

Enthüllungen bei Spierings

Leo Spierings hat eingeladen und zahlreiche Kraninteressierte sind ins niederländische Oss gepilgert. Nicht nur die Retrospektive auf 25 Jahre Spieringskrane gab es zu entdecken, der neue City Boy wurde



Firmengründer Leo Spierings



Ungewöhnlich: das dreifache Kabinenkonzept

feierlich enthüllt. Das Modell Nummer 7 unterscheidet sich fundamental von den Kranen, die Spierings bislang gebaut hat. Am augenfälligsten am Kran mit der offiziellen Bezeichnung SK387-



Sein 25jähriges Jubiläum nahm Spierings zum Anlass seinen neuen City Boy zu zeigen. *Kran & Bühne* berichtet.

Spierings zeigte den neuen SK387-AT3 „Eco Drive“ mit bis zu sieben Tonnen Tragkraft und maximaler Ausladung von 36 Metern

AT3 ist vielleicht die Krankabine, eine Dreifach-Kabine, die sowohl zum Kranfahren als auch zum Kranführen dient, also beides in einem ist. Weiterhin wird die Krankabine als Lift benutzt, um so die Turmspitze zu erreichen, um eine perfekte Sicht auf den Arbeitsbereich zu ermöglichen. Die Ansprüche an den Kran sind zudem gestiegen. So wurde mehr Hakenhöhe durch die Anpassung der Turmteile, die maximale Fahrzeugbreite sollte 2,50 Meter betragen und die Möglichkeit der 45-Grad-Steilstellung des Auslegers wurde verlangt. Die Vorgabe, den Kraftstoffverbrauch um die Hälfte zu reduzieren, ergab ein völlig neues Antriebskonzept für Unter- und Oberwagen.

Neues Antriebskonzept

Als Hauptantrieb erhielt der Unterwagen einen kompakten 400 kW (540 PS) starken

Elektromotor. Dieser ist direkt und ohne Schalt- beziehungsweise Zwischengetriebe an der Vorderachse montiert. Ein Frequenzregler sorgt dafür, dass bei Ansprechen des Gaspedals der Kran stufenlos von 0 auf 80 km/h beschleunigt. Weiterhin wird dieser Elektromotor zur elektrischen Bremse, sobald zum Beispiel vor einer Ampel abgebremst wird. Ein kleiner Dieselmotor mit Generator liefert Energie für den Fahrtrieb. Bei konstanter Drehzahl arbeitend, wandelt der Dieselmotor den Dieselmotor in elektrische Energie um. Beim Beschleunigen oder Bergauf-Fahren schaltet sich ein Lithium-Ionen-Akku hinzu. Bremsst man dann wieder oder fährt etwa bergab, wird die überschüssige Energie wieder im Akku gespeichert. Neben dem elektrischen Hauptantrieb ist für bessere Geländefahrten auch ein hydraulischer Hilfsantrieb an der Hinterachse eingebaut.

Die benötigte Energie hierfür liefert die Hydraulikpumpe der Hubwerkswinde. Auch wenn der Turm aufgestellt ist und die Kombi-Kabine bereits als Krankabine dient, kann der Kran versetzt werden. Das Lenken, Beschleunigen und Bremsen erfolgt dann mithilfe der Funkfernsteuerung.

Der Oberwagen wurde um 180 Grad gedreht. Die Ausleger ist im Transportzustand neu angeordnet worden. Nur um das gewohnte Fahrgefühl zu ermöglichen, wurde die Kombi-Kabine an der Vorderseite des Turms montiert. Eine weitere Besonderheit ist, dass sich der Ausleger erst nach dem vollständigen Ausfahren des Turms ausfaltet.

Im letzten Vierteljahrhundert hat Spierings 739 Krane gebaut. 700 davon sind nach wie vor im Einsatz. Zur Zeit fertigt das Unternehmen vier Krane pro Monat: zwei neue und zwei generalüberholte Krane. **K&B**