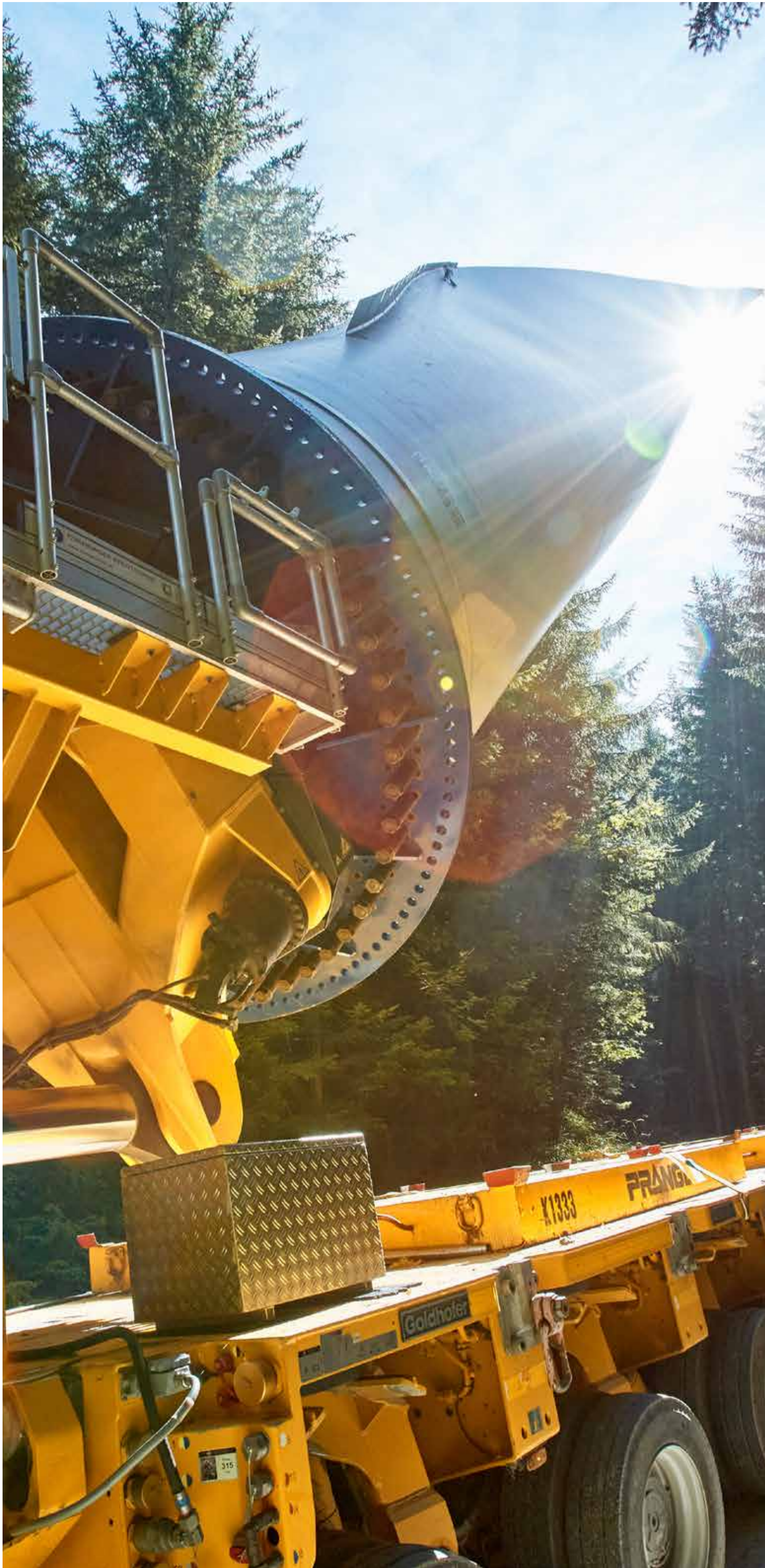


UP

UP - das Magazin
für Kunden & Freunde
Ausgabe 2/2023





Sehr geehrte Leserinnen, sehr geehrte Leser!

Fast drei Jahre lang haben wir mit den Folgen von Corona zu kämpfen gehabt. Nicht nur die teilweise restriktive soziale Isolierung war für viele schwer zu ertragen. Nun sehen wir uns nach dem Kriegsbeginn in der Ukraine mit dem Anschlag der Hamas in Israel und den schweren Kämpfen im Gazastreifen schon wieder mit der nächsten Krise konfrontiert.

Die abflauende Wirtschaftslage in vielen Bereichen setzt ebenso zu. Teuerungen sind auf den unterschiedlichsten Gebieten festzustellen und sind zweifellos sehr belastend – sowohl für Privatpersonen als auch für Unternehmen. Und die zur Bremsung der hohen Inflation angehobenen Kreditzinsen sorgen jetzt für eine vorsichtige Zurückhaltung bei Investitionen. Projekte werden verschoben oder gar abgeblasen. Da heißt es, kluge Entscheidungen zu treffen, um diese herausfordernden Zeiten so gut wie möglich zu überstehen.

Wir bei Prangl wollen weiterhin positiv in die Zukunft schauen. Allen negativen Trends zum Trotz haben wir viel in unsere Maschinen und in unsere Nachhaltigkeits- und Digitalisierungsmaßnahmen investiert. Denn eines ist sicher: Nach einer Talfahrt geht es auch wieder bergauf. Mit diesen Investitionen sind wir bestens für alle künftigen Herausforderungen gewappnet und bereit, Ihre unternehmerischen Pläne per Schwertransport, Mobilkran und Arbeitsbühne in die Tat umzusetzen. Und dies in gewohnter Qualität und Sorgfalt.

Apropos in die Tat umsetzen: Haben Sie schon Ihre Weihnachtsfeiertage geplant? Nehmen Sie sich Zeit für Ihre Familie und sich selbst. Denn nur dann kann man wieder mit vollem Einsatz ins neue Jahr starten. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine geruhsame Weihnachtszeit und ein gutes neues Jahr.

Ihr Christian Prangl

Christian Prangl

Erfolgsgeschichte



Das Familienunternehmen Prangl hat sich seit seinen Anfängen vor über 55 Jahren zu einem europaweit agierenden, hoch spezialisierten Unternehmen der Transport-, Hebe- und Logistikbranche entwickelt – mit 16 Standorten in sechs Ländern und insgesamt fast 700 Mitarbeiter*innen. Prangl Central Eastern Europe (CEE) ist ein wichtiger Teil der Unternehmensgruppe und gleichwertiger Partner bei vielen Projekten.

Prangl Ungarn (mit der Zentrale in Budapest und den mittlerweile vier Niederlassungen in Győr, Pécs, Szeged und Debrecen) war überhaupt das erste Nachbarland, welches sich als interessantes Betätigungsfeld für das österreichische Familienunternehmen darstellte. Entstanden ist Prangl Ungarn ursprünglich aus einer Kooperation zwischen dem ungarischen Baumechanisierungsunternehmen Építőipari Gépesítő Vállalat und Prangl im Jahr 1991. Schon 1993 übernahm Prangl die Geschäftsanteile des Partners, womit das Unternehmen ab diesem Zeitpunkt als Prangl-Hungaria Kft. firmierte. Zu Beginn vermietete die Prangl-Hungaria Kft. ausschließlich Mobilkrane. Sondertransporten kam damals eher eine untergeordnete Rolle zu. Die Zusammensetzung des Kranfuhrparks war die Avantgarde des damaligen allgemeinen Standards: Das Unternehmen besaß Mobilkrane mit einer Tragfähigkeit von 16 bis 140 Tonnen. Nach und nach ergänzte Prangl den Fuhrpark in Ungarn, 1996 wurde ein 160 Tonnen Mobilkran angeschafft. Zu dieser Zeit war dies der mit Abstand größte Teleskopkran des Landes. So erlangte das Unternehmen eine führende Marktstellung in Sachen Mobilkrane. Mit der Vermietung selbstfahrender Arbeitsbühnen begann man ebenfalls 1996 – eine wahre Innovation in der ungarischen Baubranche. Heute stehen an den fünf Standorten mit 83 Mitarbeiter*innen insgesamt 17 Mobilkrane mit einer Tragfähigkeit von 40 bis 500 Tonnen zur Verfügung sowie 19 Transportfahrzeuge. Die Kunden des Hauses können außerdem aus einer besonders großen Palette an unterschiedlichen Arbeitsbühnen und Teleskopstaplern wählen. Denn inzwischen warten ganze 1.005 Stück auf ihren nächsten Arbeitseinsatz.

Der große Erfolg von Prangl Ungarn bestätigte die ehrgeizigen Pläne des Unternehmens, sich weiter in benachbarten Ländern zu etablieren. So folgte 2004 mit der Gründung von Prangl Slovenija d.o.o., Übernahme von Kaluma, der nächste Schritt in einen neuen Markt und gleichzeitig der erste Schritt in die Adria-Region. Im Vordergrund stand auch hier der Ehrgeiz und die Vision, dem Markt etwas zu bieten, was zu dieser Zeit im Land eher die Ausnahme war, nämlich fortschrittliches technisches Know-How und moderne Maschinen für den Hub- und Transportbereich. Mit Hilfe eines engagierten und spezialisierten Teams konzentrierte sich das neu gegründete Unternehmen von Anfang an darauf, die Bedürfnisse vor Ort zu verstehen und für seine Kunden maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln. Denn nur so war man in der Lage, den ganz spezifischen Herausforderungen der Region gerecht zu werden. Mit diesem strikten Konzept entwickelte sich auch in Slowenien (mit den Standorten Hoče und Ljubljana) bald eine wachsende Nachfrage. Immer mehr Geschäftspartner überzeugten sich von der Fähigkeit Prangls, zuverlässige und effiziente Lösungen zu erarbeiten – auch wenn die Aufgabenstellung noch so herausfordernd ist. Das war der Beginn der Erweiterung des Netzwerkes in die wichtigsten Länder der Adria-Region.

2008 ging Prangl mit der Gründung von Prangl Hrvatska d.o.o. mit Sitz in Strmec in Kroatien an den Start. Bei dieser strategischen Expansion konnten die bereits in Slowenien gemachten Erfahrungen und Ansätze erfolgreich auf den neuen Markt übertragen werden. Dieses methodische Vorgehen hat es Prangl ermöglicht, bewährte personelle und technische Ressourcen zu nutzen, die jeweils auf die Besonderheiten jedes Landes zugeschnitten sind. Zudem war man hier auch bei einigen Großprojekten involviert, die das Verständnis für den Marktbedarf weiter stärkten.

Die Erweiterung der Präsenz von Prangl in der Adria-Region wurde 2020 mit der Gründung von Prangl d.o.o. in Sarajevo auch in Bosnien-Herzegowina fortgesetzt. Die vorangegangenen Erfahrungen in den anderen Ländern machten sich bezahlt, Prangl konnte sich mit seinem Dienstleistungsmodell auch auf diesem neuen Markt bestens behaupten.

Viele Anfragen und mögliche Projektpotenziale veranlasste Prangl, die Aktivitäten in der Adria-Region noch weiter zu forcieren. Deshalb wurde zuletzt 2022 auch in Serbien eine eigenständige Vertriebsgesellschaft namens Prangl Srbija d.o.o. mit Sitz in Belgrad gegründet.

In der gesamten Adria-Region beschäftigt Prangl derzeit insgesamt 76 Mitarbeiter*innen, wobei Prangl Slowenien mit 48 Personen die größte Tochtergesellschaft in dieser Region ist. In Bosnien-Herzegowina und Serbien arbeitet das Unternehmen derzeit auf Projektbasis, vor allem im Bereich der Erneuerbaren Energie. Speziell im Bereich der Windparks wird auch in diesen Ländern ein großes Potenzial erkannt. Neben verschiedenen Schwertransport-Einheiten sind die Niederlassungen der Adria-Region bestens mit Arbeitsbühnen und Teleskopstaplern ausgestattet. Prangl Slowenien und Prangl Kroatien haben in diesem Bereich mittlerweile knapp 500 Maschinen vorrätig.

Die gesamte CEE-Region hat sich als wichtiges Betätigungsfeld für Prangl erwiesen, in dem sich das Unternehmen erfolgreich etabliert hat. Jedoch stellen die Vielfalt der Länder in diesem Gebiet und ihre Unterschiede international tätige Unternehmen vor verschiedene Herausforderungen. Es ist von großer Bedeutung, diese Unterschiede zu berücksichtigen. Beispielsweise ist ein Verständnis für kulturelle Nuancen für eine effektive Zusammenarbeit und erfolgreiche Geschäftsbeziehungen unumgänglich. Bei länderübergreifenden Projekten treten zudem häufig rechtliche Unterschiede auf. Es ist von entscheidender Bedeutung, sich an diese verschiedenen Anforderungen anzupassen und diese einzuhalten, um rechtliche Komplikationen zu vermeiden. Besonders relevant ist dies, da nicht alle Länder von Prangl CEE Mitglieder der Europäischen Union sind. Eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit in diesen Ländern erfordert daher Flexibilität, sorgfältige Marktforschung und ein effektives Risikomanagement, um alle Herausforderungen zu bewältigen. Prangl ist jedenfalls ein verlässlicher Partner auch in diesen Regionen.

News



IC 100 & Co

Die Fachzeitschrift "International Cranes" reiht Prangl in ihrem aktuellen Listing auf den 26. Platz und damit als einzigen heimischen Vertreter unter den 30 größten Kranunternehmen weltweit. Auch das Magazin "Kran & Bühne" zählt Prangl im deutschsprachigen Raum mit Rang 8 zu den Top-10-Kranhäusern. Einen ähnlichen Status erhält Prangl vom gleichen Magazin im Arbeitsbühnenbereich, wo man mit dem 11. Platz ebenfalls in Deutschland, Österreich und der Schweiz ganz vorne liegt.



Energieforum

Der gemeinnützige Verein "Energieforum Österreich" ist eine Expertenplattform, die Unternehmen bei der Umsetzung des Green Deals begleitet und gemeinsam Strategien zum Erreichen der vorgegebenen Regularien entwickelt. Prangl hat sich nun einem "Nachhaltigkeitscheck" durch den Verein unterzogen. Dieser hat gezeigt, dass Prangl in Sachen Green Deal durch die Umsetzung der unterschiedlichen Managementsysteme wichtige Schritte gesetzt hat und viele Bereiche in den Themen ökonomische, soziale und ökologische Nachhaltigkeit bereits sehr strukturiert behandelt.



Association

Der Wirtschaftsverband Renewable Energy Sources of Serbia (RES Serbia) wurde vor rund drei Jahren gegründet. Ziel des gemeinnützigen und unpolitischen Verbandes ist es, das Geschäftsumfeld im Bereich erneuerbarer Energiequellen zu verbessern und die Produktion und Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen umweltfreundlich zu fördern. Prangl Serbien hat sich heuer diesem Netzwerk als ordentliches Mitglied angeschlossen und unterstreicht damit das Bestreben des Unternehmens, nach hohen fachlichen und moralischen Grundsätzen zu handeln.

Firmenzugehörigkeit

REUMANN Franz	40 Jahre
AUER Hermann	30 Jahre
PFEFFER Anton	30 Jahre
SZAKACS Gheorghe	30 Jahre
SCHNEIDER Andreas	25 Jahre
BRAUCHART Werner	20 Jahre
HIDEN Peter	20 Jahre
STEINWENDER Peter	20 Jahre
BRAČIĆ Branko	15 Jahre
DWORAK Dietmar	15 Jahre
FURJAN Miljenko	15 Jahre
RIEDL Sandra	15 Jahre
SPRENGER Roland	15 Jahre
WALLY Mario	15 Jahre
ZEINDLINGER Joachim	15 Jahre
ANDREJIC Zoran	10 Jahre
BAUER Carina	10 Jahre
MAI Florian	10 Jahre
PRESTERL Michaela	10 Jahre
PRÖLL Oliver	10 Jahre
SCHAFFER Manuel	10 Jahre
ŠEF Nataša	10 Jahre

A close-up portrait of a man with dark, wavy hair and a light beard, resting his chin on his hand. He is looking slightly to the right with a thoughtful expression. The background is dark and textured.

One Man SHOW

Stefano Bernadin über die Verantwortung
Vater zu sein, was ihm das Simpl bedeutet
und warum er die "Hamlet – One Man Show" so liebt.

UP: Man hört immer wieder, dass Sie viel lieber Theater spielen als bei Filmproduktionen mitzuwirken. Warum?

Stefano Bernardin: Da hören Sie falsch bzw. ich drücke mich anscheinend nicht genau genug aus. Ich mache nicht lieber Theater als Film, ich liebe das Drehen, das Spiel vor der Kamera. Ich sage nur immer wieder, ich könnte nicht auf das Theater verzichten. Das ist ein feiner Unterschied. Es gibt viele Kollegen, die nur noch drehen, weil man natürlich um ein Vielfaches besser verdient als am Theater. Und genau das könnte ich auf Dauer nicht. Ich könnte auf Dauer nicht auf den Live-Charakter, auf das Publikum, auf die Theaterproben verzichten. Und was noch hinzukommt, ist die Sprache der genialen Stückeschreiber. Wann hat man schon die Möglichkeit, eine poetische Sprache wie die von Shakespeare oder eine gebundene Versform zu verfilmen? Da müsste man schon sehr grosses Glück haben.

UP: Was liegt Ihnen mehr: Drama oder Komödie?

Bernardin: Sagen wir so, ich habe das Glück, beides machen zu können und auch beides zu machen. Das kann nicht jede/r SchauspielerIn. Nicht jede/r SchauspielerIn hat „Funny Bones“. Ich bin nunmal lustig. Da kannst du nichts dagegen tun. Entweder du bist es oder nicht. Und daher waren die Mehrheit meiner Engagements in der Vergangenheit sicher Komödien. Timing, Tempo und Blödelei liegt mir schon sehr. Aber ich würde auch sehr ungern auf das tragische Fach verzichten. Deswegen wollte ich ja Schauspieler werden! Damit man möglichst viele verschiedene Geschichten in möglichst unterschiedlichen Charakteren erzählen kann. Sonst wird es ja fad.

UP: Ihre „Hamlet – One Man Show“ hat großes Aufsehen erregt, die Kritiker waren voll des Lobes. Wer hatte die Idee? Wie kam es zu dieser Produktion?

Bernardin: Hubsli Kramar inszenierte einen Nestroy. Ich wollte den nicht spielen. Daraufhin fragte er mich: „Was willst denn spielen?“ Ich salopp: „Den Hamlet.“ Er: „14 Schauspieler können wir uns nicht leisten. Du spielst ihn allein. Du kannst das.“ Zwei Wochen später kam er mit der Idee, Hamlet stirbt am Anfang beim Fechtduell und lässt sein Leben Revue passieren. „Dann spielst noch Schlagzeug dazu. Schreib’s!“ Drei Jahre später fand es tatsächlich statt und es schlug ein wie eine Bombe.

UP: Haben Sie eine Lieblingsrolle?

Bernardin: Im Moment liebe ich „meinen“ Hamlet sehr. Weil ich in meiner „Hamlet – One Man Show“ neben Hamlet auch viele andere Rollen spielen kann, den König, die Königin, Polonius, Rosenkranz, Gildenstern und noch ein paar andere. Und so vereine ich genau das was ich will, die Tragödie, das Existenzielle aber auch die Komödie und die Clownerie. Und als Zusatzbonus darf ich auch noch Schlagzeug und elektrische Gitarre spielen und singen. Aber mit meinem Kollegen und Freund Bernhard Murg machen wir einen Kabarettabend „Bis einer weint“, der aus verschiedensten Sketches der letzten 100 Jahre besteht. Also was total anderes als Hamlet. Und das macht auch einen Riesenspaß.

UP: Können Sie sich Texte gut merken? Haben Sie spezielle Tricks?

Bernardin: Ich muss mich bewegen, um Texte zu lernen. Ich muss sie formen und kneten und mit ihnen wie ein Kind spielen. Es gibt schwierige Shakespeare- oder Kleist-Texte, die sind so kompliziert und so wunderbar, dass sie durch ihre Einzigartigkeit an Bildern sofort im Hirn verankert bleiben, und dann gibt es die banalsten, austauschbarsten Dialoge, die muss ich wieder und wieder durchgehen. Die sing ich dann, die verblödele ich dann, die schick ich durch den Fleischwolf meines Hirns, bis sie irgendwann automatisiert werden. Es gibt leider kein Rezept.

UP: Gibt es Kolleginnen und Kollegen, mit denen Sie besonders gerne zusammenarbeiten? Was macht eine/n gute/n Kollegin/Kollegen aus?

Bernardin: Ja, es gibt Kolleginnen und Kollegen mit denen man gut kann, dann gibt es die mit denen man gar nicht kann und dann gibt es die, mit denen man fliegt. Man zieht sich gegenseitig höher und höher und will am liebsten gar nicht mehr zurück auf den Boden. Diese kann man an einer Hand abzählen. Es sind magische Momente, und das Publikum spürt das und fliegt mit. De Niro sagte es bereits: „Wenn deine Partnerin gut ist, bist du auch gut. Wenn sie besser ist, wirst du auch besser.“

UP: Trotz aller Vorliebe für das Theater kann man Sie aber auch im Fernsehen und im Kino sehen. Mit der zweiten Muttersprache Italienisch scheint die Serie „Bozen-Krimi“ perfekt für Sie zu sein?

Bernardin: Das war toll. Beim Casting musste ich alle Szenen auf deutsch und dann auf italienisch spielen. Leider war das beim Drehen dann nicht mehr der Fall. Da gab es nur ein Telefonat, das

auf Italienisch war. Aber es hat mit gut gefallen, in beiden Sprachen spielen zu dürfen. Das kommt auch nicht häufig vor. Im Moment ist meine Rolle in Rom (so war die Geschichte redaktionell von Anfang vorgesehen), aber vielleicht komm' ich ja eines Tages zurück nach Bozen.

UP: Haben Sie schon einmal Regie geführt bzw. würden Sie das gerne einmal machen? Welche Visionen muss man dazu haben?

Bernardin: Ich habe mit einem Schüler des Mozarteums in Salzburg an einem Monolog gearbeitet und das hat mir eine grosse Freude bereitet. Ja, ich würde gerne mal Regie führen. Trau' mich noch nicht ganz, aber bald. Es klopft schon an meiner Nebenhirnrinde an. Bei der „Hamlet – One Man Show“ hab ich ja die Fassung schreiben dürfen und das ist auch so eine Art Regie. Du musst wissen, welche Teile du weg lässt, was du unterstreichen und was du erzählen willst. Und das muss ein/e RegisseurIn auch. Und mit SchauspielerInnen arbeiten macht mir großen Spaß. Ja, es wird bald passieren.

UP: Das „Simpl“ ist eine Institution in Wien. Wie war ihre Zeit dort als Conférencier? Welches Gewicht hatte dieses Engagement in Ihrer Schauspielerkarriere?

Bernardin: Es war sehr spannend, denn ich war für meine Conferenzen selbst verantwortlich, das heißt ich musste sie selber schreiben und ständig mit der aktuellen politischen Situation ändern. Das kannte ich als Schauspieler nicht. Da lernst du den Text einer Autorin oder eines Dramatikers und mehr sollst und darfst du nicht sagen. Hier musste ich den Abend mit einer 20-minütigen Stand-Up-Comedy beginnen. Und da gibt es keine Interpretationsfreiheit: entweder die Zuschauer lachen sich kaputt oder nicht.

UP: Sie durften sich vor kurzem über weiteren Nachwuchs freuen – was bedeutet es für Sie, Vater zu sein?

Bernardin: Ich liebe Kinder über alles. Kinder sind die Quelle unseres Seins. Und jetzt stellen Sie sich vor, wie sehr ich meine eigenen liebe. Aber diese Verantwortung zu haben, ist auch sehr viel Arbeit und sehr, sehr anstrengend. Jeder ist ein eigenes Individuum und muss völlig unterschiedlich betrachtet und daher eigentlich auch behandelt werden. Das gelingt jedoch nicht immer. Das Baby weicht uns aber alle auf und tut uns allen sehr gut. Die großen Brüder lieben und lieblosen ihn und der Neugeborene wiederum beobachtet sie schon genau und freut sich, sie zu sehen.

UP: Welche Tipps haben Sie für Ihre Kinder für deren Lebensweg?

Bernardin: Am Ende des Tages kannst du Kindern alles erzählen. Sie werden es dir nicht abnehmen, wenn du es nicht lebst. Ich kann nur an mir selbst arbeiten, an meiner Geduld, an meiner Struktur und Konsequenz. Das ist die einzige Möglichkeit, Kindern etwas mitzugeben. Wenn du deinen Kindern erzählst, wie wichtig es ist, Bücher zu lesen, aber selber nie eines liest, kaufen sie dir das nicht ab. Du musst ihnen alles vorleben. Gleichberechtigung, die Emanzipation der Frau, Toleranz gegenüber allen, Offenheit, Umweltschutz. Das kann man nur vorleben.

UP: Ist der Ruf von Hollywood verlockend? Wäre eine große internationale Produktion für Sie etwas Erstrebenswertes?

Bernardin: Das Tolle an Hollywood ist für mich ja nicht die zwanzigste Explosion in einer Minute, sondern die fantastischen Drehbücher. Sie haben ganz tolle Drehbuchautoren und viel Geld. Viel Geld bedeutet auch, dass du viel Zeit am Set hast, also drehst du statt acht Minuten (tatsächliche netto Filmzeit) nur zwei Minuten pro Tag. Das heisst, du hast 10 Stunden Zeit für ein, zwei Szenen. Das ist wahrer Luxus. Und du kannst dich auch ein Jahr auf das Projekt vorbereiten. Das ist noch wahrerer Luxus!

UP: Wer waren/sind Ihre Vorbilder? Mit wem würden Sie gerne einmal zusammen vor der Kamera stehen?

Bernardin: Es gibt so viele großartige Schauspieler. Mir persönlich gefallen VerwandlungskünstlerInnen. Am meisten liebe ich es, wenn die/der SchauspielerIn von Film zu Film immer anders ist. Es muss nicht nur das äußerliche sein, kann auch die Sprache, die Stimme sein, aber vor allem die Art des Denkens, des Seins, die Bewegungen. Marlon Brando war einer der ersten, der modernsten, der talentiertesten Verwandlungskünstler seiner Zeit. Meryl Streep ist immer anders und immer grandios. Gert Voss war auf der Bühne ein Chamäleon, eine Wucht. Und dann gibt es auch die SchauspielerInnen, die selbst so eine starke private Persönlichkeit sind, dass die Figuren zu ihnen werden und nicht umgekehrt. Wie Oskar Werner, Birgit Minichmayr, Klaus-Maria Brandauer. Einen Tag mit Leonardo Di Caprio drehen oder mit dem großen Robert De Niro, da würde ich nicht nein sagen.

UP: Herr Bernardin, wir danken für das Gespräch.



Bilder: Teslamotors

Lamborghini Revuelto

Als „technisches Meisterwerk“ betitelt der italienische Sportwagenhersteller Lamborghini seinen ersten HPEV-Hybrid Supersportwagen (High Performance Electrified Vehicle), den Revuelto. Der Nachfolger des Lamborghini Aventador soll „neue Maßstäbe in Sachen Performance, Bordtechnologie und Fahrspaß setzen“. Finden wir heraus, worauf sich diese Aussage stützt.

Auf den ersten Blick entspricht das Design des Revuelto vollkommen den Erwartungen aller Lamborghini-Fans. Und auch wenn man dem Stil treu geblieben ist, so ist die neue Kreation eine völlig eigenständige. 1.160 mm hoch, 2.033 mm breit, 4.947 mm lang und mit einem Radstand von 2.779 mm – so präsentiert sich der Revuelto mit schnittigen Linien und sanften Radien als stolze Schönheit. Das multitechnologische Carbonfaser-Monocoque besteht aus einem von der Luftfahrt inspirierten Strukturkonzept und ist eine völlige Neuheit. Diese „Monofuselage-Struktur“, die sich bis zum Vorderwagen erstreckt, erhöht die Torsionssteifigkeit und verbessert die Fahrdynamik. Zusätzlich lässt sich durch diese revolutionäre Technologie Gewicht einsparen – obwohl sie gleichzeitig den Schutz der Insassen maximiert. Der Heckflügel zeigt erst in Aktion sein Können. Je nach eingestelltem Fahrmodus und Fahrdynamik fährt er aktiv in drei verschiedene Positionen aus und kommt so der Aerodynamik zugute.

Was noch sofort auffällt: der komplett freiliegende Motor im Heck. Der legendäre V12-Motor von Lamborghini wurde für das erste Hybridmodell der Marke weiterentwickelt, um mit den drei Elektromotoren (zwei sind an der vorderen E-Achse untergebracht, einer hinter dem Verbrennungsmotor) optimal zusammen zu arbeiten. Neu am Motor sind unter anderen das effizientere Verbrennungssystem, die Abgasanlage, das Ansaugsystem oder die Schmier- und Kühlanlage. Sogar Gewicht wurde hier eingespart, ganze 33,5 Kilogramm! Der längs eingebaute 6,5-Liter-V12-Motor hat eine Leistung von 825 PS, die Systemleistung liegt bei sagenhaften 1.015 PS. Die Drehzahlleistung wurde von 8.700 auf 9.500 U/min erhöht. Das Endergebnis: Der Revuelto schafft die klassischen 0 – 100 Km/h in gerade einmal 2,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 350 km/h.

Quer hinter dem Motor ist ein 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe eingebaut. Durch die Verbindung mit dem hinteren Elektromotor kann das Getriebe einerseits diesen Motor starten und die Batterie aufladen oder andererseits den Elektroantrieb unterstützen und das regenerative Bremsen durchführen. Das Getriebe ist aber als Schnittstelle zwischen den Motoren auch für die verschiedenen Fahrmodi verantwortlich. Es gibt vier Hauptkategorien: Città (vollelektrisch, Allradantrieb bei Bedarf), Strada (Komfort und Laufruhe), Sport (Reaktionsfreudigkeit und Fahrspaß) und Corsa (Nervenkitzel und ultimative Performance). Somit ist der Lenker für jegliche Situation gewappnet und kann sein Traumauto angenehm und sicher steuern.

Jetzt kann man sich ungefähr vorstellen, warum der Revuelto etwas ganz Besonderes ist. Das schlägt sich natürlich auch im Preis nieder. Die Basis-Variante kostet knapp über € 502.000, doch munkelt man, dass man durchschnittlich mit rund € 100.000 für individuelle Ausstattungsoptionen (es gibt allein schon unzählige Farben für Außen und Innen) rechnen muss. Trotzdem: Die ersten Revuelos sollten bis Ende dieses Jahres ausgeliefert werden und für die Jahre 2024 und 2025 sind bereits alle ausverkauft.

Lärmschutzwand



Die Asfinag engagierte Prangl für das Anliefern und Verheben von neuartigen Lärmschutzwand-Elementen.

Als Schutz vor Verkehrslärm werden schon lange Lärmschutzwände entlang von Autobahnen und Schnellstraßen errichtet. Auf der S33 bei Herzogenburg im Bezirk St. Pölten sollten im Zuge von Sanierungsarbeiten ebenfalls Lärmschutzwände aufgestellt werden. Aber statt Beton- und Metallelementen kam hier als Forschungsprojekt auf einer Länge von 16 Meter eine revolutionäre Alternative aus Schilf vom Neusiedler See, Lehm und thermisch behandeltem Holz zum Einsatz. Prangl wurde beauftragt, die jeweils eine Tonne schweren Einzelteile für diesen Praxistest anzuliefern und danach mit einer Ausladung von 10 Meter zu verheben. Diese Aufgabe übernahmen ein 40 Metertonnen Ladekran und eine Gelenk-Arbeitsbühne mit einer maximalen Reichweite von 16 Meter und 230 Kilogramm Tragfähigkeit. Bei den Arbeiten war – wie generell bei solchen Einsätzen an Autobahnen – besondere Vorsicht geboten. Das gute Zusammenspiel zwischen Auftraggeber Asfinag und Prangl war Garant dafür, dass alles wie geplant und ohne Zwischenfälle ablief.



Messwagen



Prangl transportierte einen ÖBB-Messwagen vom Verschub-Bahnhof Stadthafen Linz zum Bahnhof Urfahr und wieder zurück.

Ein knapp 50 Tonnen schwerer Messwagen der ÖBB musste vom Verschub-Bahnhof Stadthafen Linz wegen einer fehlenden Schienenverbindung per Schwerlasttransport über die Donau zum Bahnhof Urfahr in der Innenstadt von Linz verbracht werden, um dort Vermessungsarbeiten an einer im Inselbetrieb befindlichen Gleisstrecke durchzuführen. Zum Einsatz kam eine turmgelagerte Schwerlast-Kombination inklusive spezieller Schienen-Kesselbrücke. Nach dem Aufladen des Messwagens machte sich die insgesamt 47 Meter lange und 135 Tonnen schwere Kombination in den Nachtstunden auf den Weg. Der Wagen wurde erfolgreich ans Ziel gebracht und konnte danach seine Arbeit erledigen. In der darauffolgenden Nacht mussten beim Rücktransport wegen Platzmangels zunächst rund 300 Meter im Rückwärtsgang bewältigt werden, um erst danach auf einer Kreuzung zu wenden. Sämtliche Oberleitungen und Ampeln konnten dank einer Gesamthöhe von nur 4,6 Meter unterfahren werden. Am Ende der Reise legte der Schwerlasttransport noch 5 Kilometer auf der gesperrten Mühlkreis Autobahn als Geisterfahrer zurück.

Traisenbrücke



Auf der Strecke der Traisentalbahn wurde eine alte Eisenbahnbrücke gegen eine neue Konstruktion ersetzt.

Rund 125 Jahre nach ihrer Errichtung wurde in der Nähe des Bahnhofs Kreisbach/Wilhelmsburg eine ÖBB-Eisenbahnbrücke über die Traisen erneuert. Um die in Teilen vorgefertigte Fachwerkskonstruktion anliefern zu können, war die Vorbereitung essentiell. So führte die Zufahrt etwa über eine Brücke, die so unterstellt wurde, dass sie für ein Gesamtgewicht von 96 Tonnen gerüstet war. Der Kranstellplatz selbst musste mit Betonbohrpfählen versehen werden, die acht Meter tief neben der Traisen eingebracht wurden. Denn der für diese Aufgabe optimal geeignete 600 Tonnen Gittermastkran benötigte natürlich stabilen Untergrund. Dann war es so weit: Der Gittermastkran brachte nach und nach die bis zu 36 Tonnen schweren Brückenteile in ihre Position, wo diese dann verschweißt und montiert wurden. Als Rüst- bzw. Hilfskran fungierte ein 100 Tonnen Teleskopkran. Der vorbildliche Teamgeist sorgte dafür, dass dieser heikle Job zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten erledigt werden konnte.



Pretul II



Vier neue Windkraftanlagen für den Windpark Pretul II: Zum Prangl-Gesamtpaket zählte auch der Straßentransport.

Die Elemente der Windkraftanlagen mit einer Nabhöhe von 110 Meter mussten in insgesamt 46 Einzelfahrten von Deutschland nach Mürzzuschlag transportiert werden. Die 1.750 Kilometer wurden mit Spezialequipment gemeistert: 4-Achs-Zugmaschine mit Turmadapter für die Stahltürme, 5-Achs-Zugmaschine mit 4-Achs-Flügeltrailer für die Rotorblätter, 3-Achs-Zugmaschine mit 9-Achs-Satteltieflader für die Maschinenhäuser, 3-Achs-Zugmaschine mit 1-Achs-Dolly und 4-Achs-Tiefbettsattel für die Naben sowie 3-Achs-Zugmaschine mit 2-Achs-Dolly und 4-Achs-Tiefbettsattel bzw. 6-Achs-Satteltieflader für die Generatoren. Die schwersten Transportzüge wogen über 130 Tonnen (Turmelemente), die längsten Transporter waren 78,5 Meter lang (Rotorblätter). Sie waren allesamt knapp fünf Meter breit und zwischen vier und fünf Meter hoch. Nach drei bzw. vier Nächten Fahrzeit erreichten die Transporter den Umladeplatz in Mürzzuschlag, von wo aus dann der Weitertransport auf den Berg organisiert wurde.

Windenergie



Im Windpark Alibunar/Serbien sorgte Prangl für den Aufbau der ersten Windkraftanlagen eines chinesischen Herstellers.

Mit 123 Tonnen war das Maschinenhaus der schwerste Hub beim Errichten der Windkraftanlagen mit einer Nabhöhe von 100 Meter. Doch die wesentlich anspruchsvollere Aufgabe war der Hub des Rotorsterns: Die drei Rotorblätter (je 81 Meter lang und 19 Tonnen schwer) wurden mit Hilfe eines 100 Tonnen und eines 95 Tonnen Hilfskrans an der Nabe (40 Tonnen) vorinstalliert und dann als eine komplette Einheit mit einem Gewicht von 101 Tonnen und einem Durchmesser von 162 Meter verhoeben – mit einem 600 Tonnen Gittermastkran. Der Rotorstern wurde an der Nabe an den Haken gehängt, gedreht und hochgehoben. Zwei Rotorblätter wurden parallel von den Hilfskränen angehoben – so lange, bis der Rotorstern senkrecht hing. Danach wurde die Verbindung zu den Hilfskränen gelöst und der Großkran hob den Rotorstern langsam bis auf Höhe des Maschinenhauses. Nach einem Schwenk konnte der Rotorstern vorsichtig der Endposition angenähert und danach montiert werden. Die internationalen Teams kooperierten hervorragend, weshalb der Aufbau der ersten chinesischen Windkraftanlagen erfolgreich abgeschlossen wurde.



Für die neue Kunst-Saison wurde ein riesiges Transparent an der Fassade des Opernhauses Graz angebracht.

Nicht das Gewicht war hier von Bedeutung, sondern das Ausmaß des zu montierenden Objektes (11 x 9 Meter), die begrenzten Platzverhältnisse und vor allem die vielen Oberleitungen. Die Prangl-Mitarbeiter*innen positionierten zwei LKW-Arbeitsbühnen (max. Arbeitshöhe: 27,60 Meter, Tragfähigkeit: 230 Kilogramm, seitlichen Reichweite: 17,00 Meter) auf dem schmalen Gehsteig vor der Oper, der direkt an eine Straßenbahnstation angrenzt. In jedem Arbeitskorb nahmen ein/e Prangl-Mitarbeiter*in und ein/e Monteur*in Platz, um die vier Befestigungsschienen an den vorgegebenen Punkten zu fixieren. Mit Hilfe von Seilen wurde im Tandemhub zuerst die oberste quer liegende Schiene in die Höhe gezogen und befestigt. Es folgte die Montage der beiden vertikalen Schienen links und rechts, zum Schluss folgte die letzte Traverse am unteren Ende. Danach konnten die Teams das Transparent gemeinsam Stück für Stück an den Trägern anbringen – bei jeder Bewegung des Arbeitskorbes darauf bedacht, keine Leitung zu berühren. Mit Erfolg!

Bergung



Nach einem Zugunglück waren zwei Triebfahrzeuge der ÖBB auf Freilandstrecke im Bereich Fürnitz/Kärnten zu bergen.

Vor der eigentlichen Bergung der jeweils 65 Tonnen schweren und 16 Meter langen Lokomotiven wurden mit Hilfe eines 130 Tonnen Teleskopkranes die abgerissenen Achsen und Fahrzeug-Teile entfernt. Danach mussten die auf der Seite liegenden Lokomotiven aufgerichtet und von zwei LKWs mit Bergewinden gesichert werden. Erst dann kam ein 500 Tonnen Teleskopkran zum Einsatz. Der erste Triebwagen wurde angeschlagen, verhooben und auf ein Schwerlastmodul verladen. Dabei war wegen der Nähe zu den umliegenden Wohnhäusern größte Vorsicht geboten. Der zweite, etwas abseits liegende Triebwagen wurde unter Assistenz eines Schienenkranes vom Großkran an den Haken genommen, wo er dann wegen auslaufendem Rest-Trafoöls noch einige Zeit hängen bleiben musste. Nach der kompletten Leerung konnte die Zugbergung zur Erleichterung aller Beteiligten einen Tag früher als geplant im Beisein vieler Schaulustigen reibungslos abgeschlossen werden.

Magischer Einsatz



Bei der "Magischen Mission Schönbrunn" bot ein Magier dem anwesenden Publikum ein einzigartiges Spektakel.

Der aufsehenerregende Auftritt des Illusionisten Fab Fox vor der einzigartigen Kulisse des Schloss Schönbrunn in Wien war nicht ohne die Hilfe von Prangl möglich. Dazu wurde am Vortag der Show ein 60 Tonnen Teleskopkran vor dem Schloss positioniert. Zusätzlich war ein 5 Tonnen Hubstapler zum Verladen und Transportieren des Materials, sowie eine Gelenk-Arbeitsbühne für den Aufbau im Einsatz. Am nächsten Abend konnten die vielen Zuschauer dann nur staunen: Fab Fox begab sich in einen riesigen Würfel, durch zwei Löcher streckte er die Arme heraus, die an den Handgelenken gefesselt wurden. Der Teleskopkran hob die Kiste 30 Meter in die Höhe. Danach hatte der Magier nur 60 Sekunden Zeit, um sich zu befreien – bevor der Würfel scheinbar explodierte. Es ging alles gut: Plötzlich erschien Fab Fox auf einem Balkon des Schlosses, schwebte – gesichert vom Prangl Kran – an einem Seil auf den sicheren Boden zurück und empfing den begeisterten Applaus.



Betriebshalle



Prangl führte Hubarbeiten zur Errichtung einer Betriebshalle im Industriegebiet Stoob Süd durch.

Der Auftrag lautete: Leimbinder, Deckenträger und Decke zu versetzen. Die großen Teile wurden von einem 18 Tonnen Mobilbaukran mit einer Ausladung von 42 Meter verhooben. Bis zu 3,6 Tonnen bei rund 12 Meter Höhe und Trägerlängen von 25 Meter galt es zu bewältigen. Einen wichtigen Part übernahmen außerdem eine Scheren-Arbeitsbühne mit einer maximalen Arbeitshöhe von 15 Meter und einer Tragfähigkeit von 500 Kilogramm sowie zwei Teleskop-Arbeitsbühnen mit einer maximalen Arbeitshöhe von 15,56 Meter und einer Tragfähigkeit von 230 Kilogramm. Sie dienten vor allem zur Montage der mit dem Kran verhobenen Leimbinder. Dabei war absolute Wendigkeit gefragt. Denn weil sich die Arbeitsbühnen rund um die Kranstellfläche bewegen mussten, herrschte Platzmangel. Allradantrieb war bei allen Geräten wegen des Schotterbodens unbedingt erforderlich. Dank der optimalen und perfekt abgestimmten Prangl-Geräte verliefen die Arbeiten reibungslos.



A-1230 Wien Josef-Prangl-Straße 8 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-11033 E: wien@prangl.at	A-8141 Premstätten Josef Prangl Straße 1 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-12018 E: premstaetten@prangl.at	A-4490 St. Florian Tagerbachstraße 1 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-13020 E: stflorian@prangl.at	A-9130 Poggersdorf Landesstraße 12 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-15050 E: poggersdorf@prangl.at	A-3100 St. Pölten Keilweg 5 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-14010 E: stpoelten@prangl.at	A-6220 Buch/Tirol St. Margarethen 152 d T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-16010 E: buch@prangl.at	Ungarn Slowenien Kroatien Bosnien-Herzegowina Schweden Serbien
---	--	---	---	--	---	---

