

TECHNOLOGIETRÄGER VON PUTZMEISTER WAR SEINER ZEIT VORAUSS

# Großmastpumpen M 62-5 verdienen ihr Geld bereits seit 1986

Als die Putzmeister AG 1986 ihre erste M 62-5 an einen bayerischen Betonpumpendienst auslieferte, hätte niemand erwartet, dass die Großmast-Autobetonpumpe 17 Jahre später immer noch Tag für Tag ihren Dienst verrichtet. Die Maschine besaß damals schon Merkmale, auf die Putzmeister auch bei anderen Großmast-Typen nicht verzichtet.

Die Vorstellung der Großmastpumpe M 62-5 war seinerzeit ein Ereignis. Galten die PM-Betonverteilmaste mit 22 m (1970) und 40 m (1978) Reichhöhe als Meilensteine in der Entwicklung bei Autobetonpumpen, so überraschte Putzmeister 1986 die Transportbeton-Branche zunächst mit der Vorstellung der M 52-5, wenige Monate später mit dem „Mammut“ M 62-5.

So unterschiedlich die beiden Großmaste von ihren Abmessungen her auch waren – im Interesse einer vielseitigen Nutzung und möglichst geringer Betriebskosten gab es doch wichtige Gemeinsamkeiten:

- einen 5-fach gefalteten Verteilmast für höchste Flexibilität auf Baustellen,
- ein Mastpaket mit kompakten Abmessungen, d.h. möglichst wenig Überhang,
- eine durchgängige Mastverrohrung mit 125 mm Durchmesser, um den Reibungswiderstand in der Förderleitung niedrig zu halten,
- großvolumige Kernpumpen für hohe Förderleistung bei möglichst geringem Verschleiß und niedrigen Betriebskosten (damals mit einer Pumpleistung bis 150 m<sup>3</sup>/h, heute bis 200 m<sup>3</sup>/h).

Darüber hinaus hatte Putzmeister die M 62-5 mit technischen Leckerbissen ausgestattet, die auch heute noch ihresgleichen suchen. Beispielsweise die automatische Stabilitätskontrolle (ASC), die die Sicherheit der Großmastpumpe zusätzlich erhöht: Sie warnt den Pumpenfahrer, wenn das Fahrzeug – trotz korrekter Abstimmung – in schwierigem Gelände oder auf weichem Untergrund das Gleichgewicht zu verlieren droht. Sofort werden alle Mastbewegungen gestoppt und der Maschinist durch optische und akustische Signale über die Gefahr informiert. Erst nach Korrektur der Abstimmung wird der Betonverteilmast wieder freigegeben. Das ASC-System reagiert übrigens lange vor Erreichen einer kritischen Kippsituation.

## Bei Bedarf zur Arbeitsbühne umgewandelt

Um in auftragsschwächeren Zeiten die Auslastung der Maschinen zu verbessern, hatte Putzmeister 1986 den Großmast M 62-5 zusätzlich für den Betrieb mit Arbeitsplattform ausgelegt. Dieser „Mannkorb“ ließ sich mit wenigen Handgriffen an der Mastspitze anbolzen. Damit wurde die Autobetonpumpe bei Bedarf in eine 62 m hoch reichende Ar-

beitsbühne umgewandelt, mit der Inspektionen, Montage- oder Reparaturarbeiten an Brücken, Silos, Schornsteinen, Fassaden, Türmen etc. ohne lange Rüstzeiten ausgeführt werden konnten. Von Vorteil war auch hier die Gelenkigkeit der fünf Armsegmente sowie die großen Knickwinkel und Schwenkbereiche des Großmastes, der herkömmlichen teleskopierbaren Arbeitsbühnen überlegen war.

## Wo betonieren die „Mammuts“ heute?

Als Chassis für die laut Putzmeister bis heute weltgrößte Autobetonpumpe diente ein 4-achsiges Serienfahrzeug, das um zwei zusätzliche Achsen ergänzt wurde. Drei gelenkte Vorderachsen sowie eine zwangsgelenkte Nachläuferachse gaben der Maschine auf engen Baustellen eine enorme Wendigkeit. Eine verschleißfreie 5-stufige Wirbelstrombremse sorgte schon 1986 – zusätzlich zur serienmäßigen Motor- und Trommelbremse – für erhöhte Sicherheit.

Während eine der M-62-Großmastpumpen seit Jahren in Saudi Arabien arbeitet, war der Großmast-Veteran aus Bayern in den vergangenen Jahren in Südosteuropa stationiert. Zuletzt hat ein spanischer Betonpumpendienst die Maschine Ende 2002 gekauft, neu lackiert und vermutlich generalüberholt. Die Betonmenge, die der Oldie während der vergangenen 17 Jahren gefördert und ver-



Zeichnete sich bereits 1986 durch einen großen Arbeitsbereich, baustellengerechten „Fünflings“-Mast, hohe Pumpleistung und kompakte Abmessungen aus: die Putzmeister-Großmast-Betonpumpe M 62-5.

teilt hat, ist kaum noch nachzuweisen. Aber das Volumen dürfte gewaltig sein, denn die Maschine war überwiegend bei Großbetonagen (Flughäfen, Brückenbauten, Hochhauskomplexen) im Einsatz.

Durch die Verwendung neuer, d.h. deutlich leichter Werkstoffe erwartet die Putzmeister AG in naher Zukunft, dass die bisher möglichen Reichweiten für die 2-, 3- und mehrachsigen Autobetonpumpen im Rahmen des zulässigen Gesamtgewichts weiter angehoben werden. Auch bei Großmastpumpen mit einem Gesamtgewicht unter 48 t beobachtet das Unternehmen weltweit ein gesteigertes Interesse an Mast-Reichweiten, die über der lange Jahre gültigen 52-m-Grenze liegen.

Entsprechend intensiv haben PM-Techniker in dieser Gewichtsklasse die Entwicklung von Verteilmasten mit noch größerem Arbeitsbereich vorangetrieben. Bereits im Januar 2001 konnte Putzmeister auf der WOC in Las Vegas die erste M 58 vorstellen. Dies bedeutete zwar einen weiteren Schritt vorwärts bei der Entwicklung von Großmasten, das „Ende der Fahnenstange“ sehen die Techniker jedoch noch lange nicht erreicht.

## Baustellengerechte Abstimmung

Größten Wert legte Putzmeister bei der Konzeption dieser Großmastpumpe übrigens auf die baustellengerechte, positionsvariable Abstimmung der Maschine. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: So hat die M 58 im schmalabstützten OSS-Betrieb lediglich einen Platzbedarf von 7,4 m und kann dabei nicht nur seitlich, sondern auch noch nach vorn über das Fahrerhaus hinweg bis zu einem Winkel von 180° betonieren. Im Gegensatz zur starren, bogenförmigen Abstimmung ohne Drehgelenk wird durch die positionsvariable Bauweise der Arbeitsbereich einer Großmast-Betonpumpe nicht eingeschränkt.

## Wünsche werden wahr.

### Sie wünschen

- eine Langhub-Pumpe längs eingebaut ✓
- hohe Pumpleistung - bis 62m<sup>3</sup>/h ✓
- den geringst möglichen Überhang ✓
- optimale Bodenfreiheit ✓
- die Möglichkeit der Kübelbefüllung ✓
- 100 % Ausnutzung der Mastkinematik - von nah bis fern ✓

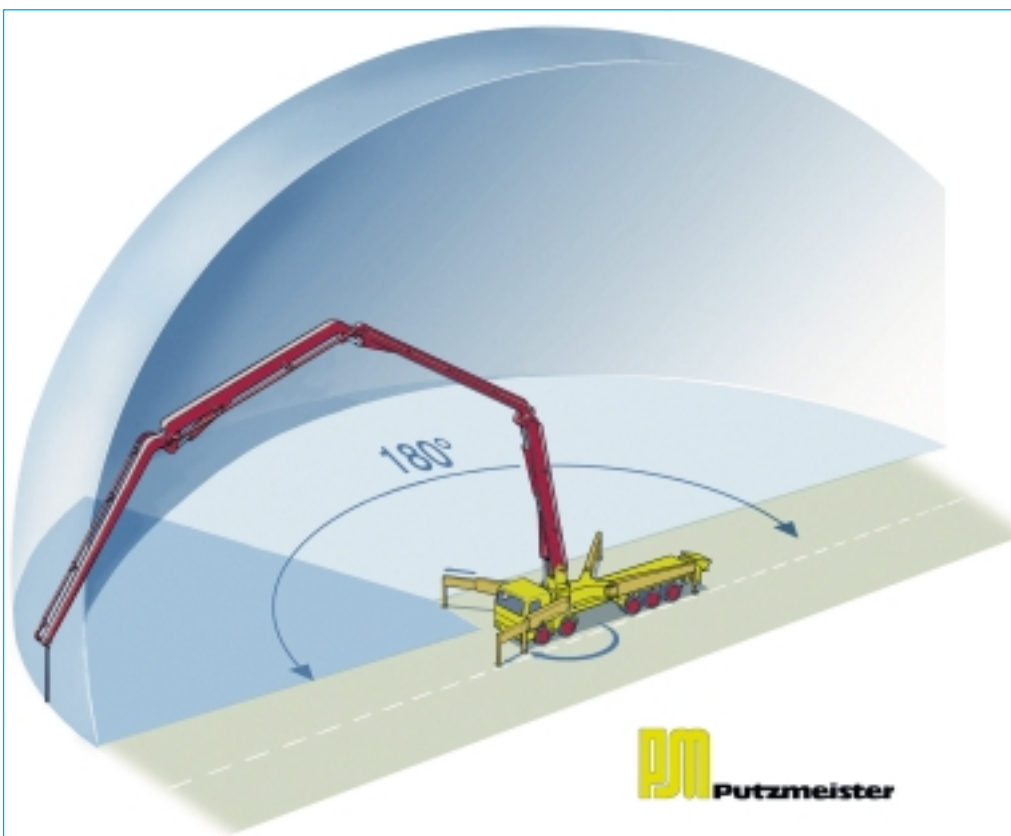


Die neue SCHWING/Stetter FBP 600 RK ist die Fahrmischerpumpe, die keine Wünsche offen lässt: Wahlweise mit 24 oder 26 m Ausleger und immer mit längs eingebauter Langhub-Pumpe und Rockschieber. Mit bis zu 62 m<sup>3</sup>/h ist sie unsere leistungsstärkste Fahrmischerpumpe aller Zeiten.

FBP 600 RK – jetzt wünschen!

**SCHWING**  
**Stetter**

Schwing GmbH · Postfach 20 03 62 · 44647 Herne · Tel. 0 23 25 / 987-0 · Fax: 0 23 25 / 7 29 22  
info@schwing.de · www.schwing.de  
Stetter GmbH · Postfach 19 42 · 87689 Memmingen · Tel. 0 83 31 / 78-0 · Fax: 0 83 31 / 78-275  
info@stetter.de · www.stetter.de



Diese Illustration zeigt den zusätzlichen Arbeitsbereich einer Großmast-Autobetonpumpe im schmalabstützten OSS-Betrieb (siehe dunkel schraffierte Fläche). Der deutlich größere Arbeitsbereich ist übrigens nicht abhängig von der Mastgröße, sondern von der Art der Abstimmung (schwenkbar und positionsvariabel) und der Lage der so genannten „Kippkante“.

## KURZ UND BÜNDIG:

# Die neue Betonnorm in die Tasche gesteckt

Ein neues Falblatt des Bundesverbandes Transportbeton mit dem Titel „Transportbeton nach DIN EN 206-1/DIN 1045-2 – Kurz und bündig“ erläutert, wie sich Transportbeton nach neuer Norm einfach bestellen lässt. Der Clou dabei: Die Anleitung passt in jede Westentasche.

Die korrekte Bestellung nach neuer Norm kann mit dem Fal-

blatt in vier Schritten vorgenommen werden. Wie bestimmt man die Expositionsklasse? Welche Druckfestigkeitsklasse ist zu wählen? Wie wird die Konsistenz festgelegt? Welches Größtkorn ist anzugeben? Zudem enthält „Kurz und bündig“ die häufigsten Beispiele für die Anwendung der so genannten Zuordnungstabellen. Diese erleichtern die Umstel-

lung von den alten auf die neuen Normen.

Damit ist das Falblatt eine echte Hilfe für die tägliche Praxis in der Parallelgeltingszeit der alten und neuen Norm. Denn bis zum 31. Dezember 2004 wird sich die Einführung schrittweise vollziehen. Danach ist die Anwendung der alten Normen nicht mehr möglich.

Das Falblatt wurde bereits rund 30 000 Mal verkauft. Bezogen werden kann es zum Preis von 15 Euro je Zehnerpack bei der in puncto Transportbeton GmbH (Tel. 0203/99239-56; Fax 0203/99239-96) oder einfach im Internet unter [www.beton.org](http://www.beton.org). Dort finden sich auch weitere Hilfen zum Umgang mit der neuen Norm.