagen und Getriebe. Kundenspezifische Komplettlösungen beinhalten neben Schalldämpfern, Partikelfiltern und Katalysatoren auch Rohrleitungssysteme, Isolierungen und Anlagenkomponenten für industrielle Anwendungen im Non-Road-Segment. Durch die Eigenproduktion realisiert das zertifizierte Fertigungsteam komplexe Anlagen auf höchstem Niveau bei zugleich kurzen Lieferzeiten.

Die Firmenphilosophie von Weihe basiert auf dem Anspruch, den veränderten Marktbedingungen, neuen technologischen Standards und wechselnden Kundenanforderungen gerecht zu werden. Dies erfolge durch stetige und systematische Analyse aller Geschäftsbereiche, so Weihe.

Info: www.weihe-gmbh.de



BML-con UG

Informationen werden im Bauwesen überwiegend auf konventionelle Art und Weise mittels Papier und Stift festgehalten oder per Telefon weitergegeben, um anschließend in die unternehmensinterne Software manuell eingepflegt zu werden. Besonders auffällig sind die Folgen dieser Medienbrüche in der Verwaltung von Baustellenkleingeräten und Baustellenzubehör. Jährlich entstehen den Unternehmen zehntausende Euro Fehlerfolgekosten aufgrund von Verbuchungsfehlern, Falschlieferungen, mangelhaften Dokumentationen, verspäteten Wartungen sowie hohen Kommunikationsaufwendungen bei der Fakturierung der Baustellenkleingeräte und der Lagerbewegungen.

Eine Chance für effizientere Abläufe liegt in der dauerhaften und eindeutigen Kennzeichnung von Baustellengegenständen sowie von Verbrauchsstoffen und der Echtzeiterfassung aller Objektbewegungen. Eine geeignete Methode hierfür ist die Kennzeichnung durch RFID-Transponder oder Barcode-Etiketten sowie die Erfassung mittels robusten Handscannern. Mit dieser Lösung ist es möglich, die Unternehmens- und Baulogistikprozesse zu optimieren.

Mit der von BML-con entwickelten mobilen Anwendung Elektronische Versandanzeige auf dem Handscanner und der Kommunikation zur Unternehmenssoftware oder zum Webportal BML-connect wird das Arbeiten mit aktuellen Daten wie Kostenstellen- oder Objekt-Stammdaten selbstverständlich. Beim Erfassen eines Objektes lassen sich somit Informationen abfragen (z.B. fällige Wartungstermine) und zuordnen (z.B. Versand an Kostenstelle, Betriebsstunden, etc.). Der Datenaustausch funktioniert in Sekundenschnelle über den Mobilfunkstandard UMTS, so dass die Aktualität der Daten jederzeit gewährleistet ist.

Neben der Elektronischen Versandanzeige

sind weitere Mobilanwendungen, wie die Mobile Wartungsprüfung oder Personalzeiterfassung auf der Baustelle sowie die Mobile Lagerverwaltung im Bauhof ein Garant für eine lückenlose Dokumentation aller relevanten Daten.

Info: www.erfassen-mit-system.de



Rädlinger Maschinenbau GmbH

Die Rädlinger Maschinen- und Anlagenbau GmbH gehört zur international tätigen Rädlinger Gruppe, die rund 1200 Mitarbeiter beschäftigt. Am Firmensitz in Cham in der Oberpfalz werden unter höchsten Qualitätsansprüchen Tiefelöffel, Schnellwechselsysteme, Drehmotoren sowie zahlreiche weitere innovative Produkte entwickelt und gefertigt. Die Produktvielfalt umfasst Ausstattungen für Minibagger bis hin zum Großbagger mit 300 Tonnen Betriebsgewicht.

Die 1988 gegründete Maschinenbauparte von Rädlinger, die zunächst vorrangig das Rädlinger Bauunternehmen belieferte, ist heute einer der führenden Baumaschinenausrüster im deutschsprachigen Raum. Die Rädlinger Maschinen- und Anlagenbau GmbH profitiert insbesondere von den weitreichenden Erfahrungen, die durch den rauen Alltagseinsatz am Bau vorhanden sind. Eine eigene Konstruktionsabteilung sorgt dafür, dass neben den bewährten Standardlösungen auch Sonderkonstruktionen nach Kundenwunsch angefertigt werden können. Um eine ständige Optimierung der Produkte zu erzielen, werden zusätzlich zu traditionellen Berechnungen virtuelle Simulationen und softwareunterstützte FEM Berechnungen genutzt. Durch die modellhafte Darstellung der Einsatzbedingungen und Kräfte, die in Realität auf die Bauteile wirken, können ►

mögliche Schwachstellen und Probleme bereits in der Entwicklungsphase ausgeschlossen sowie eventuelle spätere Schadensfälle minimiert werden.

Lange und intensive Einsätze hinterlassen ihre Spuren an Schaufeln und Löffeln. Daher umfasst das Tätigkeitsfeld zusätzlich die Regeneration und Reparatur. Eine fachgerechte und rechtzeitige Instandsetzung von Ladeschaufeln, Tieflöffeln, Schnellwechslern oder Auslegern ist notwendig, um die optimale Maschinenleistung und den wirtschaftlichen Kraftstoffverbrauch aufrecht zu erhalten. Rädlinger Maschinenbau verfügt über einen großen Bestand diverser Verschleiß- und Ersatzteile.

Zusätzlich bietet Rädlinger als Spezialist im Bereich Stahlbau alle Arten von Stahlbau-

konstruktionen von der Entwicklung über die Produktion bis hin zur Montage und liefert maßgeschneiderte Lösungen nach Kundenwunsch. Zum Leistungsspektrum gehören Stahlkonstruktionen für den Stahlnhochbau, den Brückenbau, den Bau von Lärmschutzwänden sowie verschiedenste Sonderbauten. Die Abteilung Lohnfertigung unterstützt kleine Unternehmen und große Industrieproduktionen bei Engpässen und Überlastungen von Maschinen und Personal. Dabei übernimmt die Lohnfertigung sowohl einzelne Arbeiten sowie die komplette Erstellung von Baugruppen für externe Firmen unabhängig davon ob es sich um die Produktion von Einzelfertigungen, Nullserien, Kleinserien oder Serienfertigungen handelt. Schweiß-, Dreh-,

Fräs- und Abkantarbeiten führen die qualifizierten Mitarbeiter zuverlässig und zeitökonomisch durch. Aufträge erhält die Lohnfertigung aus verschiedensten Branchen, wie der Bauwirtschaft, der Agrarwirtschaft, der Automobilbranche und der Waren- oder Schrottschlagsbranche.

Die Rädlinger Maschinen- und Anlagenbau GmbH überzeugt durch eine schnelle und flexible Auftragsabwicklung. Ein moderner Maschinenpark sowie das Knowhow der qualifizierten Mitarbeiter garantieren ausgezeichnete Ergebnisse.

Die verschiedenen Bereiche ergänzen sich optimal und sichern neben dem täglichen Einsatz der Mitarbeiter den Erfolg von Rädlinger Maschinenbau.

Info: www.raedlinger.com ■

Instandhaltungs- und Servicetagung in Duisburg

Die Internationale Hydraulik Akademie (IHA) veranstaltet zum vierten Mal eine Instandhaltungs- und Servicetagung. Diese findet am 14.03. und 15.03.2013 in der Niederlassung der Hansa-Flex AG in Duisburg statt. Sie richtet sich speziell an verantwortliche Führungskräfte und Mitarbeiter in der hydraulischen Instandhaltung.

Der Umgang mit hydraulischen Anlagen bringt ein nicht zu unterschätzendes Risiko mit sich. Durch die hohen Drücke, die in modernen Maschinen verwendet werden, kann jeder Unfall verheerende Auswirkungen haben. Ein Beispiel: Tritt bei einem Leck in einer Schlauchleitung ein Ölstrahl, der mit mehr als 800 bar Druck angetrieben sein kann, aus, kann dieser ohne wei-

teres beinahe jede Schutzkleidung durchdringen und zu tödlichen Verletzungen führen. Ebenso sind erhebliche Umweltschäden zu befürchten, wenn Öl in größeren Mengen durch einen Defekt an einer hydraulischen Anlage austritt.

Die Erfahrung zeigt, dass sich verantwortliche Instandhalter und Maschinenbetreiber über dieses Risiko nicht immer in vollem Umfang im Klaren sind. Daher bietet die IHA als Schulungs- und Forschungseinrichtung in der Fluidtechnik (= Technologien in denen Flüssigkeiten zur Kraftübertragung eingesetzt werden) regelmäßig Schulungen, Tagungen und Informationsveranstaltungen an. Denn durch den richtigen Umgang, die gewissenhafte Wartung und

vor allem durch den Einsatz der richtigen Öle können viele Schäden und Maschinenausfälle bereits im Vorfeld verhindert werden. Mit Vorträgen von kompetenten Fachleuten und in Zusammenarbeit mit den Firmen OilDoc und Giebel FilTec, werden auf der Instandhaltungs- und Servicetagung nützliche Hinweise gegeben, damit es erst gar nicht zu Störungen und zu gefährlichen Situationen kommt. Für verantwortliche Führungskräfte werden speziell die Vorschriften behandelt, die für den sicheren Betrieb von Hydraulikanlagen gelten, hier u.a. die BGR 237.

Weiterführende Informationen finden Interessierte auf der Website des Veranstalters. Info: www.hydraulik-akademie.de ■

Erste Avant Händlerkonferenz

Zahlreiche Neuvorstellungen gab es auf der Händlerkonferenz von Avant. Das Unternehmen bringt in der 600er-Serie ein neues Modell auf den Markt, das Modell 640. Es ist laut Unternehmensangaben der schnellste Multifunktionslader von Avant. Mit 22 km/h, zwei Fahrstufen, einer elektrischen Feststellbremse und vielen anderen Neuerungen ein flottes Modell. Im GaLaBau, Winterdienst, auch auf Golfplätzen beispielsweise, ist er das ideale Arbeitsgerät, um schnell weite Strecken zurückzulegen oder bearbeiten zu können.

Weitere Neuvorstellungen betrafen die Technik und Ausstattung von Maschinen. So wird es eine neue LX-Kabine geben,

deren gesamte Fensterfläche aus Glas und nicht aus Kunststoff besteht, völlig geschlossen und eine echte Neukonstruktion ist. Für die 400er- und 500er-Serien wurde der neue Sechsfach-Joystick vorgestellt. Außerdem wurde eine neuartige, sehr widerstandsfähige HD-Verkleidung präsentiert sowie exzellente Schneeketten in verschiedenen Größen für den Winterdienst. Auch im Bereich Anbaugeräte gab es etliche Neuvorstellungen, wie z. B. neue Kehrmaschinen-Modelle mit Bürste. Diese neu konstruierten Kehrmaschinen kommen ohne Räder aus, haben eine neue Schwimmstellung und eine elektrisch gesteuerte Schwenkung. Gekehrt werden

kann mit zwei unterschiedlichen Modellen in 1,50 m bzw. 2 m Breite. Auch völlig neu entwickelte Baggerarme werden auf den Markt kommen, mit komplett neuer Kinematik ebenso wie mit standardmäßigem Löffel-Schnellwechsler. Als weitere Anbaugeräte für die Tecno Multifunktionslader wurden die Power Packs vorgestellt, als Generator, Kompressor oder Hochdruck-Reiniger jeweils auf Front- oder Heckseite montierbar. Eine sehr gute Lösung, wenn man zum Beispiel im Gelände auf elektrische Energie angewiesen ist und diese mit dem Multifunktionslader gleich selbst produzieren kann.

Info: www.avanttecno.de ■



Qualifizierung rund um Baumaschine & Bauverfahren

VDBUM Weiterbildungsprogramm



für Mitarbeiter der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik



Befähigte Person zur Prüfung von Erdbaumaschinen

Grundschulung (zweitägig),
Aufbauschulung (eintägig)

15.03.2013 – 16.03.2013 Ulm

24.05.2013 – 25.05.2013 Kassel

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 378,00 Euro

Aufbauschulung 198,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 448,00 Euro

Aufbauschulung 278,00 Euro

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis,
Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.

Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur
Verfügung gestellt.



Befähigte Person zur Prüfung von Straßenbaumaschinen

Grundschulung (zweitägig),
Aufbauschulung (eintägig)

21.02.2013 – 22.02.2013 Augsburg

07.03.2013 – 08.03.2013 Augsburg

15.03.2013 – 16.03.2013 Windhagen

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 378,00 €

Aufbauschulung 198,00 €

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 448,00 €

Aufbauschulung 278,00 €

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis,
Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.

Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur
Verfügung gestellt.



Befähigte Person zur Prüfung von Flurförderzeugen (Gabelstapler)

Grundschulung (zweitägig),
Aufbauschulung (eintägig)

22.02.2013 – 23.02.2013 Würzburg

31.05.2013 – 01.06.2013 Hannover

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 378,00 Euro

Aufbauschulung 198,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 448,00 Euro

Aufbauschulung 278,00 Euro

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis,
Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.

Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur
Verfügung gestellt.



Diesen QR-Code führt Sie direkt zum
VDBUM-Schulungsprogramm.



Einführung Mobilhydraulik (fünftägig),

27.05.2013 – 31.05.2013 Dresden

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 698,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 798,00 Euro

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis,
Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.

Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur
Verfügung gestellt.



Aufbauseminar Mobilhydraulik (fünftägig),

04.03.2013 – 08.03.2013 Dresden

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 698,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 798,00 Euro

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis,
Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.

Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur
Verfügung gestellt.

NEU



Kompaktlehrgang Hydraulik (zweitägig),

15.03.2013 – 16.03.2013 Stuttgart

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER: 378,00 Euro
 NICHTMITGLIEDER: 448,00 Euro
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.

NEU



Grundlagen der Hydraulik (fünftägig),

18.03.2013 – 22.03.2013 Stuttgart

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER: 798,00 Euro
 NICHTMITGLIEDER: 898,00 Euro
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.



Befähigte Person zur Prüfung von Persönlicher Schutzausrüstung gegen Absturz (PSA)

17.04.2013 – 18.04.2013 Bergisch Gladb.

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER: 398,00 Euro
 NICHTMITGLIEDER: 468,00 Euro
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.



Befähigte Person zur Prüfung von Anschlagmitteln im Hebezeugbetrieb (Seile, Ketten und Hebebänder)

20.02.2013 Regensburg

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER: 158,00 Euro
 NICHTMITGLIEDER: 208,00 Euro
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.



Befähigte Person zur Prüfung von austauschbaren Kipp- und Absetzbehältern (Container)

16.05.2013 Bremen

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER: 198,00 €
 NICHTMITGLIEDER: 278,00 €
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.

NEU



Grundlagen der Baumaschinentechnik

12.04.2013 – 13.04.2013 Bremen

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER: 378,00 Euro
 NICHTMITGLIEDER: 448,00 Euro
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.

NEU



Erfolgreiche Kundengespräche

07.03.2013 Potsdam

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER: 278,00 Euro
 NICHTMITGLIEDER: 358,00 Euro
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.



Befähigte Person zur Prüfung von mobilen Hubarbeitsbühnen Grundsicherung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

26.04.2013 – 27.04.2013 Köln

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER:
 Grundsicherung 378,00 Euro
 Aufbauschulung 198,00 Euro
 NICHTMITGLIEDER:
 Grundsicherung 448,00 Euro
 Aufbauschulung 278,00 Euro
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.



Schulung zur Befähigten Person zur Prüfung von Turmdrehkränen und Lkw-Ladekränen Grundsicherung (dreitägig), Aufbauschulung (eintägig)

21.02.2013 – 23.02.2013 Regensburg

Preise zzgl. MwSt:
 VDBUM-MITGLIEDER:
 Grundsicherung 449,00 Euro
 Aufbauschulung 198,00 Euro
 NICHTMITGLIEDER:
 Grundsicherung 529,00 Euro
 Aufbauschulung 278,00 Euro
 Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
 Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.



**Befähigte Person zur Prüfung von mobilen und stationären Aufbereitungs- und Recyclinganlagen
Grundschulung (zweitägig),
Aufbauschulung (eintägig)**

15.03.2013 – 16.03.2013 Frankfurt

Preise zzgl. MwSt:
VDBUM-MITGLIEDER:
Grundschulung 378,00 Euro
Aufbauschulung 198,00 Euro
NICHTMITGLIEDER:
Grundschulung 448,00 Euro
Aufbauschulung 278,00 Euro

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat.
Die Schulungsunterlagen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.



Weiterbildung für EU-Berufskraftfahrer gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) Modul 1 Eco-Training

05.04.2013 Bremen

Preise zzgl. MwSt:
VDBUM-MITGLIEDER: 98,00 €
NICHTMITGLIEDER: 119,00 €
Leistungen: Schulung, Mittagessen, Getränke
Teilnahmezertifikat (auch zur Vorlage zur Verlängerung der Fahrerlaubnis)



Weiterbildung für EU-Berufskraftfahrer gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) Modul 3 Sicherheitstechnik und Fahrsicherheit

24.05.2013 Bremen

Preise zzgl. MwSt:
VDBUM-MITGLIEDER: 98,00 €
NICHTMITGLIEDER: 119,00 €
Leistungen: Schulung, Mittagessen, Getränke
Teilnahmezertifikat (auch zur Vorlage zur Verlängerung der Fahrerlaubnis)



Weiterbildung für EU-Berufskraftfahrer gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) Modul 2 Sozial(Vorschriften) für den Güterverkehr

06.04.2013 Bremen

Preise zzgl. MwSt:
VDBUM-MITGLIEDER: 98,00 €
NICHTMITGLIEDER: 119,00 €
Leistungen: Schulung, Mittagessen, Getränke
Teilnahmezertifikat (auch zur Vorlage zur Verlängerung der Fahrerlaubnis)



Weiterbildung für EU-Berufskraftfahrer gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) Modul 4 Schaltstelle Fahrer: Dienstleister, Imageträger, Profi

25.05.2013 Bremen

Preise zzgl. MwSt:
VDBUM-MITGLIEDER: 98,00 €
NICHTMITGLIEDER: 119,00 €
Leistungen: Schulung, Mittagessen, Getränke
Teilnahmezertifikat (auch zur Vorlage zur Verlängerung der Fahrerlaubnis)

Eine ausführliche Beschreibung der Schulungsinhalte und unser komplettes Angebot an Arbeits-Hilfsmitteln, wie z. B. Prüfsiegel und Protokolle, finden Sie in unseren Broschüren und auf unserer Homepage www.vdbum.de
Sie können sie auch anfordern unter
Tel. 0421 - 22 23 9-111
oder service@vdbum.de.



Ladungssicherung leicht gemacht! Auch Modul 5 für EU-Berufskraftfahrer (Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz)

15.03.2013 Frankfurt

Preise zzgl. MwSt:
VDBUM-MITGLIEDER: 158,00 €
NICHTMITGLIEDER: 208,00 €
Leistungen: Schulung, Mittagessen, Getränke
Teilnahmezertifikat (auch zur Vorlage zur Verlängerung der Fahrerlaubnis)

Sofort mehr Raum

... mit mobilen ELA-Lösungen:
Büro-, Wohn-, Lager-Container, Kindergärten, Schulen

UBER 40 JAHRE SEIT 1972

ELA-Premium-Container bis zu 25% Einsparpotential

ELA
Mobile Räume mieten
www.container.de

ELA Container GmbH · Zepelinstr. 19-21
49733 Haren (Ems) · Tel: (05932) 5 06-0

info@container.de

ELA-Kontaktdaten als QR-Code für Ihr Smartphone.

Miteinander verzahnt



Das Kolloquium der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen beschäftigte sich mit dem Einbau Kompakter Asphaltbefestigungen. (Fotos: Vögele)

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben ARS Nr. 2/2012 des Bundesverkehrsministeriums wurde Anfang 2012 der Einbau Kompakter Asphaltbefestigungen „heiß auf heiß mit zwei unmittelbar hintereinander fahrenden Fertigern“ als Bauweise offiziell anerkannt. Anlässlich der Übernahme dieser Bauweise in das deutsche Regelwerk organisierte die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) ein Kolloquium.

Namhafte Redner aus der Verwaltung und der Bauwirtschaft berichteten dabei über ihre Erfahrungen aus vielen Neubau- und Sanierungsprojekten. Die Vorteile der Kompakten Asphaltbefestigungen im Allgemei-

nen und des Inline-Pave von Vögele im Besonderen wurden dabei ausdrücklich gelobt.

Einer der wichtigsten Aspekte ist die Langlebigkeit der Fahrbahn. Sie entsteht durch die besonders stabile Verbindung der Binder- und Deckschichten, denn sie sind nicht nur verklebt, sondern auch miteinander verzahnt. Dadurch werden die Schubspannungen besser als bei jedem anderen Verfahren aus der Asphaltdeckschicht abgeleitet. Das entlastet die Asphaltdeckschicht mechanisch, sodass ihre Gebrauchseigenschaften spürbar länger erhalten bleiben. Dittmar Marquardt von der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt beschrieb den

Effekt folgendermaßen: „Die Kompakten Asphaltbefestigungen bedeuten einen Qualitätsschub. Wir haben praktisch keine Spurrinnen mehr.“ Das Bundesland Sachsen-Anhalt hat bis heute weit über 1 Mio. m² mit Kompakten Asphaltbefestigungen eingebaut.

Eine weiterer Schlüssel zur hohen Qualität der Inline-Pave-Fahrbahnen ist die Hochverdichtung der unteren Schicht. Sie bestimmt maßgeblich die Lebensdauer der Asphaltdecke. Lars Keller, Geschäftsführer der F. Winkler KG, berichtete: „Messungen haben gezeigt, dass die Hochverdichtung in der gesamten Schichtdicke erreicht wird. Der Verdichtungsgrad lag überall bei 97 bis 99 Prozent.“

Dank der hohen Stabilität sind dünnere Deckschichten möglich. Die Redner bestätigten mit Beispielen aus Deutschland und anderen europäischen Staaten, dass eine 2 cm dünnere Deckschicht auf einer 2 cm dickeren Binderschicht auch langfristig hervorragende Ergebnisse liefert. Hier liegt ein beachtliches Einsparpotenzial vor, sowohl beim Bau als auch bei der späteren Instandhaltung.

Verlängerte Einbausaison

Die Verlängerung der Einbausaison durch Inline-Pave von Vögele war ein weiterer wichtiger Aspekt für Behörden und Baufirmen. Mit dieser Bauweise kann auch dann noch eingebaut werden, wenn die Umgebungstemperaturen für den einlagigen Einbau zu niedrig sind. Der Grund: In dem dicken Asphaltpaket besteht beim Einbau eine höhere Wärmekapazität. Darum kühlt es erheblich langsamer ab als beim konventionellen Einbau.

Die Berichte auf dem Kolloquium deckten sich auch in Punkto Anwendungsvielfalt. Inline-Pave ist demnach nicht nur für Autobahnen und Straßen der höchsten Bauklasse SV (demnächst: Belastungsklasse BK 100 gemäß RStO 12), sondern auch für geringer belastete Straßen bis hin zur Bauklasse IV (demnächst: Belastungsklasse BK 1.0 gemäß RStO 12) wirtschaftlich. Dabei wurden Binder- und Deckschicht ebenso kombiniert wie Trag- und Deckschicht und die ZWOPA-Schichten. Einzige Voraussetzung: die Losgröße darf nicht zu klein sein. Der Einbau mit variablen Breiten zwischen 3,20 m und 8,50 m ist ein weiterer Vorteil des Verfahrens. Damit sind einspurige

KOMPAKTE ASPHALTBEFESTIGUNGEN

Das Inline-Pave-Verfahren

Ein Inline-Pave-Einbauzug besteht aus einem Beschicker und zwei Fertigern. Der Beschicker ist mit einem langen Förderband ausgestattet, über das er wechselweise beide Fertiger belädt. Herzstück des Einbauzugs ist der Vögele-Fertiger Super 2100-2 IP mit einer Hochverdichtungsbohle AB 600 TP Plus.

Dieser leicht modifizierte Standardfertiger wird für den Inline-Pave-Einsatz mit einem speziellen Übergabemodul ausgestattet,

das den Asphalttransport zum zweiten Fertiger übernimmt.

Auf der hochverdichteten Binderschicht baut direkt im Anschluss ein Fertiger vom Typ Super 1800-2 oder Super 1600-2 mit der serienmäßigen Einbaubohle AB 500 TV die Deckschicht ein. Alle drei Maschinen sind nur geringfügig für den Inline-Pave-Einbau modifiziert und können daher auch bei herkömmlichen Bauprojekten eingesetzt werden.

Sanierungen ebenso möglich wie der Neubau oder die Sanierung mehrspuriger Straßen.

Ausschreibung des Verfahrens erwünscht

Neben den Erfahrungsberichten war die Ausschreibung der Bauweise ein wichtiges Thema des Kolloquiums. Die Vertreter der Bauwirtschaft sehen bei der Öffentlichen Hand noch enormes Wachstumspotenzial in Bezug auf die Ausschreibungstätigkeit im Bereich der kompakten Bauweise. In diesem Kontext ermutigten die Behördenvertreter ihre Kollegen, Kompakte Asphaltbefestigungen bei Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie bei großen Deckenerneuerungen auszuschreiben. Selbst da, wo die Bauweise nicht explizit ausgeschrieben sei, freue man sich über entsprechende Nebenangebote.

Info: www.voegele.info ■



Das als Bauweise anerkannte Inline-Pave-Verfahren bietet wirtschaftliche sowie bautechnische Vorteile.

Schwertransport Sundsvall-Brücke 22.000 Tonnen Stahl per Schiff nach Schweden

Ab Oktober 2014 soll der Sundsvall-Meeressarm nahe der gleichnamigen Hafenstadt am Bottnischen Meerbusen dank einer 2,4 Kilometer langen Straßenbrücke überquert werden. Die außergewöhnliche Form der doppelt gekrümmten Sundsvall-Brücke stellt größte Herausforderungen – an die Stahlbaukunst ebenso wie an die Transportlogistik.



Herausforderung an Stahlbaukunst und Transportlogistik. (Foto: Bögl)

Präzise gefertigt am Hauptsitz der Firmengruppe in Sengenthal, ist die rund 1.420 Meter lange Stahlbrücke (hinzu kommen die beiden, jeweils 500 Meter langen Dammbauwerke) für die Montage in elf Sektionen mit Einzellängen von 115 bis 160 Metern aufgeteilt. Die beiden Landsektionen 1 und 11 sind für den Schiffs-transport von Bachhausen über Rotterdam nach Sundsvall in je 60 Elemente unterteilt. Diese werden mit je drei Schiffen ausgelie-

fert und vor Ort auf einem Lehrgerüst montiert. Die Stahlbauelemente der neun weiteren Sektionen werden mithilfe von etwa 35 Schiffen zuerst nach Stettin verschifft. Deren Vormontage dauert dort pro Sektion rund acht Wochen.

Die Montage der beiden Landsektionen in Sundsvall soll bis Ende 2012 abgeschlossen

sein. Ab Mai 2013 werden dann die in Stettin vorgefertigten Brückensektionen per Ponton über die Ostsee nach Schweden transportiert. In der Hafenstadt angekommen, erfolgen der Einhub und die Endmontage der Großenheiten. Bis Ende 2013 sollen die Stahlbauarbeiten planmäßig abgeschlossen sein.

Info: www.max-boegl.de ■

Auf Abgasnormen vorbereitet

Motor	2012	2013	2014	2015	2016 <small>Bestätigung durch Europäische Kommission notwendig</small>
1B, 1D, 2G-Baureihe	< 19 kW keine Grenzwerte				
Neuentwicklung* 3 Zylinder					
Neuentwicklung* 4 Zylinder					
2L41C					
3L41C					
3L43C					
4L41C					
4L42C					
4L43C					
2M41					
3M41					
3M43					
4M41					
4M42					
4M43					

* Vorstellung auf der Bauma 2013

■ Stage 3b
■ Stage 3a
■ für Spezialanwendungen mit DPF
 OEM Flex (limitiert)

Abgasgepflegte Hatz-Dieselmotoren für EU 97/68 Stage IIIB mit variabler Drehzahl. (Grafik und Foto: Hatz)

Speziell im Hinblick auf Abgasemissionen bringt das Jahr 2013 einige Herausforderungen für Hersteller von Off-Road Motoren mit sich. Neben den Abgasnormen der EPA in den USA tritt auch in der EU eine weitere Stufe in Kraft. Hinter den Bezeichnungen Tier IV final und EU97/68 Stage 3b versteckt sich eine erhebliche Verschärfung der Abgasgesetzgebung. Während die Stickoxide (NOx) und Kohlenmonoxide (CO) in den unteren Leistungsklassen 1 bis 19 und 37 bis 56 kW weiterhin auf dem gleichen Niveau verbleiben, müssen die

Partikelemissionen speziell in den Leistungsklassen über 19 kW drastisch gesenkt werden, was in manchen Fällen nur unter Einsatz eines Dieselpartikelfilters möglich ist. Die Motorenfabrik Hatz hat sich eigenen Angaben zufolge gut auf die Veränderungen vorbereitet. Neben den Einzylindermotoren, die schon seit mehreren Jahren die Vorgaben der EPA erfüllen, sind die Mehrzylindermotoren mit wenigen Ausnahmen dank Neuentwicklungen weiterhin in der EU und den USA erhältlich.

Tier IV final

Bereits seit 2008 ist die Stufe Tier IV final für Off-Road Motoren der Leistungsklasse 1 bis 19 kW in Kraft. Ab 2013 gilt diese Stufe auch für die Motoren zwischen 19 und 56 kW. Die Hatz Dieselmotoren der Serien B, D und G erfüllen die Grenzwerte bereits seit einigen Jahren und sind dabei die einzigen Industrie-Kleindieselmotoren, die über die gesamte Bandbreite diese strenge Abgasnorm ohne nennenswerten Mehraufwand erfüllen. Erschwerend kommt allerdings hinzu, dass sich die Testzyklen, unter denen die Abgasgrenzwerte eingehalten werden müssen, 2013 ändern. Die Einführung der NRTC (Non-Road Transient Cycle) zusammen mit den NTE (Not To Exceed) Vorgaben bedurften großen Entwicklungsaufwands und führten bei einigen Motoren zu Leistungseinbußen von bis zu zehn Prozent der Maximalleistung. Motoren der L- und M-Baureihe benötigen

für die neue Abgasnorm einen Dieselpartikelfilter, der sich für die 3- und 4-Zylinder Versionen im Homologationsprozess befindet und voraussichtlich ab Ende des zweiten Quartals 2013 verfügbar sein wird. Bis zur Markteinführung der weiterentwickelten Motorenreihe, die das Versionskürzel 43 tragen wird, können unter bestimmten Rahmenbedingungen sämtliche Motoren mit der sogenannten TPEM Flex-Regelung weiterhin als Neumotor verwendet werden. Die Motoren 2M41 und 2L41C können weiterhin eingesetzt und verkauft werden, allerdings nur bis zu einer Leistung von 19 kW. Über 19 kW Leistung wird der Motor nicht mehr angeboten.

Im Gegensatz zu der Abgasgesetzgebung der EPA gelten in der EU unterschiedliche Abgasgrenzwerte für Motoren mit konstanter oder variabler Drehzahl. Im Bereich der Motoren mit konstanter Drehzahl wird es keine Einschränkungen geben. In jedem Bereich der Hatz-Produktpalette sind Varianten verfügbar, die den aktuellen Gesetzgebungen entsprechen.

In den Fällen, in denen die Anwendung einen Motor mit variabler Drehzahl fordert, gibt es Einschränkungen für Motoren über 37 kW Leistung. Hier wird in Zukunft ein Dieselpartikelfilter benötigt, der ab Ende des zweiten Quartals verfügbar sein wird. Auch hier greift in der Übergangszeit die OEM Flex-Regelung.

LECTURA SPECS DATABASE

BAGGERLADER

Typen 380+
Hersteller 41+

Finden Sie Baggerlader und weitere
255 Maschinenarten auf
www.lectura-specs.com
die wahrscheinlich größte Datenbak mobiler Maschinen

LECTURA specs

www.lectura-specs.com

LECTURA
It's good to know



Prototyp eines Motors mit Dieselpartikelfilter.

Bei der Flex-Regelung können sowohl in den USA als auch der EU-Motoren, welche die Vorstufe zur neuen Abgasgesetzgebung erfüllen, unter bestimmten Voraussetzungen weiter verkauft werden. Entsprechende Ausnahmegenehmigungen werden zeitlich oder in Stückzahl begrenzt von den jeweiligen Behörden ausgestellt.

Info: www.hatz-diesel.de ■

Erfahrung trifft High-tech

In der Theorie ist alles möglich, entscheidend ist aber die Praxis. Damit beides gut zusammen passt, verfolgt die Ammann Verdichtung GmbH in Hennef in der Maschinenentwicklung die gesunde Mischung aus computergestützter Simulation, praktischer Erfahrung und Anwender-Feedback. Auf diese Weise ist auch die ACR-Serie der Ammann Vibrationsstampfer entstanden. Mit ihrer hohen Verdichtungsleistung, selbst unter härtesten Bedingungen, haben sich die Maschinen bewährt und glänzen dabei gleichzeitig durch höchsten Bedienkomfort, so Ammann.

Noch bis vor fünfzehn Jahren wurden Maschinen überwiegend zweidimensional gezeichnet, fast wie am Reißbrett. „Heutzutage werden die Geräte in aufwändigen 3D-Simulationen von vorne bis hinten durchmodelliert“, sagt Oliver Jasper, Vertriebsleiter Deutschland bei Ammann. „Bei uns fließen in allen Planungsphasen allerdings auch die praktischen Erfahrungen der Konstrukteure und Vertriebsmitarbeiter mit ein. Auf diese Weise führen wir das gesamte Know-how der Kollegen zum bestmöglichen Ergebnis zusammen.“

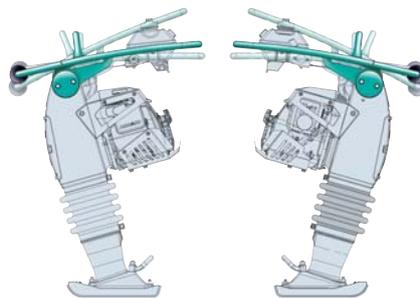
Eine Anforderung bei der Entwicklung der ACR-Serie war beispielsweise eine Kräfte schonende Anwendung. Hierfür legten die Konstrukteure den Schwerpunkt bei den Stampfern besonders niedrig. So wird ein exzellentes Laufverhalten ermöglicht, bei dem der Bediener nur noch führen und nicht mehr halten muss. Aus ähnlich praktischen Überlegungen entwickelten sie das neue Luftfilterkonzept. Der Filter kann nun ohne den Einsatz von Werkzeug waagrecht herausgenommen werden, sodass die Verunreinigungen beim Ausbau nicht zurück in den Motorblock fallen.

Kundenfeedback beeinflusst Entwicklung

Die Simulation des Modells wird dann beim Bau eines Prototyps in die Praxis umgesetzt. Diese Maschine wird bei internen Versuchen hinsichtlich Funktionalität und Handhabung auf Herz und Nieren geprüft, inklusive einem abschließenden Dauerbelastungstest. Hat das Gerät alle Tests bestanden, geht es in die Vorserie. Im Rahmen eines Feldversuchs sind nun die Anwender am Zuge. Wie ist die Maschine zu handhaben? Wie verhält es sich mit der



Durch den tiefer gelegten Geräteschwerpunkt muss der Bediener nur noch führen und nicht mehr halten. (Foto und Grafik: Ammann)



Kundenfeedback sorgte für die Entwicklung des höhenverstellbaren Führungsbügels.

Ergonomie? Das gesammelte Feedback dieser praktischen Anwendungen wird ausgewertet und in die weitere Entwicklung eingebracht.

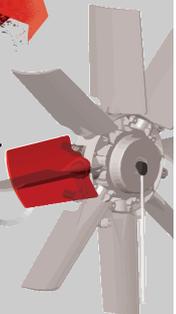
Ein solches Kundenfeedback war beispielsweise die Basis für den höhenverstellbaren Führungsbügel. Für komfortables Arbeiten ist er zusätzlich durch elastische Lagerung gegen Vibrationen gedämpft. Oder der offene Bügel, der ein einfaches Umgreifen ermöglicht, um die Maschine auch nahe an Hauswänden und Mauern einsetzen zu können. Gerade aus dem Graben- und Kanalbau wurde der baustellengerechte Motorschutz gegen Einwirkungen von oben angeregt.

„Mit dieser Entwicklungsstrategie stellen wir sicher, dass wir Leistungsstärke, Wirtschaftlichkeit und Bedienkomfort gleichermaßen berücksichtigen und auch umset-

zen können“, so Jasper. Die ACR-Reihe der Ammann Vibrationsstampfer ging 2011 in Serie und wird gerade aufgrund seiner Praxistauglichkeit auf den Baustellen seither als Allrounder und robustes Arbeitsgerät geschätzt.

Info: www.ammann-group.com ■

SAUBERE KÜHLER
 = mehr Leistung 
 = weniger Sprit 


CLEANFIX.ORG

A6/312  THE PEAK OF EXCELLENCE
 15.-21. April, München

Radlader-Modell der Stufe IIIB

Doosan Infracore Construction Equipment hat die Markteinführung des Radladers DL550-3 der neuen Generation angekündigt, der die Abgasnorm der Stufe IIIB erfüllt. Bei diesem Radlader handelt es sich um das Spitzenmodell der neuen Baureihe großer Radlader von Doosan. Mit einem Schaufelvolumen von 5,4 m³ ist der Radlader die ideale Maschine für den Materialumschlag, z.B. für das Laden und Transportieren von Schüttgut im industriellen Bereich, im Bergbau und in Steinbrüchen. Dieses Modell wird von einem 13-Liter Scania SCR 6-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von maximal 283 kW bei 1.800 U/min angetrieben. Die hohe Motorleistung wird in Kombination mit neuen ZF-Getrieben und verschiedenen weiteren Leistungsmerkmalen realisiert, die nicht nur zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs, sondern auch zur herausragenden Leistungsfähigkeit, zur einfachen Handhabung, zu hoher Wartungsfreundlichkeit und Langlebigkeit sowie zum wesentlich optimierten Fahrerkomfort beitragen, so Doosan. Die SCR-Technologie reduziert den Kraftstoffverbrauch um zirka zehn Prozent gegenüber vergleichbaren Maschinen mit EGR-Technologie. Auch der Wiederverkauf wird erleichtert, weil man für den Einsatz in Schwellenländern auf einfache Weise auf Stufe II-Motoren zurückgreifen kann. Der neue Radlader hat drei Motorbetriebsarten: Eco, Normal und Power. Je



Der größte Radlader von Doosan erfüllt die Abgasnorm Stufe IIIB. (Foto: Doosan)

nach Betriebsmodus kann die Maschine mit unterschiedlichen Motordrehzahlen und Schaltstufen an die jeweilige Anwendungsart angepasst werden. Mit der Power-Up-Funktion kann der Fahrer die nächsthöhere Betriebsart wählen, indem er das Gaspedal einmal voll durchtritt. Auf diese Weise kann er im moderaten Normal-Modus fahren und rasch in den Power-Modus wechseln, wenn für einen Arbeitsvorgang eine höhere Leistung erforderlich ist. Zudem trägt diese Funktion zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei. Die Eco-Leiste zeigt in Echtzeit Informationen über den Kraftstoffverbrauch im Verhältnis zur Maschinenleistung an, so dass der Fahrer das jeweils optimale Fahrprofil wählen kann. Ist die automatische Drehzahlabenkung aktiviert, sinkt die Motordrehzahl um 200 U/min, falls zehn Sekunden lang keine Maschinenbewegung erfolgt. Diese Funktion ist ideal für Anwendungen mit langen

Wartezeiten, wie etwa beim Beladen von Lastwagen. Außerdem senkt sie den Kraftstoffverbrauch um bis zu acht Prozent. Mit Hilfe der Kupplungsdeaktivierung kann der Fahrer das Getriebe vom Motor abkoppeln, indem er das Bremspedal betätigt, um so die Motorleistung zu 100 Prozent für das Hydrauliksystem zu nutzen. Dies sorgt für beschleunigte Bewegungsabläufe, eine maximale Ausbrechkraft und einen geringeren Kraftstoffverbrauch.

Hoher Fahrerkomfort

Die Instrumententafel wurde neu gestaltet, so dass der Fahrer nun wählen kann, welche Informationen angezeigt werden sollen. Über das Hauptmenü hat der Fahrer Zugriff auf verschiedene Funktionen und Maschinendaten. Druck, Temperatur und Motordrehzahl können in Echtzeit überwacht werden. Ausführliche Betriebsinformationen sind über das Spezialmenü verfügbar.

Der Behälter für das Wischwasser wurde aus der Kabine heraus verlagert, was mehr Fußraum schafft. Die Klimaanlage wird durch einen Temperatursensor automatisch geregelt. Ein neues serienmäßiges Kühlfach hält Getränke und Lebensmittel frisch. Zudem befindet sich hinter dem Sitz weiterer Stauraum.

Info: www.doosanequipment.de ■

Terex erweitert Baggerlader-Programm



Ein neues Hochdruck-Hydrauliksystem und ein modifizierter Ausleger machen schnelles Verfüllen mit dem Terex-Baggerlader möglich. (Foto: Terex)

Mit der Einführung des neuen Modells TLB890 baut Terex das Leistungsspektrum seines Baggerlader-Angebots weiter aus. Das neue Modell bietet neben einem gebogenen Ausleger einen besonders hohen Hydraulikdruck sowie einen drehmomentstarken 74,5 kW-Motor (100-PS), der große Losbrech- und Reißkräfte sowie schnelle Arbeitsspiele ermöglicht. Ein weiteres Ausstattungsmerkmal, das die Fahrer besonders schätzen werden, ist die geräumige und ergonomisch gestaltete Kabine. Entscheidend für die Leistungsfähigkeit des TLB890 sind sein neues Hochdruck-Hydrauliksystem, hochbelastbare Zylinder und ein modifizierter Ausleger. Diese konstruktiven Verbesserungen resultieren in einem beeindruckenden Schwenkmoment,

wodurch besonders beim Arbeiten quer zur Hangrichtung ein zuverlässiges und schnelles Verfüllen ermöglicht wird. Durch die gebogene Auslegerkonstruktion können Lkw näher an den Baggerlader heranfahren, so dass sich die Ladezyklen verkürzen. Der neue Deep Dig-Teleskoplöffelstiel bietet kurze Arbeitstakte und eine hohe Rückstellkraft für ein schnelles Befüllen des Löffels.

Der TLB890 ist wahlweise mit moderner Vorsteuerung oder herkömmlichen mechanischen Hebeln in SAE-, ISO- oder Diagonal-Bedienmuster erhältlich. Bei der vorgesteuerten Bedienung ersetzt eine einzelne Kolbenverstellpumpe die Doppel-Zahnradpumpen. Die Teleskopierfunktion des Auslegers sowie sämtliche Anbaugeräte werden über Daumenräder an den Joysticks betätigt. Beide Ausstattungsvarianten sind optional mit einem zweiten Zusatzkreis erhältlich.

Bei Arbeiten mit dem Lader profitiert der Bediener von einer hervorragenden Sicht dank des besonders schlank ausgeführten Schaufelzylinders. Die Kombination aus einem neuen, in der Höhe und Neigung verstellbaren Lenkrad und der ebenfalls neu konzipierten Lenkgeometrie an der Vorderachse, sorgt für eine leichtgängige Lenkung und eine optimale Wendigkeit auf der Baustelle. Eine neue Hinterachse mit außenliegenden Planetenuntersetzen verschafft dem TLB890 eine Höchstgeschwindigkeit von 41 km/h, während die groß dimensionierten Ölbad-Scheibenbremsen eine optimale Bremsleistung bei geringem Kraftaufwand am Pedal bieten. Serienmäßig ist der TLB890 mit dem praxisbewährten Synchro-Wechselgetriebe mit je vier manuell schaltbaren Vorwärts- und Rückwärtsgängen ausgestattet. Auf Wunsch ist stattdessen ein optionales Servo-Power-Synchro-Getriebe (SPS) mit manuellen und automatischen Gangwechseln erhältlich. Diese innovative Getriebevariante arbeitet statt mit einem Kuppelungssatz mit einer Gangwahl per hydraulischer Schaltgabel, die den Reibungswiderstand um neun Prozent senkt. Das Ergebnis sind höhere Leistung und ein gesenkter Kraftstoffverbrauch. Beide Versionen verfügen über eine integrierte Getriebe-Feststellbremse, deren Mechanik auf diese Weise vor äußeren Beschädigungen, Korrosion und eindringendem Schmutz geschützt ist.

Ebenfalls neu am TLB890 ist das vordere Gegengewicht in Form eines massiv gegossenen Blocks, der die Maschinenkompo-



THOBEN – Ihr zuverlässiger Partner seit 25 Jahren.

ANLASSER + LICHTMASCHINEN

Das **Hilfsaggregat** zum Starten von Verbrennungskraftmaschinen findet Anwendung in Baumaschinen, Schiffsmotoren, Transportkühlanlagen, Industrie und überall dort, wo zuverlässig Motoren ihren Dienst beginnen sollen. Die **Lichtmaschine** versorgt die elektrischen Geräte an Bord mit Energie. Und wir unsere Kunden mit bester Qualität.

- Lagerverfügbarkeit von über 3.000 verschiedenen Sorten
- Altteilberechnung erfolgt nach frühestens 14 Tagen
- auf Wunsch mit deutlich mehr Energie (KW / AH)
- Getriebestarter für schwierige Platz-Situationen
- beste Qualität als Neuteil oder Austausch
- alle Aggregate mit Prüfzeugnis
- keine „Back-in-Box“-Systeme

Topmarken unter einem Label – für reibungslosen Ablauf:



HANSEAT PARTS

Thoben Antriebs- und Filtertechnik GmbH
 Nord: 0421 – 80 69 70 • Ost: 038 76 – 78 97 66

www.thoben-gmbh.de

nenten in der Front des Baggerladers zusätzlich gegen Beschädigungen schützt, darunter auch den 74,5 kW starken Perkins-Motor, der die EU-Abgasnorm Stufe IIIA erfüllt. Dieses bewährte Aggregat verfügt jetzt über ein neues Ladeluftsystem,

das die Leistungsabgabe im niedrigen Drehzahlbereich verbessert und damit sowohl den Kraftstoffverbrauch als auch die Geräusentwicklung reduziert.

Info: www.terex.com ■



6 x im Norden!

INGENIEURBÜRO HARM



Antriebstechnik GmbH • DEUTZ-Service-Partner

Gutenbergring 35 • 22848 Norderstedt • Tel. 040-52 30 52-0

Norderstedt • Delmenhorst • Rendsburg • Lübeck • Rostock • Berlin

www.IBH-Power.com

Individueller Kurzheckbagger begeistert



Mit seinem kurzen Heck und der hohen Hubleistung macht der 180 WSR eine gute Figur beim Arbeiten auf der Straße. (Fotos: Atlas)



Dieter Marx (r.) und Sohn Norman klären den weiteren Einsatz des Baggers auf der Baustelle.

Sehr zufrieden ist Dieter Marx aus Groß Twülpstedt mit seinem neuen Atlas Kurzheck-Mobilbagger 180 WSR. Der Erdbauunternehmer verfügt über einen 15 Baumaschinen umfassenden Fuhrpark mit Radlader, Raupenbaggern und Minibaggen. Doch seine sechs Atlas Bagger sind seine Favoriten beim Kanal- und Leitungsbau.

Für Atlas Bagger hat sich Dieter Marx entschieden, da, wie er sagt, die Atlas Experten auf seine Wünsche eingehen. Sein Wunsch war ein leistungsfähiger Mobilbagger, der kraftvoll und sicher zupacken kann. „Die innerstädtischen Baustellen werden immer enger und die zu hebenden Lasten immer schwerer. Da musste nun wirklich ein Spitzenprodukt her. Und der Atlas 180 WSR hat genau meinen Vorstellungen entsprochen.“ Den engen Baustellen trägt der Atlas 180 WSR mit seinen zwei möglichen Schwenkradien von lediglich 1.750 mm und 2.000 mm Rechnung. Mit seinem Betriebsgewicht zwischen 17,5 und 21 t steht der Bagger sicher auf dem Boden und ein Deutz Motor mit 95kW (129 PS) verleiht ihm die nötige Kraft. Das rechnergesteuerte AWE-4-Hydrauliksystem ist mit einer grenzlastgeregelten Hochleistungskolbenpumpe ausgerüstet. Die Fördermenge liegt bei 300 l/min bei einem maximalen Betriebsdruck von 340 bar. Der

Regelfahrmotor liefert seine Kraft an Planetengetriebe in den vier Radnaben und verleiht dem Bagger eine Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h. Der Allradantrieb sichert die Geländegängigkeit.

Neben weiteren technischen Feinheiten, wie 4 t Spezialbaggerachsen und einem 230 l fassenden Kraftstofftank, ist der Atlas 180 WSR Mobilbagger mit einer sehr komfortablen Fahrerkabine ausgestattet. Elastisch gelagert, wärmeschutzverglastes Panoramafenster, blendfreier Innenraum, Dachluke mit Fenster, in einer solchen Kabine macht das Arbeiten Spaß. Der luftgefederte Komfortsitz mit optionaler Sitzheizung, Armlehnen und Bandscheibenstütze und die vom Sitz getrennt verstellbare Konsole machen den Arbeitstag für den Baggerfahrer erträglich.

Erweiterungen machen Bagger produktiver

In der Standardausrüstung verfügt der Bagger weiter über einen Grundarm mit zwei Hubzylindern und einem innenliegenden Auslegerstellzylinder. Gewählt werden kann zwischen Ausleger mit Stielzylinder und Standard-Monoblockausleger. Stiele mit verschiedenen Längen zwischen 2.200

mm und 2.700 mm Nutzlänge erlauben eine individuelle Anpassung des Baggers für unterschiedlichste Aufgaben. Geliefert hat den Mobilbagger Atlas Hannover.

Seine individuelle Note hat der Bagger für Dieter Marx dann durch einige optionale Ausstattungsmerkmale wie LED-Lampen, eine Zentralschmieranlage und für den Komfort eine Standheizung erhalten. Ein weiteres Schmankerl ist der Tiltrotator von engcon. „Damit haben wir einen Bagger mit noch größerer Vielseitigkeit und Produktivität. Diese Erweiterungen sollte sich jeder an seinen Bagger anbauen lassen.“

Der Atlas 180 WSR wird hauptsächlich von Norman Marx, Mitinitiator der Firma und Sohn von Dieter Marx, gefahren. Alle Geräte im Fuhrpark werden mit Fahrer vermietet und gefahren. „Meine Männer pflegen ihre Bagger und Geräte,“ sagt Dieter Marx. So sieht man den Baumaschinen auch kaum das Alter an und auch der technische Zustand ist top. Alle Mitarbeiter haben ein Firmenfahrzeug mit einer umfassenden Werkzeugausrüstung dabei und kümmern sich sofort um den kleinsten Schaden. „Das hat sich immer bezahlt gemacht.“

Der Einsatz des Atlas 180 WSR in Braunschweig bei der Erschließung und Erweiterung des Gewerbegeldes Kralenriede ist eine typische Aufgabe für einen Mobilbagger. Kaum ist an einer Stelle ein Lkw mit Split beladen, hat er an anderer Stelle rund 500 m entfernt zwei Kollegen beim Freilegen einer Reparaturstelle zu helfen. Dann geht es weiter, nur kurz um die Ecke, aber wieder zu einem Einsatz, bei dem der Bagger seinen großen Vorteil ausspielen kann. Das Heck des Baggers ist besonders kurz ausgelegt, so dass Norman Marx mit dem Bagger auf der Fahrbahn stehend weiterarbeiten kann, als ein ausgewachsener Lkw mit Anhänger vorbeifahren möchte.

Dieter Marx ist von der Betreuung durch den Service-Stützpunkt Braunschweig angetan. Er kennt das Team schon lange und geht im Betrieb ein und aus. So wurde auch ganz schnell der etwas zu breite Schalengreifer gegen einen schmaleren getauscht. Seinen individuellen Atlas 180 WSR Mobilbagger dagegen möchte Dieter Marx nicht tauschen. „Der nach meinen Wünschen individuell gefertigte Atlas war günstiger als mancher Standard-Mobilbagger anderer Anbieter.“

Info: www.atlas-hannover.de ■

Neu im Baubetriebshof Königswinter

Als Leiter des Baubetriebshofs Königswinter legt Helmut Klein großen Wert auf wirtschaftliche Betriebsführung. Dazu tragen sehr gute Geräte und Maschinen bei, die seine 41 Mitarbeiter bei ihren Arbeitseinsätzen optimal unterstützen. Nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren der Stadt Königswinter entschied sich Klein deshalb für die Anschaffung eines Terex Mobilbaggers TW85, weil er optimal ins Leistungsprofil des Baubetriebshofs passt.

Als einer der wenigen im Wettbewerbsfeld hat der TW85 getrennte Hydraulikkreisläufe für das Fahren und Arbeiten. Der geringe Kraftstoffverbrauch trotz hoher Leistungsanforderungen und die unproblematische Wartung der Maschine runden für Helmut Klein den positiven Gesamteindruck ab. Im praktischen Einsatz beweist der TW85 mit Indexator-Rototilt und weiteren nützlichen Optionen, dass die Maschine sogar mehr leistet, als die Papierform verspricht. „Alles, was an Zusatzausrüstungen und Optionen möglich war, haben wir einbauen lassen“, erklärt Stefan Marx, Außendienst-Mitarbeiter des Terex-Händlers Tecklenborg, der den Baubetriebshof Königswinter mit dem 8,4-t-Mobilbagger beliefert hat.

Vierradlenkung sorgt für Wendigkeit

Beide Hydrauliksysteme arbeiten lastgeregelt (Loadsensing) und sind damit leistungseffizient und sparsam zugleich. Damit steht die volle Kraft bei schneller Fahrt zur Verfügung und im Gelände entwickelt der Mobilbagger eine exzellente Traktion. Gleichzeitig kann die volle Leistung der mit 67 kW (91 PS) sehr gut motorisierten Maschine für die Arbeitsspiele abgerufen werden. Komfortabel ist ebenfalls die ruckfreie Fahrautomatik. Ein TW85 erreicht damit im schnellen Baustellenwechsel Geschwindigkeiten bis 20 km/h bzw. optional sogar bis 36 km/h.

„Von der Vierradlenkung sind wir richtig begeistert“, betont Marcus Gilgen, der als Disponent des städtischen Geschäftsbereichs Straßen und Stadtgrün die präzisen Entscheidungsgrundlagen für die Anschaffung lieferte. Die flotte Fahrt und die Wendigkeit des Kurzheckbaggers sind vor allem bei den häufigen Einsätzen auf den engen Wirtschaftswegen und auf den Spielplätzen von Königswinter wichtig. Der hydrostatische Fahrtrieb wirkt auch als ver-



Das Grabenräumen ist ein häufiger Einsatzbereich des Mobilbaggers beim Baubetriebshof Königswinter. (Fotos: Tecklenborg)

schleißfreie Bremse. Mit dem zusätzlichen Inchpedal kann der Bediener die Fahrgeschwindigkeit drosseln, während sowohl die volle Vorschubkraft als auch die volle

Leistung zum Anbaugerät am Ausleger erhalten bleiben. Diese Funktion erweist sich als besonders nützlich, wenn beispielsweise schwere Lasten präzise abgesetzt ▶

YANMAR

Der SERVICE macht den Unterschied!



Schneller Ersatzteil-Service
Flexibel & günstig!
Original-YANMAR-Ersatzteile



YANMAR Generalvertretung Deutschland
Friedrich Marx GmbH & Co.KG · Tel. 040/2 3779-169
industrie@marx-technik.de · www.marx-technik.de

werden müssen. Besonders ideal ist die Kombination des modernen Hydrauliksystems mit dem Rototilt des schwedischen Herstellers Indexator, der das Leistungsspektrum der ohnehin sehr flexibel einsetzbaren Maschine zusätzlich erweitert. „Der Rototilt der Schweden war das einzige Rotatorenmodell, das unsere Anforderungen voll erfüllt“, betont Marcus Gilgen. Für den Rototilt, der kippen, schwenken und aufgrund der Drehdurchführung der Hydraulikleitungen unbegrenzt drehen kann, wurde im Mobilbagger eine doppelt proportionale Steuerung eingebaut.

Rototilt ermöglicht präzises Arbeiten

Speziell beim Grabenräumen, wofür der TW85 sehr häufig eingesetzt wird, zeigen sich die Stärken des Terex-Mobilbaggers und seine hervorragende Standfestigkeit. Selbst schwerer Schlamm wird, unterstützt durch den Rototilt-Einsatz, mühelos aus dem Graben geholt, der danach wie mit dem Lineal gezogen aussieht. Da der Mobilbagger bei diesen Arbeiten



Dank Schild und zwei Prätzen steht der Terex sicher, der Rototilt von Indexator erhöht die Flexibilität.

viel rückwärts fährt und den Oberwagen zum Beladen des Lkw dreht, wurde der TW85 mit einer Heckkamera ausgestattet. „Im Wegebau ist das hydraulische Grabenräumgerät durch den Rototilt mit Lehnhoff-Aufnahme sehr präzise einsetzbar. Das Inch-Fußpedal ist gerade bei solchen Arbeiten sehr hilfreich, weil man damit die Fahrgeschwindigkeiten fein dosieren kann und die Hände zum Arbeiten mit den Joysticks frei hat“, schildert Marcus Gilgen eine weitere Besonderheit des Mobilbag-

gers. Das Greifmodul der Rotatoreinheit verwenden die Mitarbeiter des Baubetriebshofs zum Rohrverlegen, aber auch zum Abladen von Baugeräten und stückigem Material vom Lkw.

„So muss niemand mehr extra auf die Pritsche klettern, um zum Beispiel eine Rüttelplatte an den Lasthaken zu hängen“, erklärt Gilgen. Mit dem Greifmodul wird auch der Sortiergreifer vom Lkw abgeladen. Damit wird nach den regelmäßigen Hochwassern im Stadtgebiet der in herrliche Landschaften eingebetteten Flächenkommune Königswinter Schwemmgut eingesammelt.

Die ergonomischen Eigenschaften der neuen, sehr geräumigen Kabine des mit einer Zentralschmierung ausgestatteten TW85 werden von den Mitarbeitern in Königswinter geschätzt. Auch die komfortable Bedienung der Maschine und das hervorragende Fahrverhalten bestätigen Marcus Gilgen, die richtige Wahl getroffen zu haben.

Info: www.tecklenborg.de ■

Neue Technik verbessert DSK-Schichtenverbund



Die DSK-Maschine mit integriertem Spritzbalken ermöglicht das Vorspritzen von Emulsion vor dem Verteilerkasten während des DSK-Verlegens. (Foto: VSI)

Der Landesbetrieb für Mobilität in Kaiserslautern hatte im Mai 2012 einen 16.000 m² großen Streckenabschnitt auf der viel befahrenen B 423 zwischen Schönenberg-Kübelberg und Brücken instandzusetzen. Dabei wurde gefordert, eine Versiegelung der offenporigen Deckschicht aus Asphaltbeton AC 11 mittels eines zweischichtigen DSK 5-Belags (Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise) von insgesamt 25 kg/m² durchzuführen. Die auf diese Arbeiten spezialisierte Fachfirma VSI GmbH aus Kaiserslautern wurde mit der Durchführung dieser Maßnahme beauftragt.

Nach gründlicher Reinigung der Fahrbahn wurden unmittelbar vor dem Einbau der ersten Lage, dem Vorprofil, zirka 200-300 g/m² einer Spezial-Bitumenemulsion vorgespritzt. Dadurch wurde die vorhandene, ausgemagerte Asphaltdecke an der Oberfläche optimal mit Bindemittel angereichert. Dieses führte außerdem zu einem wesentlich besseren Schichtenverbund zwischen der vorhandenen Oberfläche und der DSK-Lage.

Dank neuester Maschinenteknik ist diese Technologie des Vorspritzens von Emulsion vor dem Verteilerkasten während des DSK-

Verlegens seit relativ kurzer Zeit erst möglich geworden. Die hier von der VSI GmbH eingesetzte neue DSK-Maschine mit integriertem Spritzbalken stammt aus dem Hause Schäfer-Technic GmbH in Fellbach, die auf diese Technologie Patentrechte hat. Der elementare Vorteil dieses Systems liegt darin, dass die Bitumenemulsion auch in geringen Mengen und bei geringsten Arbeitsgeschwindigkeiten fein dosiert aufgespritzt werden kann. Da im System ein äußerst geringer, konstanter Spritzdruck vorherrscht, lassen sich die Vorspritzarbeiten bei minimaler Vernebelung und Verschmutzung durchführen.

Abschließend wurde auf gleiche Art und Weise eine maximal 1 cm dicke DSK-Ver-schleißschicht aufgetragen, die nicht nur beste Griffigkeitswerte erreicht, sondern auch die Nutzungsdauer dieser instand-

gesetzten Straße verlängert – ein nicht zu unterschätzender Beitrag zur Entlastung der öffentlichen Kassen. Entsprechend gute Erfahrungen mit dieser Sanierungsmethode sammelte jedenfalls der Auftraggeber dieser Maßnahme, der Landesbetrieb für Mobilität in Kaiserslautern.

Info: www.vsi-gmbh.de ■

Die **VDBUM INFO**
im Internet:



DSK-Verfahren

Beim DSK-Verfahren (Dünne Asphaltdeck-schichten in Kaltbauweise) wird das Asphaltmischgut direkt auf der Baustelle in eigens dafür konzipierten Verlegemaschi-nen hergestellt und mittels Verteilerkästen bedarfsgerecht ein- oder zweilagig einge-baut. Den Anforderungen und der Beschaffenheit der alten Oberfläche ent-sprechend werden Mischgutsorten un-terschiedlicher Gesteinskörnung 0/3, 0/5 oder 0/8 angewendet.

Ein wesentlicher Vorteil dieses Verfahrens liegt darin, dass DSK unter fließendem Ver-kehr eingebaut werden kann. Die Freigabe der erneuerten Oberfläche für den Verkehr erfolgt meist innerhalb kürzester Zeit.

Kleine Kraftpakete für frische Luft

Kontaminierte Böden, starke Geruchsent-wicklung, schadstoffhaltige Luft: In solch belastetem Arbeitsumfeld brauchen die Menschen einen zuverlässigen Schutz. Luftversorgungsanlagen bieten in extre-men Einsatzbereichen eine dauerhaft sichere Atemluftversorgung in Fahrzeugen und Baumaschinen.

Die Correct air 25 Kompakt-Anlage von Hauser Umwelt-Service ist, nach Angaben des Unternehmens, mit gerade einmal 8 kg das leichteste und zugleich auch kleinste verfügbare Atemluftversorgungssystem für Baumaschinen und Fahrzeuge. Die mini-male Größe sichert der Anlage nicht nur einen Platz auf jedem Fahrzeugtyp, son-derm sie ist dabei genauso leistungsstark wie die größeren Anlagen der Correct air-Familie.

Ein besonderes Filtersystem

Im Kern aller Systeme steckt eine ganz besondere Filtertechnologie. Carsten Plän-ker, Betriebsleiter der Hauser Umwelt-Ser-vice GmbH & Co. KG: „Unsere jahrzehnte-langen Erfahrungen in unterschiedlichsten Arbeitsfeldern und die Ergebnisse der Zusammenarbeit mit Forschungszentren haben wir in einem weltweit einmaligen Filtersystem gebündelt. Modernste Hoch-leistungs-Adsorbentien mit einem genau definierten Porensystem garantieren jeder-



Eine Luftversorgungsanlage, hier direkt hinter dem Fahrerhaus, versorgt den Fahrer mit frischer Atemluft. (Foto: Hauser)

zeit eine saubere Atemluft bei minimalen Filterwechselzyklen.“

Die speziell entwickelten Gasfiltermedien sind dabei nicht nur staubfrei und feuch-tigkeitsabweisend, sondern nehmen auch die doppelte Menge an gesundheitsschäd-lichen Gasen im Vergleich zu herkömmli-chen Filtern auf. Eingebaute Sensoren spü-ren in den Schutzbelüftungssystemen Fil-terdurchbrüche auf und identifizieren mit-

tels komfortabler RFID-Technik jeden ein-zelnen Filter. Während die abgedichtete Fahrzeugkabine den Fahrer vor schädlichen Umgebungseinflüssen schützt, bietet ei-ne vollautomatische Komfortsteuerung Schutz vor gefährlichen Druckverlusten innerhalb dieser Kabine. Die Kombination aus High-tech-Sensorik und einfach zu bedienender Steuerung bedeutet Sicher-heit plus Kostenersparnis zugleich. ▶

Geprüfte Qualität für langes Betriebsleben

Die Schutzbelüftungssysteme von Hauser werden seit mehr als 20 Jahren nach dem Baukastenprinzip weiterentwickelt. So stecken in jeder Anlage Erfahrungswerte aus zahlreichen Einsätzen in unterschiedlich kontaminierten Arbeitsbereichen. Diese Erfahrung lohnt sich für die Kunden: Standardmäßig verlassen alle CoRRect air-Sys-

teme die Krefelder Fertigung mit einer Zwei-Jahres-Garantie, die optional auf bis zu fünf Jahre verlängert werden kann. Diese langen Garantiezeiten geben dem Kunden die Sicherheit einer geprüften Qualität und erprobten Technik.

Dirk Dankers, Sachbearbeiter für den Vertrieb Liebherr Baumaschinen in Hamburg: „Schutzbelüftungsanlagen für Baumaschinen gelten zwar als Zubehör, gehören aber, ähnlich wie beim Pkw, schon zur Standard-

ausrüstung in kontaminierten Arbeitsbereichen.

Das Hauser-System wird von den Kunden dabei als robustes, kompaktes und sehr zuverlässiges System akzeptiert. Das Produkt passt zu allen angebotenen Maschinentypen und Einsatzbereichen, ein verlässlicher Service und individuelle Montagemöglichkeiten sind überzeugende Pluspunkte.“

Info: www.hauser24.com ■

Renaissance der Gummiradwalzen



Eine Gummiradwalze wie hier von Ammann ermöglicht eine vibrationsfreie Verdichtung. (Fotos: wyynot GmbH / Karen Dörflinger)

Die großen Gummiradwalzen von Ammann sieht man meist auf Autobahn-Baustellen. Da die imposanten Maschinen auf 30 Stunden Dauerbetrieb ausgelegt sind, können damit große Flächen ohne Unterbrechung sicher und zuverlässig verdichtet werden.

Aber auch für kleine Aufträge lohnt sich der Einsatz dieser Kolosse mit bis zu 24 t Eigengewicht. Laut Willi Reutter, Verkaufsleiter Großmaschinen Süd der Ammann-Werke, erleben diese Straßenbau-Kolosse aktuell eine Renaissance.

Selten sind die räumlichen Voraussetzungen so perfekt wie man sich das wünscht. Die STL-Bau GmbH aus Weidenberg in



Die Poren der Asphalttragschicht werden mit der Gummiradwalze verschlossen, ohne dass der Asphalt aus der Form gerät.

Oberfranken erhielt zum Beispiel den Auftrag, einen Flur- und Radweg an die Stadt Kemnath anzuschließen. Der Haken an der

Sache: Unter der neu zu erstellenden Strecke befand sich ein unter Denkmalschutz stehender Felsenkeller. Eine zu starke Vibration an der Oberfläche hätte zur Rissbildung führen können.

Bei dieser Herausforderung konnte die Gummiradwalze AP 240 von Ammann mit ihren Stärken punkten. Wie bei Wirtschaftswegen üblich, wurde auf die Tragschicht eine vier Zentimeter starke Deckschicht aufgetragen. Die Asphaltdecke wurde mit der AP 240 in zwei bis drei Übergängen bei kontinuierlicher Geschwindigkeit verdichtet. Synchron dazu wurden zwei Tandem-Vibrationswalzen eingesetzt, die feine Unebenheiten an der Oberfläche sofort ausglühen.

„Die Maschine erreicht eine tolle Verdichtungsleistung“, schwärmt Heinz Kolb, Firmengründer der STL-Bau. Der Porenverschluss der Asphaltdecke entsteht dabei nicht durch Vibration, sondern durch das Hochziehen der bituminösen Anteile. Der hohe Kneteffekt ist eine einzigartige Fähigkeit der Gummiradwalzen, die, laut Willi Reutter, Verkaufsleiter Großmaschinen Süd der Ammann-Werke, „von unseren Kunden gerade wieder neu entdeckt werden.“ Das Walkverhalten der Gummiräder steuert der Fahrer über den Luftdruck der Reifen. So entsteht an der unteren Seite der Reifen eine plane Fläche und der Asphalt bleibt in der gewünschten Form.

Auch für den Bauunternehmer Kolb ist es ein sehr wichtiges Argument, dass die Gummiradwalze durch ihre walkende Eigenschaft den Asphalt weder auflockert noch verdrängt. „So vermeiden wir, dass der Bohrkern zu niedrig und gleichzeitig zu breit wird.“ Damit sichert das Bauunternehmen auf sehr einfache Art und Weise seine Ausführungsqualität.

Info: www.ammann-group.com ■

Die neue Kraft am Bau

Mercedes-Benz Lkw setzt die Erneuerung seiner Nutzfahrzeugalette mit hohem Tempo fort. Nach dem neuen Actros für den Fernverkehr und dem Antos für den schweren Verteilerverkehr folgt nun der Spezialist für den Bau. Von 2013 an fahren sämtliche Lastwagen und Sattelzugmaschinen von Mercedes-Benz in On-Road- und in Off-Road-Einsätzen rund um den Bau-sektor unter dem Namen Arocs.

Die neuen Kipper, Allradkipper, Betonmischer, Sattelzugmaschinen und Pritschenfahrgerüste gibt es als zwei-, drei- und vierachsige Fahrzeuge in 16 Leistungsstufen von 175 kW (238 PS) bis 460 kW (625 PS). Alle Motoren sind von Beginn an für die künftige Abgasstufe Euro VI entwickelt und in dieser Ausführung lieferbar.

Die BlueTec-6-Motoren sind als Reihen-sechszylinder mit Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung für hohe Zugkraft bereits bei wenig mehr als der Leerlaufdrehzahl ausgelegt. In vier Hubraumgrößen von 7,7 über 10,7 und 12,8 sowie erstmals bis 15,6 l im neuen OM 473 werden maximale Zugkraftwerte von 1.000 bis 3.000 Newtonmeter erreicht.

Auch der neue Antriebsstrang des Arocs setzt Zeichen: Die Motorleistung wird serienmäßig von automatisierten Mercedes PowerShift 3-Getrieben übertragen. Für die unterschiedlichen Einsätze sind speziell entwickelte Fahrprogramme erhältlich. Die im Arocs angebotenen Antriebsformeln reichen vom 4x2-Zweiachser mit Hinterrad-antrieb bis zum 8x8/4, einem Vierachser mit Allradantrieb und zwei gelenkten Vorderachsen.

Vierachser mit einer Vorder- und drei Hinterachsen, ein breites Angebot an luftgefederten Fahrzeugen oder nutzlastoptimierte Betonmischer-Fahrgerüste mit einzelbereif-



Konzeptstudie des neuen Arocs. Vorgestellt wird er den Kunden auf der bauma im April 2013. (Grafik: Daimler)

tem Antriebs-Tandem sind Beispiele für die neue Variantenvielfalt ab Band.

Für den Arocs stehen sieben Fahrerhäuser in 14 Varianten zur Verfügung. In Ergänzung zu den kompakten 2,3-Meter Kabinen in S-, M- und L-Ausführungen gibt es für den neuen Arocs geräumigere 2,5-Meter-Ausführungen mit ebenem Fahrerhausboden.

Die speziell für die Baufahrzeugfamilie entwickelte Optik ist geprägt von einem Kühlergrill in der so genannten Baggerzahn-Optik. Klare Botschaft: Die robusten Zähne stehen für Durchbeißen und Zupacken. Stahlecken am Stoßfänger, ein robuster Kühlerschutz und der optisch integrierte Pendeleinstieg bringen Form und Funktion in Einklang.

Neu beim Arocs sind die Produktgruppen Loader und Grounder. Beim Arocs Loader wurden alle Möglichkeiten, Eigengewicht einzusparen, konsequent umgesetzt. Das Ergebnis sind nutzlastoptimierte 4x2-Sattelzugmaschinen, die zu den leichtesten im Bauverkehr zählen sowie 8x4/4-Betonmischer mit 32 t zulässigem Gesamtgewicht, die dank eines besonders niedrigen Eigengewichts von höchstens 9.250 kg bei jeder Fahrt 8 m³ Fertigbeton liefern können. Der Arocs Grounder dagegen ist für extreme Einsätze unter harten Bedingungen ausgelegt und verfügt deshalb über eine besonders hohe Stabilität und Belastbarkeit.

Der Arocs wird seine Kundenpremiere auf der Bauma im April 2013 feiern.

Info: www.mercedes-benz.com ■

Software verhindert Diebstahl

Es wurde ein aufregender Morgen für Rolf Michels, Geschäftsführender Gesellschafter der Michels GmbH aus Geldern. Das Rösler miniDaT-WEB-Light hatte eine SMS geschickt. Ein 1,5 t Minibagger befand sich an einem ungewöhnlichen Standort. Ein kurzes Telefonat mit dem Sachbearbeiter, der bestätigte, dass die Maschine eigentlich in Essen stehen müsse. Jetzt begann die Online-Verfolgung. In der jeweiligen

Baumaschine ist eine nur wenige Zentimeter große Box eingebaut. Die Datenübertragung erfolgt über mobiles Internet. Auf die Daten kann man dann mit der Rösler Obserwando-Anwendung zugreifen und alle 20 Sekunden eine Positionsabfrage starten. Somit weiß man fast meteregenau, wo sich die Maschine im Moment befindet, und kann zudem zurückverfolgen, welchen Weg sie zurückgelegt hat. Dieser

Minibagger war jedenfalls nicht dort, wo er sein sollte.

Mit dem Rösler miniDaT-WEB-Light ist es möglich, einen Arbeitsradius von beliebigem Umfang um die Maschine zu legen, bei Michels waren es 5 km. Das heißt, wenn dieser Radius verlassen wird, gibt es eine Meldung, die sowohl auf dem PC im Büro als auch auf dem Handy erscheint. Hier nun konnte man mit ein wenig ►

Fantasie feststellen, dass der Minibagger in Richtung holländische Grenze unterwegs war. Schnell wurde die Polizei eingeschaltet, der die genauen Koordinaten der Baumaschine übermittelt wurden. Dann plötzlich bewegte sich der Minibagger nicht mehr. Rösler miniDaT zeigte einen feststehenden Punkt an. Sehr schnell war die Polizei vor Ort und auch Michels kam aus dem Staunen nicht mehr heraus. Der Minibagger befand sich auf dem Waschplatz eines anderen Vermiet-Unternehmens. Er war mittlerweile schon blitzblank. Auch sämtliche Aufkleber und Ähnliches waren entfernt worden. Da sich dieses Ereignis erst vor Kurzem zugetragen hat, laufen die Ermittlungen noch. Doch dank Rösler miniDaT bzw. Obserwando konnte die Maschine dem ursprünglichen Mieter wieder zur Verfügung gestellt und ein geplanter Diebstahl verhindert werden.

Bau- und Industriemaschinen Michels ist ein Verkaufshaus und Vermieter von Baumaschinen, der auch Fahrzeugaufbauten liefert. 1950 gegründet, wird es jetzt in zweiter Generation geführt. An drei Standorten in Essen, Bergheim und der Zentrale in Geldern arbeiten insgesamt 110 Mitarbeiter für die Kunden. „Seit gut einem Jahr haben wir auf Kundenempfehlung hin dieses Rösler-System in unsere selbstfahrenden Baumaschinen eingebaut. Für uns ist wichtig, dass wir feststellen können, wo sich die



Mit Rösler Obserwando kann man den exakten Routenverlauf einer Maschine per Internet verfolgen. (Foto: Rösler)

Maschine befindet und rückverfolgen können, welche Wege sie zurückgelegt hat. Letztlich bringt das für uns ein hohes Maß an Sicherheit, Klarheit und, wie der konkrete Fall gezeigt hat, auch Schutz vor Diebstahl“, sagt Rolf Michels. Mit der Datenflatrate, die angeboten wird, ist diese Form der Maschinenpositionsbestimmung auch

recht kostengünstig. „Und“, so Michels, „ich kann auch auf meinem Smartphone die Daten für die jeweilige Maschine abrufen. Mit dem Rösler Obserwando-System ist hier eine wunderbar klare Software vorhanden, die mir die für mich wichtigen Daten zur Verfügung stellt.“

Info: www.minidat.de ■

AKKU-MOTORSÄGE

Leistungsstarkes Topmodell

Wie kraftvoll und ausdauernd können Akku-Motorsägen sein? Die neue von Stihl reizt nach Unternehmensangaben aus, was heute technisch möglich ist. Mit seiner jüngsten Innovation knüpft der Waiblinger Motorgerätehersteller an den Erfolg der ersten Motorsäge mit Akku im Sortiment an.

Die um 30 Prozent höhere Schnittleistung der neuen MSA 200 C-BQ kommen vor allem von Fortschritten in der Antriebs- und Akku-Technologie. Die Drehzahl des Motors wurde um 15 Prozent gesteigert. Dies spürt der Bediener an dem deutlich kraftvolleren Drehmoment, das 20 Prozent höher ist.

Die Akkusäge ist das Werkzeug für Profis in der Garten- und Landschaftspflege oder im Handwerk, aber genauso für anspruchsvolle Privatanwender beim Brennholzsägen und Obstbaumschnitt sowie bei Sägearbeiten in geschlossenen Räumen.

Info: www.stihl.de ■

Die neue Akku-Motorsäge von Stihl ist für Profis und Privatanwender gleichermaßen geeignet. (Foto: Stihl)



Komplettlösung für Großprojekte

Im Rahmen des Projektes zur Renaturierung der Emscher erhielt Atlas Copco von der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG im August 2012 den Auftrag, 22 Generatoren zur Spannungsversorgung zu liefern. Innerhalb kürzester Zeit wurde eine umfassende Komplettlösung realisiert, die jetzt erfolgreich in Betrieb genommen werden konnte.

19 QAS 500 Generatoren, 3 QAS 325 Generatoren mit über 10.500 kVA Gesamtleistung, realisiert in fünf Bauabschnitten, das sind die Eckdaten dieses anspruchsvollen Großprojektes. Durch die enge und gute Zusammenarbeit von Vertrieb und Service gelang es dem Essener Baumaschinenspezialisten Atlas Copco, die Komplettlösung innerhalb weniger Wochen zu entwickeln und auszuarbeiten. Besonderes Augenmerk lag dabei auf der Auswahl der richtigen Technik.

Die Wahl fiel auf die neuen Steuerungsmodule QC4002 MkII, da sie eine intelligente Lastenaufnahme der Generatoren ermöglichen. So schalten sich die Generatoren je nach Lastbedarf zu oder ab. Die effiziente Folge: ein minimierter Dieselverbrauch und geringere Betriebsstundenzahlen. Neben der Auswahl der Technik galt es weitere Herausforderungen zu meistern: Mehr als 485 Wartungseinsätze werden durchgeführt, um die optimalen Wartungsintervalle einzuhalten. Verantwortlich für die Auftragsvergabe war die Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, eine Tochtergesellschaft des europäischen Bauunternehmens Royal BAM Group. So wurde der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG eine komplette Servicelösung angeboten, die von der kundenorientierten Abrechnung bis zur zeitlichen Optimierung der Wartungseinsätze reichte. Die Emscher ist ein zirka 80 km langer Fluss, der durch das Ruhrgebiet fließt. Während er früher ein kleiner Bach war, diente er nach der Industrialisierung für das Einzugsgebiet der Emscher als Abwasserkanal. Kilometerlange Bachtteile wurden zu diesem Zweck begradigt und durch ein Betonbett geführt. Nach Beendigung des Bergbaus in diesem Gebiet hat es sich die Emscher genossenschaft zur Aufgabe gemacht, die Wasserqualität und nicht zuletzt die gesamte Lebensqualität im Siedlungsgebiet der Emscher durch die Renaturierung des Flusses und seiner Nebenläufe zu verbessern.

Info: www.atlascopco.de ■



Über 10.500 kVA Leistung treiben die Renaturierung der Emscher voran. (Foto: Atlas Copco)

HMT

 shop.hmt.eu

Ihr Hersteller für Baugeräte, Zubehör und Raumsysteme



Besuchen Sie uns!
Freigelände F12.1201/3

bauma
2013

15. - 21. April, München
www.bauma.de

HMT Baugeräte-Raumsysteme GmbH
Wochleresch 6
D - 46414 Rhede
Telefon: 02872 94 814-0
Telefax: 02872 94 814-25

E-Mail: shop@hmt.eu
Internet: shop.hmt.eu

Radlader-Trio bei Silageproduktion

Ein Familientreffen der besonderen Art fand pünktlich zur Maisernte auf dem Gelände der Biogasanlage Greven statt: gleich drei schwere Case Radlader vom Typ 721E, 721F und 921F kamen im Münsterland zur Unterstützung der Silageproduktion zusammen. Verantwortlich für den Aufmarsch war der ortsansässige Lohnunternehmer Martin Bösenberg. Er übernahm mit seinen Fahrern und den beiden 721er-Radladern in der Lagerbucht der Biogas Greven eG die Verdichtung der angelieferten Mais-Silage. Der dritte und schwerste Radlader, eine Vorführmaschine vom Typ 921 aus der neuen F-Serie, wurde von Georg Rottwinkel beigesteuert, Gebietsverkaufsleiter beim Case-Händler Tecklenborg. Die Biogasanlage in Greven ist seit Dezember 2011 in Betrieb und verwertet zur Energieerzeugung neben Mais- und Getreidesilage auch Hafer, Gras, Gülle und Stallmist. Die komplett eigenfinanzierte Anlage wird von einer Genossenschaft betrieben, an der zurzeit 50 Teilhaber aus der Region beteiligt sind, darunter auch Martin Bösenberg, der in Greven ein Erdbau-Unternehmen betreibt.

Beste Erfahrungen mit Silage-Schieben

Wenn mit der Maisernte die Hochsaison in der Biogasanlage anbricht, wird der Maschinenpark des Unternehmens für das Aufhalden und Verdichten der Maissilage in den Lagerbuchten eingesetzt. Für Martin Bösenberg bietet der Einsatz der schweren Case-Baumaschinen deutlich greifbare Vorteile im Vergleich zur Arbeit mit normalen Ackerschleppern: „Wir haben 2010 den ersten 721E von Tecklenborg gekauft und dann im Frühjahr 2012 den neuen 721F. In der neuen Biogasanlage haben wir beide Maschinen von Anfang an neben dem Beschicken des Fermentierers auch zum Silage-Schieben eingesetzt und haben damit die besten Erfahrungen gemacht“, so Bösenberg.

Radlader sind von ihrer Konstruktion her auf hohe Schubleistungen ausgelegt und verfügen im Vergleich zu einem normalen Ackerschlepper über ein deutlich höheres Einsatzgewicht. Die beiden 721er-Modelle bringen annähernd 15 t auf die Waage, der 921F sogar fast 20 t. Martin Bösenberg: „Das hohe Gewicht hat bei diesem Einsatz den enormen Vorteil, dass wir prak-



Macht eine gute Figur beim Silage-Schieben für die Biogasanlage: der Case-Radlader 921F. (Foto: Case)

tisch in einem Zug das Material mit der angekippten Schaufel aufnehmen, verteilen und dabei das Material gleichzeitig optimal verdichten können. Das bekommt man mit einem Ackerschlepper auch mit schweren Zusatzgewichten so nicht hin. Besonders wichtig ist dabei für uns der höhere Verdichtungsgrad, den wir mit den Baumaschinen erzielen. Außerdem haben wir festgestellt, dass unsere Radlader erheblich besser mit dem leichten, faserigen Material fertig werden, das in jede Ritze dringt und sich überall im Motorraum und an den Achsen und selbst in den Bremsen festsetzt. Baumaschinen sind da aufgrund ihrer Bauweise erheblich robuster und verschleißfester.“

Baumaschinen im Agrarsektor

Georg Rottwinkel von der Tecklenborg GmbH & Co. KG, dem zuständigen Case-Händler aus Westerkappeln, kann diese Feststellung nur unterstreichen: „Wir beobachten bereits seit geraumer Zeit den Einsatz von Baumaschinen in einem immer breiteren Segment verschiedenster landwirtschaftlicher Einsatzbereiche und erwarten hier in der Zukunft noch einige interessante Impulse für den Markt.“

Ein besonderes Plus, vor allem wenn es einige Tage richtig trocken und staubig ist, ist das Kühlsystem mit seinem Umkehrlüfter. Wenn bei anderen Maschinen die Arbeit unterbrochen werden muss, um mühsam per Hand Staub und Fasern aus den Kühlern zu entfernen, reicht bei der F-Serie ein Schalldruck in der Kabine und der Schmutz wird einfach ausgeblasen. Ins-

gesamt ist die Kühlleistung durch die kompakte Cooling-Box deutlich effektiver. Da das System ausschließlich mit Frischluft gekühlt wird, reicht bei höherer Leistung eine wesentlich niedrigere Lüfterdrehzahl, was weniger Lärm und einen geringeren Dieserverbrauch bedeutet.

Mit dem neuen, sparsamen SCR-System liegt der Verbrauch bei den F-Serienmodellen im Ladebetrieb bei nur noch rund 11 l beim 721 und beim 921F bei etwa 14 l. Moderne Motoren mit SCR-Technik haben im landwirtschaftlichen Bereich aber noch einen weiteren Vorzug. Sie benötigen keinen Partikelfilter, der regelmäßig mit extrem hoher Temperatur ausgebrannt werden muss und reduzieren durch den eingespritzten Harnstoff erheblich die Abgastemperatur und verhindern so Funkenflug. Sie senken somit in sensiblen Einsatzbereichen mit leicht brennbarem Material deutlich die Brandgefahr.

Case sieht auch für schwere Maschinen interessante Absatzchancen im Überlappungsbereich zwischen Materialumschlag und Landwirtschaft, wie hier in der Biogaserzeugung in Greven. Das Unternehmen hat seit einiger Zeit begonnen, sich auf diesen Trend einzustellen und bietet inzwischen eine breite Auswahl an Spezialschaufeln und Anbaugeräten, die eine optimale Nutzung der Maschinenleistung erlauben. Zusätzlich wird bei der neuen Serie auch angepasstes Zubehör wie etwa spezielle Agrar-Reifen mit besonders griffigem Profil und gutem Aufschwimmverhalten angeboten.

Info: www.casece.com ■

ANBAUFRÄSEN

Tief unter dem Meeresspiegel

Dass hydraulische Anbau-Fräsen von Terex in fließenden und stehenden Gewässern unter der Wasseroberfläche eingesetzt werden, ist Stand der Technik und gängige Übung. Jetzt wurden sie erstmals in Meerwassertiefen zwischen 1.600 und 2.060 m verwendet.

Eine Spezialfirma hatte den Auftrag, Kanalgräben für transatlantische Telekommunikationsleitungen freizuräumen und dabei auch felsiges Material zu beseitigen. Alpines Sales & Rental, der US-amerikanische Fachhändler für Terex-Fräsen, empfahl dafür zwei mittelschwere WS45-Fräsen mit einer Nennleistung von 45 kW. An den Fräsen-Serienmodellen wurden nur geringfügige Umbauten vorgenommen, um die Spezial-Bagger des Kunden für den Tiefsee-Einsatz mit Anbaufräsen bestücken zu können. Die beiden Fräsen wurden an einer Adapterplatte so montiert, dass sie mit ihren Abbruchtrommeln nicht in Reihe, sondern gegenläufig arbeiten. Ein

sogenannter Öl-Kompensator sorgt dafür, dass die Hydraulik der Fräsen auch in großen Tiefen und damit unter enormen Umgebungsdruck uneingeschränkt funktioniert.

Die Fräsen waren insgesamt an 20 Tagen im atlantischen Meerwasser eingesetzt. Es wurde keinerlei Hydrauliköl-Verlust festgestellt. Der Einsatz der WS45-Fräsen im Salzwasser erforderte lediglich häufigeres Fetten der Trommellager über die Schmiernippel. Außerdem wurden Dichtungsringe verwendet, die salzwasserbeständig sind. Da rund 70 Prozent der Weltmeere Tiefseegebiet mit Wassertiefen größer als 800 m sind, eröffnet sich in diesem Bereich für Anbaufräsen ein weites Einsatzfeld. Der Nachweis, dass Terex-Fräsen dafür robust genug und konstruktionstechnisch hervorragend geeignet sind, wurde in beeindruckender Weise erbracht.

Die Sparte Construction & Mining Technology der Terex Deutschland GmbH fertigt sieben Typen von hydraulischen Anbaufrä-

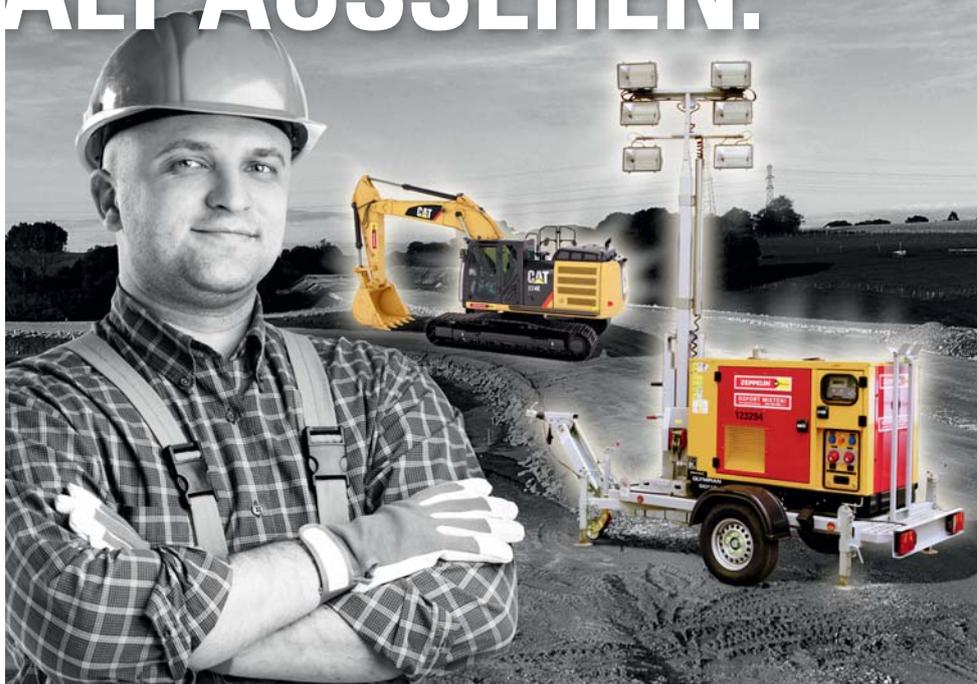


Funktionierte 2 km unter dem Meeresspiegel: das Trägergerät mit einer Terex-Anbaufräse. (Foto: Terex)

sen mit Betriebsgewichten zwischen 250 und 2.800 kg, passend für die größten Trägergeräte bis hin zu Minibaggern. Durch unterschiedliche Hydraulikmotoren und Schneidköpfe sind die Fräsen mit Nennleistungen zwischen 18 und 140 kW an alle erdenklichen Einsatzbedingungen angepasst.

Info: www.terexconstruction.com ■

SO NEU, DASS DIE ANDEREN ALT AUSSEHEN.



HIER MIETEN! MACHER!

Damit Sie Ihre Projekte effizient abwickeln können, investiert Zeppelin Rental stetig in modernste und aktuellste Technik. So können Sie heute schon die Zukunft mieten.

Macher mieten schnell!

0800-1805 8888 (kostenfrei anrufen)
www.zeppelin-rental.de

ZEPPELIN

CAT THE
Rental
STORE.

Dritte Achse erhöht Nutzlast



Die dritte Antriebsachse macht den neuen Unimog zum Spezialisten in schwierigem Terrain. (Foto: Daimler)

Der Unimog U 5.000 ist seit über zehn Jahren das Profifahrzeug aus der hochgeländegängigen Unimog-Baureihe, das auf extreme Geländegängigkeit, Verwindungsfähigkeit und Traktion spezialisiert ist. Die dritte Achse der neuen Version 6x6 hat das Einsatzspektrum des Mercedes-Benz Allradspezialisten jetzt noch weiter ausgedehnt.

Fit für zusätzliche Aufgabenfelder wird er durch 17 t zulässiges Gesamtgewicht und eine Nutzlast von rund 10 t. Dies macht ihn zum flexiblen Allrounder für Spezial Einsätze in besonders schwierigem Terrain, bei denen schwere Lasten oder Aufbauten zu transportieren sind und zugleich höchste Anforderungen an die Geländegängigkeit gestellt werden. Von der Energiewirtschaft bis zur Feuerwehr, aber auch im Katastrophenschutz transportiert der neue Dreiachsler schwere Einsatzgeräte, Kran- und Tanklöschaufbauten ebenso zuverlässig an Ziele auf und abseits der Straße wie Arbeitstrupps und Wartungsmannschaften.

Bei der technischen Auslegung setzt der neue Dreiachs-Unimog auf bewährte Komponenten, mit denen die Geländetauglichkeit und Langlebigkeit des robusten Schwergewichtlers hundertprozentig sichergestellt sind. Verwindungsfähiger Rahmen, Allradantrieb auf allen drei Portal-

achsen, zuschaltbare Differentialsperren, Schraubenfedern, acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgänge, ein Wendekreis-Durchmesser von lediglich 19,5 m, geringer Bodendruck durch gleichmäßige Gewichtsverteilung auf die drei singlebereiften Achsen mit grobstolligem Profil und die optional erhältliche Reifendruckregelanlage tirecontrol sorgen für hohe Traktion, gute Manövrierfähigkeit und ein bodenschonendes Durchkommen auch in unwegsamem Gelände. Auf Wunsch verbessert eine zusätzliche Geländegruppe mit je acht Vor- und Rückwärtsgängen das Handling im Gelände nochmals beträchtlich.

Im Leerzustand wiegt das Fahrgestell des U 5000 6x6 exakt 7,24 t. Der gekröpfte Rahmen mit eingeschweißten Rohrquerträgern hat beim Dreiachsler eine Gesamtlänge von 7.400 mm. Der Radstand beträgt 3.900 plus 1.400 mm, ergänzt durch die Überhänge vorn und hinten mit jeweils 1.050 mm.

Der Einbau der dritten Antriebsachse erfolgt durch den Unimog-Umbaupartner Paul in Passau. Das Schubrohrkonzept, die große Bodenfreiheit von 480 mm sowie der günstige Böschungswinkel mit bis zu 50° sind 1:1 vom U 5.000 übernommen worden. Dadurch bleibt die Geländegän-

gigkeit ebenso in vollem Umfang erhalten wie die hohe Wirtschaftlichkeit durch lange Wartungsintervalle von 1.200 Betriebsstunden und der sparsame Kraftstoffverbrauch.

Gewichtheber in schwerem Gelände

In der Bau- und Energiewirtschaft transportiert der Allrounder Rohre und Leitungen in die entlegensten Regionen. Auf- und abgeladen werden sie zum Beispiel mit einem aufgebauten Kran. Die Rohrverlegung erfolgt durch das ebenfalls an Bord mitgebrachte Arbeitsteam, das bei vergleichbaren Einsätzen zugleich Wartungsarbeiten übernimmt. Besonders prädestiniert ist der dreiachsige Unimog auch für Einsätze im Tagebau, wo er schweres Gerät, Betriebsstoffe und Arbeitstrupps durch schwieriges Gelände sicher zum nächsten Einsatzort bringt.

Bei der Waldbrandbekämpfung kann das mitgeführte Löschmittel-Tankvolumen auf bis zu 7.000 l vergrößert werden. Die oft widrigen Bedingungen auf dem Weg zum Brandherd können der Ganzstahlkabine so gut wie nichts anhaben. Im Katastrophenschutz lassen sich große Wasserpumpen und andere schwere Geräte durch die optional erhältliche Watfähigkeit von bis zu 1,2 m selbst durch überflutete Regionen sicher und schnell in Notgebiete transportieren.

Die ergonomische Auslegung, die Sitzposition im schwingungsarmen Bereich hinter der Vorderachse, die 3-Punkt-Lagerung der Ganzstahl-Fahrerkabine sowie die Schraubenfedern an allen drei Achsen ermöglichen ermüdungsfreies Fahren und Arbeiten über lange Zeiträume hinweg. Alternativ stehen darüber hinaus spezielle Busaufbauten zur Verfügung, in denen bis zu 30 Personen komfortabel und sicher untergebracht sind. Umweltverträglich ist der dreiachsige Allradprofi sogar in sensiblen Landschafts-, Wasser- und Naturschutzgebieten unterwegs. Der serienmäßige Reihen-Dieselmotor mit 160 kW (218 PS) Leistung und einem maximalen Drehmoment von 810 Nm erfüllt dank BlueTec-Technologie die Euro-5-Norm. Für spezielle Einsätze und Exportmärkte steht der Motor alternativ auch in einer Euro-3- Ausführung zur Verfügung.

Info: www.mercedes-benz.de/unimog ■

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger



Seit Januar 2013 ist Arne Severin kaufmännischer Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH. (Foto: Zeppelin)



Mario Gasparri ist Leiter der Baumaschinensparte von Case New Holland. (Foto: Fiat Industrial)



Vorstand der Hansa-Flex AG (v.l.): Der neue kaufmännische Vorstand Christian-Hans Bültemeier mit seinen Kollegen Thomas Armerding und Uwe Buschmann. (Foto: Hansa-Flex)

Quartett an der Spitze

Arne Severin, bislang kaufmännischer Leiter, ist seit Januar 2013 Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH (ZBM). Severin wird das kaufmännische Ressort verantworten und sich die Aufgaben mit dem langjährigen Vorsitzenden, Michael Heidemann, sowie seinen Geschäftsführer-Kollegen, Fred Cordes (Vertrieb), und Thomas Weber (Service), teilen. Damit ist Deutschlands führende Vertriebs- und Serviceorganisation für Baumaschinen mit einem Führungsquartett an der Spitze besetzt. Arne Severin ist gelernter Bankkaufmann. Nach seinem Volkswirtschaftsstudium an der Ludwig-Maximilians-Universität in München arbeitete er bei der Unternehmensberatung Roland Berger. In dieser Zeit setzte er sich bereits mit der Baumaschinenbranche auseinander, als er Kunden beim Aufbau einer schlagkräftigen Vertriebs- und Serviceorganisation beraten hatte. „Mit der Berufung von Arne Severin durch unseren Aufsichtsrat sind wir bestens im Vertrieb, im Service und im kaufmännischen Bereich aufgestellt. Es entspricht ganz unserer Unternehmenstradition, die Geschäftsführeraufgaben aufzuteilen. Daher war die Ernennung von Arne Severin nur ein konsequenter Schritt. Dieser zeigt aber auch, dass Zeppelin jungen Managern Karrierechancen bietet und sich der Nachwuchsförderung seiner Führungskräfte besonders annimmt. Für die Aufgaben des Geschäftsführers wurde er gezielt vorbereitet und im Rahmen unserer Personalentwicklung herangeführt“, sagt Michael Hei-

demann, der Vorsitzende der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH.
Info: www.zeppelin-cat.de

Neuer Leiter Bau-maschinensparte

Case New Holland (CNH) hat die Ernennung von Mario Gasparri als Head of CNH Construction Equipment (Leiter der CNH-Baumaschinensparte) für die neu geschaffene EMEA-Region (Europa, Naher Osten und Afrika) bekannt gegeben.

Die Ernennung ergänzt Gasparris bisherige Funktion als Brand President für Case Construction Equipment und New Holland Construction, die im November 2012 im Rahmen der Reorganisation von Fiat Industrial verkündet worden war.

Mario Gasparri war seit September 2010 als General Manager bei CNH International für die Bau- und Landmaschinenmarken verantwortlich. Sein Verantwortungsgebiet umspannte Afrika, den Nahen Osten und die GUS-Staaten, sowie Asien, Australien und Neuseeland mit einem Schwerpunkt auf China, der Türkei, Indien und Japan. In den vergangenen Jahren übernahm Mario Gasparri verschiedene Funktionen in mehreren Fiat-Unternehmensbereichen, darunter die des Managing Director New Holland India und den Märkten im asiatisch-pazifischen Raum, sowie die Funktion des Vice President Agricultural Equipment Commercial Operations bei CNH International.

Info: www.cnh.com

Hansa-Flex AG erweitert Vorstand

Christian-Hans Bültemeier ist seit dem 1. Januar 2013 kaufmännischer Vorstand und Chief Financial Officer (CFO) der Hansa-Flex AG. Der international erfahrene 47-jährige Manager füllt damit die seit April 2011 unbesetzte Position aus. Als kaufmännischer Vorstand verantwortet Bültemeier alle zentralen kaufmännischen Funktionen inklusive Personalwesen und IT der in 40 Ländern aktiven Bremer Unternehmensgruppe. Christian-Hans Bültemeier war in führenden Positionen multinationaler Unternehmen tätig, zuletzt bei Thermo Fisher Scientific, und verfügt über langjährige Erfahrung in familiengeführten mittelständischen Unternehmen. Seine Karriere begann der gelernte Bank- und studierte Diplom-Kaufmann 1995 bei Bertelsmann. Seine Tätigkeit für Hansa-Flex nahm Christian-Hans Bültemeier im Jahr 2010 auf. Seit April 2011 führt er die zentralen kaufmännischen Bereiche eigenständig. Der Vorstand der Hansa-Flex AG besteht nun aus drei ordentlichen Mitgliedern. Vorstandsvorsitzender ist Thomas Armerding, Uwe Buschmann ist stellvertretender Vorsitzender.

Info: www.hansa-flex.com ■

bauma 2013

Effizienz rauf, Emissionen runter Baumaschinenantriebe werden grüner

Vom 15. bis 21. April 2013 findet in München die bauma, 30. Internationale Fachmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte, statt. Einer der wesentlichen Ansatzpunkte für die auf der Messe zu erwartenden Innovationen ist die Antriebstechnologie bei mobilen Baumaschinen. Im Interview mit der Messe München gibt Prof. Dr. Günter Kunze, Leiter des Lehrstuhls für Baumaschinen- und Fördertechnik bei der Technischen Universität Dresden, einen Einblick in aktuelle Entwicklungen.



Prof. Dr. Günter Kunze, Leiter des Lehrstuhls für Baumaschinen- und Fördertechnik bei der Technischen Universität Dresden. (Foto: TU Dresden)

Messe München: Wesentliche Treiber bei der Weiterentwicklung der Antriebstechnologien von mobilen Baumaschinen sind die internationalen Abgasnormen. Was sind hier die aktuell wichtigsten Eckpunkte?

Prof. Günter Kunze: Nach Leistungsklassen gestaffelt, werden in Europa und den USA stufenweise deutlich strengere Grenzwerte für neue Maschinen eingeführt. Im Fokus stehen die Rußpartikel- und Stickoxidemissionen. Gegenwärtig gilt für den Off-Road-Bereich in Europa die EU Stufe IIIB der Emissionsrichtlinie und in den USA die Abgasnorm US Tier 4 interim. Im Jahr 2014 folgen die EU Stufe IV und die US Stufe Tier 4 final. Diese bringen nochmals eine drastische Absenkung des Emissionsgrenzwertes für Stickoxide mit sich.

Messe München: Mit welchen Technologien und Komponenten können diese Vorschriften eingehalten werden?

Prof. Günter Kunze: Die bisherigen Grenzwerte konnten meist durch innermotorische Maßnahmen eingehalten werden. Dabei sind die Konstrukteure von Fall zu Fall mit dem Widerspruch konfrontiert, dass ein schadstoffarmes Verbrennungsverfahren einen erhöhten Kraftstoffverbrauch hervorruft. Die zunehmende Verschärfung der Grenzwerte verstärkt diesen ökologischen Konflikt. Die ab dem Jahr 2014 geltenden Grenzwerte für den Off-Road-Bereich erfordern in den meisten Fällen eine zusätzliche nachmotorische

Abgasnachbehandlung mit effektiven, wartungsarmen und dauerhaft leistungsfähigen Schadstoffminderungskomponenten. Abhängig von der Anwendung lassen sich durch die Kombination von Technologien, die Rußpartikel- und Stickoxidemissionen gleichzeitig senken, die niedrigen Limits der EU Stufe IV und US Stufe Tier 4 final erfüllen. Dabei müssen bei mobilen Maschinen die Besonderheiten der Einsatzbedingungen, die variablen Betriebszyklen und die Leistungsanforderungen der jeweiligen Anwendung berücksichtigt werden. Die riesige Variantenvielfalt im Off-Road-Bereich macht eine Standardlösung für die Abgasnachbehandlung unmöglich. Deshalb definieren die Hersteller Betriebsbedingungen – wie zum Beispiel Temperaturen – um einerseits den Reinigungsprozess des Filters in Abhängigkeit von der Rußbelastung und andererseits die Harnstoffdosierung zur Stickoxidminderung je nach Motorleistung zu ermöglichen. Da diese Betriebsbedingungen bei den Einsatzprofilen im Off-Road-Bereich nicht in jedem Falle gegeben sind, kommen Verfahren der aktiven Regeneration zum Einsatz. Hier erzeugen Abgassysteme die benötigte Temperatur selbst. Dabei wird die Abgastemperatur entweder durch einen Flammenbrenner oder eine Kombination aus Flammenbrenner und katalytischem Brenner eingestellt. Andere Entwicklungen zielen auf eine Motorabstimmung für niedrigsten Kraftstoffverbrauch in Verbindung mit einer signifikanten Leistungssteigerung des SCR-Systems (SCR - Selective Catalytic Reduction).

Dadurch werden mit nur zwei Abgasemissionskomponenten – CR und Diesel Oxidation Catalyst (DOC) – die zukünftigen Grenzwerte unterschritten.

Messe München: Neben dem Fahrtrieb muss auch die Arbeitsausrüstung einer mobilen Baumaschine mit ausreichend Leistung versorgt werden. Was tut sich auf diesem Feld?

Prof. Günter Kunze: Traditionell wird ausreichend verbrennungsmotorische Leistung installiert. Das heißt, die Hersteller ermitteln den so genannten Peak-Bedarf und verbauen einen dazu passenden Motor. Allerdings gibt es vielfältige Ansätze und Lösungen, die sich mit dem mittleren Bedarf der Baumaschine als Auslegungsgröße des Verbrennungsmotors beschäftigen. Für die Abdeckung von Lastspitzen kommen dann geeignete Speicher zum Einsatz. Die Speicher können mechanisch, hydraulisch oder auch elektrisch arbeiten. Man spricht hier vom Downsizing der installierten Motor- Antriebsleistung.

Messe München: Die Branche arbeitet schon seit Jahren intensiv an Hybridantrieben, aber der Marktdurchbruch fehlt bislang. Wie beurteilen Sie den Stand der Entwicklung?

Prof. Günter Kunze: Zunächst sei angemerkt, dass auch der Pionier auf dem Hybridgebiet, die Firma Toyota, im Kfz-Bereich mehr als zehn Jahre für Akzeptanz und Marktdurchdringung benötigt hat.

Bei den mobilen Arbeitsmaschinen lassen ihre Vielfalt, ihre geringen Stückzahlen und ihre hohe Lebensdauer einen eher noch verhalteneren Prozess erwarten. Grundsätzlich bedeutet Hybridantrieb das Vorhandensein mindestens zweier Leistungsquellen. Denkbar sind die verschiedensten Kombinationen dieser Quellen. Dies können zum Beispiel ein Verbrennungsmotor

und eine elektrische Maschine in Kombination mit elektrischem Speicher sein. Oder auch zwei unabhängige Speicher, beispielsweise in Flurförderzeugen. Für beide Beispiele gibt es bereits ausgeführte und verfügbare Maschinen. Machbar sind auch Lösungen, die Energie in mechanischer oder hydraulischer Form rekuperieren und anschließend speichern. Welche Lösung

für welche Maschine eingesetzt wird, hängt entscheidend vom jeweiligen Anforderungsprofil ab. Gerade zur Hybridtechnologie arbeitet die Baumaschinenbranche an vielen Innovationen, die auf der kommenden bauma erstmals vorgestellt werden.

Info: www.bauma.de ■



**Der VDBUM vermittelt
Karrierechancen:**

Die Firma BELL Equipment (Niederlassung Alsfeld) sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine(n)

Verkaufsberater Baumaschinen-Ersatzteile (m/w)

Profil:

- Erfahrung aus dem Baumaschinen-/ Landmaschinensektor
- Technische Ausbildung mit kaufmännischen Kenntnissen oder alternativ kaufmännische Ausbildung mit fundierter Zusatzqualifikation im technischen Bereich, bevorzugt Nutzfahrzeuge und/oder KFZ
- Durchsetzungsvermögen, Motivationsfähigkeit, Flexibilität, Kommunikationstalent, Teamfähigkeit.
- Sicheres und gepflegtes Auftreten
- Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- Reisebereitschaft – ca 10%
- Erste Vertriebs Erfahrung erwünscht

Wenn Sie Interesse haben, dann senden Sie doch bitte Ihre ausführlichen Bewerbungsunterlagen an den VDBUM unter Chiffre 234/13

VDBUM, Henleinstr. 8a, 28816 Stuhr

Tief betroffen haben wir vom Tod unseres langjährigen Verbandsmitgliedes

Di et er Brandau

* 18. 02. 1942 † 31. 12. 2012

aus dem Stützpunkt Berlin erfahren.

Jahrelang hat er aktiv und mit Engagement die VDBUM-Idee mitgestaltet und getragen. Unvergessen bleiben sein Humor und seine offene Persönlichkeit.

In der Trauer fühlen wir uns mit seinen Angehörigen verbunden.



**Vorstand, Mitarbeiter und Mitglieder
des Verbandes der Baubranche,
Umwelt- und Maschinentechnik e.V.**

Trost kommt in dieser schweren Zeit vielleicht mit der Erkenntnis, mit der Trauer nicht allein zu sein.

Tief bewegt nehmen wir Abschied von

**Fr anz Sal es
Schmi dt * 20. 08. 1952**

† 03. 02. 2013

unserem Verbandsmitglied aus dem Stützpunkt Nürnberg.



**Vorstand, Mitarbeiter und Mitglieder
des Verbandes der Baubranche,
Umwelt- und Maschinentechnik e.V.**

Wir nehmen Abschied von unserem Verbandsmitglied

**Günt er Hel mut
Ri cken**

* 02. 01. 1942 † 26. 11. 2012

Verbandsmitglied aus dem Stützpunkt Kassel

In herzlicher Verbundenheit sprechen wir



**Vorstand, Mitarbeiter und Mitglieder
des Verbandes der Baubranche,
Umwelt- und Maschinentechnik e.V.**

Weiten Industrie-Service GmbH & Co KG

Rußpartikelfilter TRGS 554
Abgase von Dieselmotoren

Inhalte:

- Weiten als Partner der in den Bereichen (Abgas-) Filbertechnik, Klimatechnik, Service
- Kabinen- be- und entlüftung und -klimatisierung mit Anlagen aus dem Hause Weiten
 - Dieselpartikelfilter, welche Herausforderungen stellen die Städte und Gemeinden an die Endanwender
 - TRGS 554 DME ⇒ weitere Verschärfungen drohen
 - Weiten als System- und Servicepartner für alle gängigen Dieselpartikelfilter-Systeme



TSURUMI (Europe) GmbH

Tsurumi Pumpen – weltweit in schwierigsten Einsätzen zu Hause

Inhalte:

Tsurumi ist einer der weltgrößten Hersteller elektrischer Tauchpumpen. Im Sortiment findet sich ein breites Sortiment elektrischer Standard- und Spezialpumpen für den privaten, gewerblichen und kommunalen Einsatz. Fachleute schätzen die Langlebigkeit und wartungsfreundliche Modulbauweise der Produkte. Auf der VDBUM Vortragstour werden die neuesten Pumpen, die auf der bauma Weltpremiere haben, aber auch das perfekte Tsurumi Servicenetz mit seinen Partnern vorgestellt.



Zwei Messen – ein Datum – ein Standort

recycling
aktiv

Tiefbau Live
Bewegung statt Stillstand

Tiefbau Live

Bewegung statt Stillstand

Praxismesse vom 5.–7. September 2013
Baden-Airpark, Karlsruhe · Baden-Baden

www.tiefbaulive.com

**Technik
erleben**

VDBUM SERVICE

VDBUM Service GmbH
Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
service@vdbum.de

Aussteller-Info:
0421-87168-20



**Große Muster-
baustelle Straßen-
und Kanalbau**



VDBUM-Forum März bis Juni 2013

		März		April		Mai		Juni	
 VDBUM Region Nord		Weiten Industrie-Service		Tsurumi		HANSA-FLEX IHA, Internationale Hydraulik Akademie		Wacker-Neuson	
		Rußpartikelfilter TRGS 554 Abgase von Dieselmotoren		– Wartung, – Service, – Kundennähe		Warum Fluidmanagement der bewährte Weg effektiver Ölpflege ist			
Veranstaltungsort									
Bremen	19.00	VDBUM-Zentrale Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr/Brinkum-Nord	Montag 4. März	Dienstag 2. April	Montag 6. Mai	Montag 3. Juni			
Hamburg	19.00	Ges. zur Förderung der Gehörlosen e.V., Bernadottestr. 126, 22605 Hamburg	Dienstag 5. März	Mittwoch 3. April	Dienstag 7. Mai	Dienstag 4. Juni			
Berlin	18.30	ABACUS Tierpark Hotel, Raum 9, Franz-Mett-Straße 3-9, 10319 Berlin	Mittwoch 6. März	Donnerstag 4. April	Mittwoch 8. Mai	Mittwoch 5. Juni			
Kassel	19.00	Burg-Hotel Heiligenberg, Heiligenberg 1, 34587 Felsberg	Montag 11. März	Montag 8. April	Montag 27. Mai	Montag 10. Juni			
Dresden	18.00	Hotel Restaurant Lindenhof, Podemusstraße 9, 01157 Dresden	Dienstag 12. März	Dienstag 9. April	Dienstag 28. Mai	Dienstag 11. Juni			
Leipzig	18.30	Hotel 3 Linden, Kastanienweg 11, 04178 Leipzig-Rückmarsdorf	Mittwoch 13. März	Mittwoch 10. April	Mittwoch 29. Mai	Mittwoch 12. Juni			
Magdeburg	18.00	BKS Business Kultur & Service GmbH, Rogätzer Straße 8, 39106 Magdeburg	Montag 18. März	Montag 22. April	Montag 13. Mai	Montag 17. Juni			
Hannover	18.30	Hotel Hennies Hannoversche Straße 40, 30916 Isernhagen	Dienstag 19. März	Dienstag 23. April	Dienstag 14. Mai	Dienstag 18. Juni			
Münster	19.00	Handwerkskammer Münster, Bildungszentrum, Echelmeyerstr. 1, 48163 Münster	Mittwoch 20. März	Mittwoch 24. April	Mittwoch 15. Mai	Mittwoch 19. Juni			
Köln	18.30	Dorfschänke Rösrath, Scharrenbroicher Str. 75, 51503 Rösrath	Donnerstag 21. März	Donnerstag 25. April	Donnerstag 16. Mai	Donnerstag 20. Juni			

Hannover: Veranstaltungsort kann variieren, bitte beachten Sie die persönliche Einladung

		März		April		Mai		Juni	
 VDBUM Region Süd		Tsurumi		Weiten Industrie-Service		Wacker-Neuson		HANSA-FLEX IHA, Internationale Hydraulik Akademie	
		– Wartung, – Service, – Kundennähe		Rußpartikelfilter TRGS 554 Abgase von Dieselmotoren		Warum Fluidmanagement der bewährte Weg effektiver Ölpflege ist			
Veranstaltungsort									
Würzburg	19.00	Hotel Krone Post, Balthasar-Neumann-Str. 1-3, 97440 Werneck	Montag 11. März	Montag 8. April	Montag 13. Mai	Montag 10. Juni			
Nürnberg	19.00	Hotel-Gasthof Zur Post, Friedensplatz 8, 91207 Lauf	Dienstag 12. März*	Dienstag 9 April*	Dienstag 14. Mai	Dienstag 11. Juni			
Regensburg	19.00	Menzo Jahnweg 8a, 93173 Wenzelbach	Mittwoch 13. März	Donnerstag 10. April	Mittwoch 15. Mai	Mittwoch 12. Juni			
München	19.00	Wirtshaus Zum Kreuzhof, Kreuzstraße 1, 85764 Oberschleißheim	Donnerstag 14. März	Donnerstag 11. April	Donnerstag 16. Mai	Donnerstag 13. Juni			
Freiburg	19.00	Gasthaus Zur Krone, Gottenheimerstr. 1, 79268 Bötzingen a. K.	Montag 18. März	Montag 22. April	Montag 27. Mai	Montag 17. Juni			
Stuttgart	19.00	Hotel Hirsch, Hindenburgstr. 1, 71229 Leonberg	Dienstag 19. März	Dienstag 23. April	Dienstag 28. Mai	Dienstag 18. Juni			
Frankfurt/M.	18.30	Hotel Odenwaldblick, Bulauweg 27, 63322 Rödermark-Urberach	Mittwoch 20. März	Mittwoch 24. April	Mittwoch 29. Mai	Mittwoch 19. Juni			

*Veranstaltungsort: Geb. Mayer GmbH & Co. KG, Johann-Zumpe-Straße 11, 90763 Fürth

Die Veranstaltungsorte können variieren, bitte beachten Sie die persönliche Einladung.

Impressum



Die VDBUM INFO ist das offizielle Organ des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V. 41. Jahrgang / ISSN-Nr. 0940-3035

Herausgeber:

Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V., Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
Tel.: 0421 - 87 16 80, Fax: 0421 - 87 16 888
www.vdbum.de, e-Mail: zentrale@vdbum.de

Verlag und Druck:

Kreativ Konzept, Verlag Engel
Kleine Heide 2, 28844 Weyhe
Tel. 04203-80 45 49-0, Fax 04203-80 45 49-9
e-Mail: verlag@vdbum.de

Verlagsleitung:

Jens Engel, Tel.: 04203-80 45 49-0
Fax: 04203-80 45 49-9

Chefredaktion:

Udo Kiewewalter (verantwortlich), Tel.: 0421 - 87 16 80
e-Mail: udo.kiewewalter@vdbum.de

Anzeigen und Vertrieb:

Jens Engel, Tel.: 04203-80 45 49-0
Fax: 04203-80 45 49-9
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 32 vom 01.01.2013

Erscheinungstermine 2013:

15. Februar, 05. April, 15. Juni,
17. August, 15. Oktober, 15. Dezember
(Für den Fall höherer Gewalt besteht keinerlei Haftung.)

Auflage:

Die VDBUM INFO erscheint jeweils in einer Auflage von 19.750 Exemplaren.

Abonnement:

Abonnements sind schriftlich beim Herausgeber zu bestellen. Die Kündigung kann nur zum Jahresende erfolgen. Sie bedarf der Schriftform und muss dem Herausgeber bis spätestens zwei Monate vor Jahresende zugehen. Sonst verlängert sich das Abonnement automatisch um ein Jahr.

Veröffentlichungen:

Veröffentlichungen, die nicht ausdrücklich als Stellungnahme des Herausgebers gekennzeichnet sind, stellen die persönliche Meinung des Verfassers dar. Für mit Namen gekennzeichnete Beiträge übernimmt der Einsender die Verantwortung. Für unverlangt eingereichte Manuskripte und Illustrationen wird keine Haftung übernommen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen und Streichungen vor. Das Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht von zum Abdruck angenommenen Beiträgen und Illustrationen geht im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen auf den Verlag über. Alle in der Zeitschrift erscheinende Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ist mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ohne Einwilligung von Verlag und Herausgeber strafbar.

Hinweis:

Der Versand der VDBUM INFO erfolgt über eine Adresskartei, die mit einer automatisierten Datenverarbeitung geführt wird.

Messen + Veranstaltungen

Messe / Veranstaltung	Ort	Information unter	Termin
42. VDBUM-Großseminar	Braunlage	www.vdbum.de	26.02. - 01.03.2013
bauma 2013	München	www.bauma.de	15.04. - 21.04.2013
WindForce 2013	Bremerhaven	www.windforce2013.com	04.06. - 06.06.2013
demopark 2013	Eisenach	www.demopark.de	23.06. - 25.06.2013
TiefbauLive 2013	Baden-Baden	www.tiefbaulive.com	05.09. - 07.09.2013
recycling aktiv 2013	Baden-Baden	www.recycling-aktiv.com	05.09. - 07.09.2013
NordBau 2013	Neumünster	www.nordbau.de	12.09. - 17.09.2013
IAA	Frankfurt	www.iaa.de	12.09. - 20.09.2013
bauma Africa 2013	Johannesburg	www.bauma-africa.com	18.09. - 21.09.2013
Agritechnica 2013	Hannover	www.agritechnica.com	10.11. - 16.11.2013



MSF
Motoren-Service
Franken
GmbH

Motorenfachbetriebe – Werksvertretungen

Ihr kompetenter Partner für Diesel-, Otto-, Gasmotoren im Bereich Industrie, Pkw, Nutzfahrzeuge, Land- u. Baumaschinen, Aggregate

90408 Nürnberg Röthensteig 9

Weitere Betriebe in Anröchte/Westf. und Bischofswiesen/Obb.

Tel. 0911/ 937938-13 Fax. 0911/937938-38

Mobil: 0171 - 7357323

www.motoren-dicke.de service@motoren-dicke.de



**Friedrich
Dicke**
GmbH & Co.
KG



Verband der Baubranche,
Umwelt- und Maschinentechnik e.V.

INFO

Ausgabe **2-13**

erscheint am
5. April 2013

Im nächsten Heft:

Neuentwicklungen zur **bauma**

Kompaktgeräte in
der Baubranche

bauma 2013

