method

HIAB TIJDSCHRIFT VOOR LADEN EN LOSSEN 3.2006 Nederlands



Risico's nemen om te groeien

HIAB **IN FOCUS:** Autolaadkranen • Spuiten • Conceptvoertuigen • Elektronica

Veiligheid en efficiëntie boven alles!



In eerdere uitgaven van ons magazine lag de nadruk op de technologische ontwikkelingen in laad- en lossystemen - hoe het dankzij innovaties mogelijk werd steeds betere producten aan te bieden. Na staal en hydrauliek, is het nu de beurt aan elektronica.

Het is van cruciaal belang dat de sector voor laden en lossen blijft voldoen aan de veranderende wet- en regelgeving, alsmede aan de markteisen op het gebied van veiligheid en productiviteit. Dankzij technologische innovaties zijn we steeds beter in staat om hier een passend antwoord op te vinden en met de ontwikkeling van compleet nieuwe technologieën zal dit alleen maar beter worden.

Stijgende energieprijzen zijn een verhaal apart, maar vormen wel een extra motivatie om nieuwe, zuinige oplossingen te ontwikkelen. Zo wordt er hard gewerkt aan de optimalisatie van de verhouding tussen prestatievermogen en gewicht van het materiaal.

Alleen al in het jaar 2006 heeft Hiab diverse nieuwe producten gelanceerd die voldoen aan de laatste eisen. Een aantal voorbeelden van onze nieuwe producten zijn het MULTILIFT XR 21S haakarmsysteem en het Optiload weegsysteem (komt in deze uitgave nog uitgebreid aan bod), de JONSERED J1080 en LOGLIFT 281 houtkranen, de HIAB XS 477 autolaadkraan en de CombiDrive² afstandsbediening, de ZEPRO Z 75 en WALTCO WDL laadkleppen, en de MOFFETT M5/M50 meeneemheftruck.

We zullen in de toekomst flink blijven investeren in onderzoek en ontwikkeling waarbij veiligheid en efficiëntie een prioriteit blijft, wat ten goede zal komen aan de hele sector.

Mikael Anthoni
Senior Vice President, Marketing
Hiab Oy

Foto's: Tomi Parkkonen



Achterkant omslag

Het aannemersbedrijf van Harri Nylund werkt mee aan de aanleg van een knooppunt in de buurt van Naantali in Zuidwest-Finland. Helpende hand bij de bouw hiervan wordt geboden door het eerste laag gebouwde haakarmsysteem voor vierassige voertuigen van Multilift, de LHS 321, geïnstalleerd op een Scania 164 vrachtwagen met oplegger. Deze machine behoort ook tot het eerste materiaal dat gespoten van de band rolt in de fabriek die nog geen tien kilometer verderop ligt.

Beurzen

Kom langs en bezoek ons op één van de vele beurzen. Kijk voor meer informatie op **www.hiab.com**.



METHOD – LOAD HANDLING MAGAZINE
is Hiabs klantenmagazine met een oplage van ca. 70.000 exemplaren.

De merknamen van de onderneming Hiab zijn HIAB laadkranen, MULTILIFT containersystemen, LOGLIFT en JONSERED bosbouwkranen, ZEPRO, AMA, WALTCO en FOCOLIFT laadkleppen, en MOFFETT en PRINCETON PIGGY BACK® meeneemvorkheftrucks.

De meningen van schrijvers of geïnterviewde individuen vertegenwoordigen niet noodzakelijkerwijs de visies van Hiab. De inhoud van het magazine (met uitzondering van foto's) mag worden gebruikt mits met bronvermelding.

Inhoud



13 SPUITEN.

Het spuiten van laad- en lossystemen, en de manier waarop dat gebeurt, heeft niet alleen invloed op de corrosiebestendigheid, maar ook op levertijden en het milieu.

4 DE TOEKOMST VAN DE AUTOLAADKRAAN.

Harri Ahola, het nieuwe hoofd van Hiabs productlijn autolaadkranen, weet precies te vertellen waarom klanten ook in de toekomst zullen kiezen voor Hiab als hun partner voor laad- en lossystemen.

10 ATLAS POLAR.

Hiabs importeur in Canada is een bedrijf dat wordt geleid door Bob Parr, een man die zo'n beetje voor alles talent lijkt te hebben.

12 CONCEPTVOERTUIGEN.

Dankzij de samenwerking met truckfabrikanten brengt Hiab beproefde conceptvoertuigen op de markt voor een bescheiden prijs.

15 REUZENHAAKARM.

Je kunt onmogelijk om de nieuwe vrachtwagen van Harri Nylund heen. De felgele combinatie is uitgerust met het nieuwe grote, laaggebouwde haakarmsysteem van Multilift.

17 OPTILOAD.

Gissen wat de lading weegt, dat doen we niet meer: een nieuw weegsysteem is nu leverbaar voor MULTILIFT containersystemen.

18 TECHNOLOGIE VOOR BESTURINGSSYSTEMEN.

Elektronica is voor hydrauliek hetzelfde als het centrale zenuwstelsel voor de spieren, en maakt het mogelijk om meerdere tonnen gewicht met één druk op de knop te verplaatsen.



20 NIEUWE EN SLIMME XR21.

Dankzij logische besturing is het XR21 haakarmsysteem van Multilift snel te installeren, eenvoudig te bedienen, gemakkelijk te onderhouden en prettig om mee te werken.

22 NOORWEGEN.

Trond Sørsdal zet alles op alles met zijn MOFFETT meeneemvorkheftruck.

24 ACHTEROMSLAG.

Al Manaratain Company levert zijn blokken precies daar waar de klant ze wil hebben.

UITGEVER

HIAB

Hiab Oy, Central Marketing, Sörnäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki Finland.
tel. +358 204 55 4401, fax +358 204 55 4511

Hoofdredacteur Mikael Anthoni **Redactiebeheer** Compositor Oy **Bijdragen** Ulf C Nilsson, Pressebüro Zeitzen-Mathieu, Graeme Forster **Vertalingen** Duo Vertaalburo
Grafisch ontwerp Neutron Design **Drukwerk** Lönnberg Print **ISSN** 1459-9554
Abonnementen en adreswijzigingen Hiab Oy, Central Marketing, Sörnäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki, Finland. tel. +358 204 55 4401, fax +358 204 55 4511, www.hiab.com/feedback

Koploper

Hoe Hiab inspeelt op de wensen van zijn klanten. Nu en in de toekomst.

"Klanten kiezen voor Hiab als leverancier voor hun autolaadkranen," aldus **Harri Ahola,** "omdat Hiab technisch hoogwaardige producten, goed georganiseerd onderhoud en uitmuntende aftermarket services levert." Dankzij het wereldwijde verkoopnetwerk heeft Hiab jarenlange kennis en ervaring in huis op het gebied van laad- en lossystemen. Ahola is het nieuwe hoofd van Hiabs productlijn autolaadkranen.

Volgens Ahola is de kracht van de technische knowhow van Hiab dat deze gestoeld is op productontwikkeling waarbij de wensen en behoeften van de klant centraal staan; dankzij de modulaire samenstelling van de producten sluiten deze naadloos aan op de specifieke behoeften van elke afzonderlijke klant.

"Het kan altijd beter"

Ahola is van mening dat het modulaire kraanconcept sterker is geworden dankzij de nauwe samenwerking met klanten en leveranciers. De samenwerking met veel verschillende klantsegmenten heeft zijn vruchten afgeworpen en heeft geresulteerd in producten die tegemoetkomen aan de wensen en behoeften van de klant.

De samenwerking met veel verschillende klantsegmenten heeft zijn vruchten afgeworpen.

”Maar zelfs al ben je marktleider, het kan altijd beter”, benadrukt Ahola en vermeldt dat Hiabs verschillende productlijnen tot op heden relatief onafhankelijk van elkaar hebben gewerkt. De verschillende organisaties zouden meer moeten samenwerken. Dat zou een grote invloed hebben op de kwaliteit van de dienstverlening naar de klant. Hiab is reeds een wereldwijd opererende speler in de sector, maar dat neemt niet weg dat ook bij Hiab de activiteiten zich blijven uitbreiden en steeds verder geïntegreerd worden. Uiteindelijk zal dit leiden tot betere service en betere technische toepassingen.

Productontwikkeling en onderhoudsdiensten zullen in de toekomst verder worden uitgebouwd. Dit zal leiden tot efficiëntere kranen met verbeterde veiligheid en een optimale benutting van het materiaal. Daarnaast zal de locale aanwezigheid van activiteiten worden gestimuleerd en zal productontwikkeling zich meer gaan richten op het oplossen van specifieke toepassingen voor laden en lossen. Het gebruik van Hiabs wereldwijde kennis en ervaring kan gemakkelijk worden overgedragen en gebruikt worden in groeigebieden.

”Markten en behoeften ontwikkelen zich en zijn constant aan verandering onderhevig. Om deze ontwikkeling bij te houden, moet je boven op de trends zitten, zowel wat betreft het gedrag van de klant als de technologische ontwikkeling, en je moet kunnen anticiperen”, benadrukt Ahola. In praktijk betekent dit volgens hem dat het bedrijf ook intern een ontwikkeling doormaakt: “Je moet je kennis ook over kunnen dragen aan de nieuwe generaties.”

Superieure technologie, geavanceerde ergonomie

Hiab zit via zijn omvangrijke wereldwijde verkoopnetwerk dichtbij de klant en kan zo het benodigde materiaal leveren waarmee de klant op de eigen markt een gunstige concurrentiepositie kan veiligstellen.

”Wij willen onze klanten de best mogelijke productkeuze en service bieden zodat zij hun eigen onderneming verder kunnen ontwikkelen met materiaal dat technisch gezien superieur is. Ons doel van samenwerking is het vinden van kosteneffectieve en ergonomisch gezonde toepassingen”, zegt Ahola, en merkt op dat de nieuwe XSDrive en CombiDrive2 afstandsbedieningen op dit moment de meest geavanceerde ergonomische ontwikkeling op de markt vertegenwoordigen .



Ahola zelf heeft een gedegen achtergrond in productie. Zelfs ondanks het feit dat een HIAB autolaadkraan nu al een technologisch hoogstandje is, zal de technologie volgens hem in de toekomst een nog belangrijker rol gaan spelen:

”De meerderheid van autolaadkranen wordt geleverd met een afstandsbediening, operators en bedrijven krijgen gedetailleerde informatie over de prestaties van de kraan, kraanfuncties worden veelzijdiger, en worden dankzij geavanceerde ergonomie gemakkelijker te bedienen…”, somt Ahola de trends en verwachtingen op in de industrie voor laden en lossen.

Hij zegt dat Hiab zijn kennis van besturingssystemen, data-analysefuncties en ergonomie bijvoorbeeld verder zal uitdiepen om de positie als marktleider te behouden en voorop te blijven lopen met de ontwikkelingen. Het is de bedoeling dat Hiab klanten helpt om hun materiaal optimaal te benutten zonder veiligheidsrisico’s te nemen.

Welke andere uitdagingen heeft de toekomst in petto voor Hiabs autolaadkranen?

“We leggen meer nadruk op meer reikwijdte om de flexibiliteit en efficiëntie van de autolaadkranen te vergroten, en niet alleen op hefvermogen. Bij het kiezen van een kraan wordt al rekening gehouden met de eisen van een specifieke applicatie.”

Ahola legt uit dat de productie zo zal worden veranderd dat die zich sneller kan aanpassen aan de schommelingen van de markt, en dat nog meer middelen geïnvesteerd zullen worden in de activiteiten. Het aanbod van grondstoffen en onderdelen breidt zich uit, en daarmee groeien ook de mogelijkheden voor productontwikkeling. ■

Tekst: Compositor/Kirsi Paloheimo
Foto: Jyrki Vesa

Vloeiend Spaans en Italiaans

Harri Ahola werd begin maart 2006 hoofd van Hiabs productlijn autolaadkranen, nadat hij bijna tien jaar van zijn carrière heeft gewerkt in Italië, Duitsland en Spanje. Zijn taken in Spanje besloegen dezelfde productlijn. Volgens Ahola waren alle drie de landen even fascinerend, hoewel erg verschillend.

“De cultuur in Zuid-Europa moet je ervaren om te kunnen begrijpen wat de aantrekkingskracht ervan is”, zegt de Fin Ahola, en hij voegt eraan toe hoe belangrijk het is in het dagelijks leven om de plaatselijke taal te spreken. Hij leerde dan ook zowel Italiaans als Spaans toen hij in die landen woonde.

Ahola heeft een lange carrière in de kraanindustrie achter de rug. Hij begon in 1981 bij KONE, en stapte van daar via KONE’s liftenbranche in 2003 over naar Hiab. Ooit was KONE een van de grootste bedrijven in de kraansector ter wereld. Tegenwoordig is KONE toonaangevend leverancier van liften en roltrappen.

Dankzij hun eigen nieuwe HIAB XS 800 HiPro kan Heikius Homes snel en efficiënt kwaliteitswoningen leveren en opbouwen.

Woningen schieten als **paddenstoelen** *uit de grond*



Per week worden nu in het Fornbyn project in het Zweedse oud-Uppsala twee huizen opgeleverd. Ze komen aan op een vrachtwagen met oplegger van het familiebedrijf Heikius Homes in Vörå, Finland. Dit bedrijf is opgericht in 1966 en is gespecialiseerd in de productie van modulaire en prefabwoningen.

Als de vrachtwagen op de juiste plek staat bij de voorbereide fundering, duurt het ongeveer zes uur om een compleet rijtjeshuis van twee verdiepingen te bouwen, met vijf kamers en een keuken. In totaal worden in de eerste fase veertig eengezinswoningen en rijtjeshuizen opgeleverd – en eventueel nog eens vijftig daarna.

Op dit moment wordt meer dan de helft van de woningen die Heikius Homes produceert, geëxporteerd naar landen zoals Zweden, Noorwegen, Duitsland, Spanje, Rusland en Zuid-Korea. Meestal worden de vrachtwagens van de dochteronderneming AB Trans Montage Oy ingeschakeld, maar voor de meest afgelegen locaties wordt gekozen voor andere middelen van transport.

Het vlaggenschip onder deze speciale vrachtwagens is een Scania R420 met laag profiel, uitgerust met een krachtige HIAB XS 800 HiPro met Jib 135. Deze vrachtwagen heeft niet minder dan zes op afstand bediende hydraulische steunpoten om op elke ondergrond stabiel te kunnen staan.

Eigen kraan biedt veel voordelen

Voordat Heikius Homes hun eigen HIAB kraan aanschafte, leasede het bedrijf voor elke assemblage een mobiele kraan.

"We kunnen meer doen nu we over onze eigen kraan beschikken. Bovendien komen de vrachtwagen en de kraan nu altijd op hetzelfde moment aan, en hoeven we niet van tevoren een mobiele kraan te plannen en te boeken," zegt President **Göran Heikius.**

Met een eigen kraan is het bedrijf dus niet afhankelijk van de beschikbaarheid van mobiele kranen, en dat maakt de planning eenvoudiger.



"Een ander voordeel is radiografische afstandsbediening. De bestuurder van de mobiele kraan zit altijd in een cabine en de kraan moet van buiten het gebouw worden bestuurd, maar bij ons hoort de bestuurder bij de bouwvakkers. Hij kan in het huis gaan staan dat gebouwd wordt en meehelpen bij de werkzaamheden terwijl hij de kraan bedient. Daarnaast hebben wij zo altijd een kraan beschikbaar."

We kunnen meer doen nu we onze eigen kraan hebben.

Omdat bij het bouwen van een huis elk element uiterst zorgvuldig gehanteerd moet worden, profiteert het bedrijf volop van de bijzonder nauwkeurige besturing van de HIAB XS 800 HiPro.

"Deze oplossing is op lange termijn in feite goedkoper dan voor elke assemblageklus een mobiele kraan te leasen," vat Göran Heikius de situatie samen.

De kraan heeft zeven hydraulische uitschuifdelen, de jib heeft er nog eens vier.

"Ik heb met deze kraan een bereik van 27 meter, en op die afstand kan hij nog altijd een lading van 1,3 ton heffen. Kortom, deze machine heeft al het vermogen dat ik nodig heb," legt bestuurder Thomas Eriksson uit.

Dit bereik is nodig voor het lossen van zowel vrachtwagens als opleggers, en ook om over de steigers heen te kunnen heffen die rondom de fundering van het huis in aanbouw staan opgebouwd. Met behulp van de radiografische bediening kan hij een element altijd heel precies plaatsen. ▸



Thomas Eriksson is betrokken bij het hele bouwproces. Niet alleen haalt hij de bouwelementen van de vrachtwagen, hij manoeuvreert ook elk deel zorgvuldig op zijn plaats. Hier is hij te zien bovenop het vloerelement tussen de twee verdiepingen van de woning.





Weer een woning van Heikius Homes die bijna klaar is.

Een compleet huis in twee delen

Het project in Uppsala betreft prefabhuizen, maar Heikius Homes heeft ook modulaire woningen in zijn aanbod. Dat type is helemaal ingebouwd en klaar voor bewoning, en wordt met dezelfde vrachtwagen geleverd.

"Meestal hebben we dan toch nog behoefte aan een mobiele kraan ter plaatse. Het element met de keuken-, toilet- en badkamerwanden, betegeld en wel, weegt ongeveer 17 ton," zegt Göran Heikius.

De grootste losse bouwelementen die op de vrachtwagen getransporteerd kunnen worden zijn 3,5 x 14 meter. Meestal wordt een compleet huis in twee delen vervoerd – de keuken, badkamer en kastruimten in de ene, en de woonkamer en twee slaapkamers in de andere. "Met dit systeem kunnen we in één dag een huis bouwen waar je zó in kunt wonen."

Het voordeel is dat de woning op een overdekte plek wordt gebouwd, droog en onder ideale omstandigheden.

"Het voordeel is dat het huis helemaal op een overdekte plek wordt gebouwd onder droge en ideale omstandigheden. Dat geldt ook voor de prefabhuizen, maar dan verzamelen we alleen bij goed weer alles onder één dak. Het weer tijdens transport is nooit een probleem, omdat alles is ingepakt," legt Heikius uit.

De elementen worden in de juiste volgorde verpakt en is net een bouwpakket, dus het enige dat Thomas Eriksson hoeft te doen is de delen één voor één oppikken. De laadvloer van de oplegger is 7,3 meter lang, maar heeft een uitschuifbare balk aan de achterzijde zodat hij constructie-elementen van negen meter lengte kan vervoeren. De hoogte is maximaal maar liefst 3,5 meter, omdat de trailer een laag profiel heeft en de laadvloer slechts één meter boven de grond hangt.

De Scania R420 voorzien van een HIAB XS 800 autolaadkraan aan de slag om een nieuwe lading prefabelementen voor woningen te transporteren naar Uppsala. Managing Director Göran Heikius van Heikius Homes en chauffeur Thomas Eriksson controleren de transportlijst.

In een paar uur klaar

Op het moment dat wij het toekomstige dorp Fornbyn bezoeken, zien we dat één huis al staat en dat **Thomas Eriksson** net aankomt met bouwpakket nummer twee. Het eerste huis was eigenlijk bedoeld als modelwoning, maar was al verkocht voordat met de bouw was begonnen.

In totaal zijn al 24 toekomstige huizen verkocht of gereserveerd, ondanks dat de wijk niet klaar is voor bewoning vóór maart volgend jaar. Ook het rijtjeshuis dat Thomas Eriksson op de vrachtwagen heeft liggen, is al verkocht.

Hij zet de steunpoten uit en verwijdert het beschermende dekzeil. Dan is het volle kracht vooruit. Binnen een paar uur verrijst een woning van 115 vierkante meter en is Thomas op weg terug naar Finland om het tweede rijtjeshuis op te halen. Tijdens assemblage had hij ook nog tijd om een collega met een kleine autolaadkraan te helpen met het heffen van een aantal grote pakketten gipsplaat en andere bouwmaterialen. Vervolgens plaatste hij de vloer tussen de twee verdiepingen. Voor Thomas met zijn HIAB XS 800 geen enkel probleem.

Elegant en zonder grote inspanning heft hij de woningelementen over de bijna twee verdiepingen hoge steigers en plaatst ze op de millimeter nauwkeurig.

"Dit was het makkelijke deel. De modulaire woningen zijn een stukje moeilijker," zegt hij.

Heikius Homes is een van de voorlopers in de bouw van grote prefabelementen voor woningen.

De toekomst van de bouw op Vikingbodem

Fornbyn wordt een tuinstad op historische bodem. Hier en in oud-Uppsala zijn resten te vinden uit de Vikingtijd - een van de markantste vindplaatsen van prehistorische resten in Scandinavië ligt iets verderop.

Tot 1000 n.Chr. was dit voor de Vikingen een heilige plaats. 1500 Jaar geleden zijn hier drie grote koninklijke grafheuvels aangelegd. Met andere woorden, dit is in historisch opzicht een fascinerende plek. Daarom werden archeologen geraadpleegd door de bouwaannemers toen de funderingen voor de nieuwe huizen werden gegraven. De bouw op deze locatie gaat nu in een tempo die elke Viking versteld had doen staan.

"We maken individuele bouwoplossingen in de vorm van houten prefabelementen voor particuliere woningen, rijtjeshuizen, gebouwen van meerdere verdiepingen, hallen voor agrarische en industriële toepassingen, dagopvangcentra en scholen. Veel huizen worden rechtstreeks gebouwd naar tekening van de architect," vertelt Göran Heikius.

Het bedrijf telt zo´n 25 medewerkers, en heeft een omzet van ongeveer 5 miljoen euro per jaar.

"Wij leveren jaarlijks circa 80 huizen, maar met deze grote order voor Fornbyn zal dit aantal waarschijnlijk stijgen. De vraag is op dit moment groot," vat Heikius samen.

Tekst: Ulf C. Nilsson
Foto's: Ulf C. Nilsson, Linda Nysand, archief Heikius Homes

News

CombiDrive² – de volgende generatie in besturing

Hiabs HiPro besturingssysteem is opgewaardeerd met een nieuwe eersteklas besturingseenheid – CombiDrive². Deze besturingsunit biedt een nieuwe generatie in afstandsbedieningssystemen en levert operators een veiligere, nauwkeurigere en gebruiksvriendelijkere manier van besturen dan voorheen.



CombiDrive² bouwt voort op het succes van HIABs beproefde CombiDrive besturingseenheid, maar introduceert een aantal belangrijke nieuwe ontwikkelingen, zoals drie interactieve displayschermen die de operator rechtstreekse informatie geven over de werking van de kraan.

Ergonomie was een belangrijke factor bij het ontwerp, en alle functies op CombiDrive² zijn intuïtief gebundeld in sets aanpasbare menu's, toegankelijk met één druk op de knop. Het systeem is bovendien voorzien van Bluetooth™ draadloze verbinding tussen de kraan en de besturingseenheid.

HIAB XS 477 – de nieuwe leider in zijn klasse

De XS 477 autolaadkraan is de nieuwe leider in de klasse 40-44 tonmeter. Het is een van de krachtigste kranen van zijn formaat en biedt een grotere reikwijdte en 10% meer hefvermogen dan de beste concurrent.

De nieuwe kraan combineert gewicht, vermogen en nauwkeurigheid tot nieuwe productiviteit voor verschillende laad- en lostaken. Hij biedt tot 8 hydraulische uitschuifdelen die in totaal meer dan 21 meter reikwijdte leveren. Deze nieuwste uitbreiding van de Hiab XS familie biedt ook de beste stabiliteitscijfers voor elke modeluitvoering, vanwege het kunnen spreiden van de steunpoten van naar keuze 6,5, 7,0 en 8,0 meter.

Hiab: een plezier om mee te werken

Hiab heeft met zijn grootste importeur in Canada meteen ook de langste geschiedenis. Het begon allemaal 70 jaar geleden. Ondertussen weet dit bedrijf wel wat belangrijk is voor een goede bedrijfsvoering: goede producten verkopen, weten dat mensen het belangrijkste bedrijfsmiddel zijn en bijzonder servicegericht en innovatief zijn.

Als je een tijdje in gesprek bent met **Bob Parr,** ben je niet verbaasd als je ontdekt dat hij niet alleen het Engels en Frans beheerst, zoals de meeste Canadezen, maar ook een aardig woordje Zweeds praat. Het lijkt er zelfs op dat er maar weinig is dat hij niet kan: pianospelen, racen in de Formule 2000, radiografisch bestuurde zweefvliegtuigen vliegen, computerprogramma's schrijven en racquetball spelen. Werken met Hiab-producten doet hij met enorm veel plezier – een passie, zegt hij, die hem in het bloed zit.

Maar misschien is het wel Parrs grootste verworvenheid dat hij een succesvol landelijk dealerschap heeft opgebouwd dat gestaag is gegroeid en de ergste landelijke recessies heeft doorstaan.

Tegenwoordig is Atlas Polar importeur van Hiab-producten voor Canada, en verwerkt in dat land zo'n 95% van de Hiab-verkoop, met een marktaandeel van ongeveer 65% voor Hiab-producten in de laad- en losindustrie. Dit bedrijf en de gelieerde ondernemingen hebben een omzet van circa $100 miljoen (EUR 70 miljoen) en tellen zo'n 130 medewerkers.

Van huur tot koop

Van oudsher draait het bij Atlas Polar om inventiviteit en innovatief denken, al ver voor Parrs tijd. Oorspronkelijk is het bedrijf opgericht door een Zweedse handelsconsul voor de verkoop van Polar scheepsmotoren in Canada, en werd in 1938 overgenomen als een volledige dochteronderneming van Atlas Diesel AB van Stockholm (nu Atlas Copco).

Toen tijdens de oorlog motoronderdelen schaars werden, begon het bedrijf zelf vervangende onderdelen voor de klanten te produceren. Het tekende een langlopende distributeursovereenkomst met Hiab, en begon vanaf 1953 ook Hiab materiaal te verkopen in Canada. Atlas Polar Limited is Hiabs oudste bestaande distributeur.

Bob Parr, gediplomeerd ingenieur, voegde zich in 1968 bij het bedrijf en werd collega van Ralph, de zoon van de oorspronkelijke oprichter, **Joseph Ander.**

In 1988 startte het bedrijf vervolgens met het distribueren van MOFFETT. In diezelfde periode heerste er in Canada een zware recessie.

"We waren altijd een sterk servicegericht en winstgevend bedrijf geweest," zegt Parr, "maar die recessie kwam hard aan. We speelden toen maar met moeite quitte, en die nieuwe MOFFETs bleven maar in het magazijn staan en kwamen niet van hun plek."

Hij kreeg in die tijd het idee om de machines tegen een zeer laag maandbedrag te verhuren, terwijl het bedrijf de helft van de installatiekosten voor zijn rekening nam. Dat was het begin van Atlas Polars Rental to Purchase Plan – een bij alle klanten populair programma: zij krijgen



Bob Parr leidt het bedrijf sinds 1988. In zijn vrije tijd vliegt hij onder meer zweefvliegtuigen met radiografische afstandsbediening.



"De meeste medewerkers van Atlas Polar zijn blijvers, met een schat aan kennis en ervaring. Een klant kan tien jaar na aanschaf van een product opbellen en de persoon aan de lijn krijgen die hem het product heeft verkocht. De mensen maken het bedrijf tot wat het is", zegt Bob Parr (in het midden met het schilderij).

het materiaal dat ze nodig hebben tegen lage kosten en zonder de enorme papierwinkel, en bovendien hoefden ze niet met de pet in de hand bij de bank aan te kloppen. Het programma is nu uitgebreid naar alle Hiab-producten die Atlas Polar verkoopt.

Gericht op de eindklant

Begin jaren negentig verkocht Atlas Polar door heel Canada bijna uitsluitend via distributeurs, en voerde daarnaast een eigen verkoop vanuit het hoofdkantoor. Toen de marges onder druk kwamen te staan door de instroom van goedkope kraanproducten werd besloten om hun aanwezigheid te verspreiden. Tegenwoordig zijn er grote kantoren in Quebec, Ontario, een gemeenschappelijke onderneming in Alberta, en vindt de distributie plaats via Falcon Equipment in Brits Columbia. Nog altijd is 70% van hun omzet afkomstig van HIAB autolaadkranen en andere gerelateerde producten van dat merk.

"Ik kan ons succes terugvoeren tot een aantal belangrijke factoren," zegt Parr , "en goede producten aanbieden is echt maar een deel van het verhaal. Toen ik aan de slag ging als sales manager wilde ik dat ons verkoopteam wíst wat het verkocht, de voordelen ervan, en de back-up die het bedrijf kan leveren."

Een van zijn eerste zetten was het veranderen van de manier waarop autolaadkranen verkocht werden op zijn thuismarkt. Traditioneel verkochten de dealerschappen via truckdealers, maar Parr gaf de voorkeur aan rechtstreekse verkoop.

"Hoe kun je praten met de eindklant, als je met iemand anders zaken doet?" beredeneert hij. Bovendien was het veel gemakkelijker en directer om de klant te informeren over de producten, en niet de truckdealers informeren hoe ze de klanten moeten voorlichten.

Hiabs reputatie als 'wapen'

Nadat hij al Ralph Ander had uitgekocht, werd Parr in 1988 President van het bedrijf. Op dit moment verkoopt Atlas Polar het complete scala Hiab-producten voor laden en lossen, Polar afstandsbedieningen, de HydraRake, de Log Dam Lifter en de Mixveyor Conveyor voor het leveren van beton. Volgens hem kent Atlas Polar al 5-6 jaar een ononderbroken groei op de Canadese markt voor laden en lossen, en die ontwikkeling is terug te zien in de verkoop.

Atlas Polar tekende een langlopende distributeurs-overeenkomst met Hiab in 1953.



"Ik loop hier al lang genoeg rond om te zien hoe we door recessies heenkomen en altijd terugveren naar een sterkere positie."

Maar een paar goede verkooptactieken helpen ook. Toen begin jaren negentig goedkope importkranen een bedreiging vormden, was één tactiek om de kwaliteitsreputatie van Hiab- producten te gebruiken tegenover de indringers. Atlas Polar introduceerde het 50% Buy Back programma, waarmee na vijf jaar een product teruggekocht wordt voor 50% van de oorspronkelijke prijs. Dat was een garantie waar andere productdealers niet tegenop konden. Dankzij de kwaliteit van het product kan vergelijkbare genereuze garantie worden verleend op machinerie, zoals 5 jaar op ventielen, 3 jaar op belangrijke onderdelen en twee jaar op alle andere onderdelen.

"Sinds 1953 hebben wij het merk Hiab voortdurend vertegenwoordigd," zegt Parr. "De samenwerking met Hiab is goed, maar omdat er zoveel verschillende producten en modellen zijn zit er soms wat vertraging in wat er gebeurt. Ik denk dat onze mogelijkheden dat compenseren. Het is onze taak om te garanderen dat de markt ziet dat wij snel reageren op uitdagingen, en snel reageren op acties van de concurrent."

Atlas Polar is sterk dankzij zijn mensen, meent hij. "Bij ons werken mensen die niet zomaar vertrekken uit de organisatie of het distributienetwerk. De meeste van onze medewerkers zijn blijvers, met een rijkdom aan kennis. Het kan zomaar dat een klant tien jaar na aankoop van een product opbelt en dezelfde persoon aan de lijn krijgt die hem het product heeft verkocht. Dankzij de mensen is het bedrijf wat het is." Personal är vår viktigaste resurs, zoals ze zeggen in Zweden. En soms ook in Ontario. ■

Tekst: Graeme Forster
Foto's: Jim Murray, Bill Tibbles, Steve Parr

Concepttruck: *een slimme keuze*

Dankzij de samenwerking tussen truckfabrikanten en Hiab verschijnen nieuwe soorten concepttrucks op de markt: uitermate beproefde, bescheiden geprijsde vrachtwagens gecombineerd met een laad-lossysteem.



Vandaag de dag kunnen klanten bij praktisch elk product kiezen uit een functionele basisversie of een aangepast model dat beter aansluit op de eigen wensen en behoeften. Dankzij intensieve samenwerking tussen Hiab en verschillende truckfabrikanten is er een breed scala van concepttrucks ontwikkeld en kunnen klanten dus nu ook bij vrachtwagens met een laad- en lossysteem uit een steeds breder pallet kiezen. Het voordeel van deze aanpak is dat klanten sneller over een vrachtwagen met het laad-en lossysteem beschikken en dus sneller aan de slag kunnen.

Voorheen was het zo dat de truckfabrikant het chassis produceerde, de fabrikant van laad- en lossystemen het laad- en lossysteem en dat de carrosseriebouwer deze twee samenvoegde.

”Sinds korte tijd hebben Hiab en de truckfabrikanten de krachten gebundeld om vrachtwagens sneller, gemakkelijker en goedkoper bij de klant te krijgen,” zegt Hiabs **Heikki Lehmus,** Vice President, Business Development.

De afgelopen jaren is het ontwikkelen van concepttrucks uitgegroeid van de ideeënfase tot concrete projecten.

Waarom is dit niet eerder gedaan?

Wie een computer nodig heeft, kan ofwel alle onderdelen apart kopen en zo precies de gewenste computer samenstellen – of kiezen voor een beproefde basistoepassing in de vorm van een kant-en-klaar pakket.

Dit is ook het idee achter concepttrucks: vrachtwagenfabrikanten en Hiab ontwikkelen oplossingen waardoor de vrachtwagen beter is voorbereid op het te installeren laad- en lossysteem. Dergelijke eisen omvatten kleine maar belangrijke details, zoals de boutgaten, bedrading en de plaatsing van de onderdelen van de vrachtwagen. Bij installatie van het systeem hoeft dan niets te worden aangepast en zijn allerlei ingewikkelde handgrepen overbodig.

Een voorbeeld: een klant heeft een vrachtwagen nodig en wil die voorzien van een bepaald type containersysteem. Daarom plaatst hij een order bij de vrachtwagenfabrikant voor een gestandaardiseerd conceptmodel dat specifiek is ontworpen voor het systeem dat hij wil. Dit komt terug in de prijs: de klant krijgt een totaalpakket van hoge kwaliteit voor een redelijke prijs.

De concepttruck is volgens Heikki Lehmus geen Zwitsers zakmes met allerlei extra´s. De concepttrucks zijn gebouwd om de belangrijkste taken voor laden en lossen goed uit te voeren.

”Wij investeren in de mogelijkheid om onze verschillende groepen klanten zo goed mogelijk te bedienen wat betreft prestatie, prijs, kwaliteit en levertijd. De concepttrucks zijn niet geschikt voor specifieke toepassingen, maar ze dekken wel een flink deel van de markt.”

Een veelzijdige toekomst

Het ontwikkelen van concepttrucks betekent niet het einde van op maat gemaakte combinaties.

”In de carrosseriebouw zal er altijd behoefte zijn aan maatwerk. Wel zal de aard van de industrie de komende jaren veranderen, en zullen carrosseriebouwers hun aandacht steeds meer verleggen naar grotere machines. De sector zal sneller consolideren, en de toeleveringsketens zullen minder complex worden”, beschouwt Heikki Lehmus de toekomst van de sector.

Hij is van mening dat concepttrucks en het verbeteren van de efficiëntie van installaties de duidelijke trends zijn.

”Het is Hiabs doel om beter te voldoen aan de wensen en behoeften van de verschillende klantgroepen. De huidige manier van installeren vergt veel manuren en geld, en dus is het voor alle partijen gunstig om na te denken over efficiëntieverbetering”, zegt Lehmus.

”Bovendien wordt de EU-regelgeving voor carrosseriebouw én de uiteindelijke toelatingskeuring steeds strenger, en dat zal deze hele ontwikkeling versnellen.” ■

Tekst: Compositor/Maija Piiroinen
Foto’s: Hiab, Topi Saari



Dat ziet er mooi uit!

De containersystemen die bij Multilifts gloednieuwe spuiterij in de productiefaciliteit in Raisio in Zuidwest-Finland van de band rollen, zijn niet alleen prachtig om te zien, maar vooral ook bestand tegen corrosie. Deze containersystemen zijn klaar om door carrosseriebouwers geïnstalleerd te worden – tot grote tevredenheid van de klant en ten gunste van het milieu.



Multilift levert containersystemen in meer dan 40 landen en voor talloze verschillende omstandigheden. De extreme kou in de Scandinavische landen en de kans op corrosie door strooizout op de wegen vormen de grootste uitdaging voor de staalconstructie van het laad- en lossysteem. Door het complete lakprocédé te vernieuwen, heeft Multilift geïnvesteerd in de altijd cruciale oppervlaktebehandeling van de machines.

Maar spuiten en de manier waarop dat gebeurt, heeft ook invloed op allerlei andere zaken, zoals de levertijd van het systeem en de belasting van het milieu.

”De buitenkant is óók belangrijk. Kleur en glans van de container moeten van dezelfde kwaliteit zijn als van het vrachtwagenchassis waarop het gebruikt gaat worden”, zegt **Sauli Litsilä,** VP productie voor Hiabs productlijn Afzetsystemen.

De nieuwe spuitwerkplaats is hand in hand ontstaan met de ontwikkeling van containersystemen.

De nieuwe spuitwerkplaats, die afgelopen augustus in de faciliteit in Raisio is geopend, heeft een antwoord op al deze uitdagingen die zich aandienen bij het spuiten.

De overstap naar boutinstallatie

Over het algemeen brengen fabrikanten van containersystemen een primerlaag aan op hun materiaal voordat het aan carrosseriebouwers geleverd wordt. De carrosseriebouwers lassen het materiaal gedeeltelijk vast op de vrachtwagen, en spuiten het geheel pas nadat de hele installatie is voltooid. In praktijk betekent dit dat het installeren van materiaal soms meer tijd in beslag neemt dan het fabriceren ervan.

“Uiteindelijk schroeven al dit soort bottlenecks in het leveringsproces de prijs op die de klant voor het materiaal betaalt”, rechtvaardigt Sauli Litsilä de behoefte aan de nieuwe spuitwerkplaats.

De nieuwe spuitwerkplaats ontstond hand in hand met de ontwikkeling van containersystemen. Zo lang de container op de vrachtwagen gelast moest worden, was het niet haalbaar om de topcoating aan te brengen voordat hij op de vrachtwagen was geïnstalleerd.

”Bij het lassen brandt de lak weg”, legt Litsilä uit. ”Daarom hebben onze nieuwe containersystemen elke 50 millimeter een boutgat. Omdat het materiaal nu met bouten op het vrachtwagenchassis wordt vastgezet, dus zonder lassen waardoor de lak weg zou branden, ►

► kan de topcoating al vóór installatie worden aangebracht."

Bij de nieuwe modellen van Multilift zijn ook de spatlappen, olietanks en andere accessoires met bouten gemonteerd, en dus gemakkelijker te vervangen. En dankzij het grote aantal gaten kan hetzelfde containerframe op verschillende voertuigen worden gemonteerd.

Langs het plafond naar de assemblagelijn

Kort samengevat is het voordeel van de nieuwe spuitwerkplaats in Raisio dat de stalen frames voor het containersysteem hun laatste laklaag al krijgen vóór de assemblage. Daarover later meer. Laten we nu eerst eens kijken hoe deze spuitwerkplaats in het nieuwe gebouw van 2500 vierkante meter naast de productiefaciliteit werkt.

Eén blik op het plafond onthult waarom het spuitprocédé zo soepel is georganiseerd.

"De stalen frames hangen aan de transportband aan het plafond", zegt Sauli Litsilä. "Eerst brengt deze ze naar de gemechaniseerde gritstraler. Het staalgrit maakt de oppervlakte ruw genoeg om de lak goed te laten hechten."

Na het gritstralen worden de stalen frames gespoten in de spuitcabines, en doorlopen vervolgens een verdampings-, een oven- en een koelfase. Het totale lakprocédé neemt 4-6 uur in beslag.

Het nieuwe gebouw biedt voldoende ruimte voor uitbreiding en verdere ontwikkeling van de assemblagelijn.

"Nadat het materiaal is geassembleerd, komt het achterin het gebouw terecht bij de teststations. Zodra het nieuwe systeem is getest, wordt het gereinigd en krijgt het eventueel een laatste afwerking", zegt Litsilä .

Litsilä wijst ook op het belang van verpakking van het systeem. De juiste verpakking voorkomt dat het tijdens transport naar de carrosseriebouwer het materiaal beschadigd kan raken door de vork van een vorkheftruck.

De levering omvat in totaal onder meer een doos met een set montageplaten waarmee het systeem op het chassis van de vrachtwagen wordt geïnstalleerd, en framelak waarmee de carrosseriebouwer eventueel zelf de lak kan bijwerken.

Eindresultaat: een mooier, duurzamer containersysteem...

De nieuwe spuitmethode heeft een aanzienlijk effect op het uiterlijk van Multilifts containersystemen.

De stalen frames van de containersystemen hangen aan de transportband aan het plafond en worden zo naar de gemechaniseerde gritstraler gebracht. Het staalgrit maakt de oppervlakte ruw genoeg om de lak goed te laten hechten.

"Het materiaal wordt na assemblage niet meer gespoten", legt Litsilä nogmaals uit.

Met andere woorden, de kleur van het frame is anders dan die van de systeemonderdelen. Multilift biedt acht standaardkleuren voor het frame – de kleuren van alle grote truckfabrikanten. De systeemonderdelen, zoals de achterste rollers, zijn zwart, overeenkomstig Hiabs bedrijfskleur; de hydraulische leidingen, bouten en assen zijn verzinkt.

Containersystemen bestemd voor specifieke doeleinden, zoals voor het leger, worden gespoten volgens de speciale wensen van de klant, en de gebruikte laksystemen worden altijd per order afgesproken met de klant .

Het materiaal wordt na installatie niet meer gespoten.



"De feedback over de nieuwe, meer industriële uitstraling is uiterst positief", zegt Litsilä met tevredenheid. Hij geeft toe dat ook hij vindt dat het nieuwe materiaal een professionelere uitstraling heeft.

Dankzij het nieuwe laksysteem is de dikte van de oppervlaktecoating van het materiaal één honderdste micron (µ), en dat biedt een betere bescherming tegen corrosie en de invloeden van het weer.

...en beter voor het milieu

Behalve de klanten van Multilift profiteert ook het milieu van de nieuwe spuitwerkplaats en de daar toegepaste lakmethode.

In de oude werkplaats werden de containersystemen ondergedompeld in een bad met 20 kubieke meter alkydlak, waarvan 60-70 procent bestond uit vluchtige oplosmiddelen. Na assemblage werd het materiaal gespoten, en bracht de carrosseriebouwer de laatste laklaag aan.

Nu dat het systeem alleen nog maar gespoten wordt, en slechts één keer, verdampen de VOS (Vluchtige Organische Stoffen) niet uit één groot bad en is carrosseriebouw dus minder schadelijk voor het milieu. ■

Tekst: Compositor/Tiia Teronen
Foto's: Topi Saari, Mirva Lehtonen

BLIJVEND MOOI IN HUDIKSVALL

De containersystemen van Multilift zien er misschien beter uit dan ooit, maar ook Hiabs autolaadkranen mogen gezien worden.

De spuitwerkplaats die in 2003 in het Zweedse Hudiksvall werd geopend, is het neusje van de zalm voor de kraanafwerking: gritstralen geeft de kranen een glad oppervlak en afgeronde randen, de fosfaatbehandeling minimaliseert de kans op corrosie, en een poederlakcoating beschermt de kranen tegen schadelijke UV-straling. Nadat de onderdelen 7-8 uur in de spuitwerkplaats in Hudiksvall hebben doorgebracht zijn ze klaar voor assemblage.

"De oppervlaktebehandeling met poedercoating is zo sterk dat de lak op de autolaadkranen onder normale omstandigheden in principe voor altijd blijft zitten", zegt manager van de spuitwerkplaats Pär Holmqvist van Hiab.

"Toch geven we het materiaal ook nog een primerlaag met behulp van de dompelmethode; dat zorgt ook voor een uitstekende bescherming van de binnenkant van de onderdelen", voegt hij eraan toe.

Het percentage oplosmiddelen dat in de primers in Hudiksvall wordt gebruikt, bedraagt slechts 3-5 procent. Ook voor het recyclen van het water tijdens de voorbehandeling speelt het milieu een belangrijke rol: het water wordt in een gesloten systeem gereinigd in plaats van in de gemeentelijke afvalwaterzuivering.

Een Fins graaf- en transportbedrijf heeft het eerste lage, grote haakarmsysteem voor vierassige vrachtwagens van Multilift in ontvangst genomen. Deze kraan is ongeëvenaard voor graafwerkzaamheden waarbij snelheid van doorslaggevend belang is.

Actie voor de eerste haakarm in superformaat

Deze vrachtwagen kan je onmogelijk over het hoofd zien. De samengestelde Scania 164 R vrachtwagen is felgeel. De zijkant van de wagen draagt de naam van het bedrijf: Maanrakennus ja Kuljetus Nylund Oy.

”Ik kocht mijn eerste graafmachine op mijn achttiende”, zegt **Harri Nylund,** Managing Director van het bedrijf dat werkt vanuit Masku in het Zuidwesten van Finland.

Nylund maakte van kleins af kennis met tractors en landbouwmachines op de boerderij van zijn ouders. Zijn latere opleiding tot automonteur vormde een aanvulling op de kennis van machines die hij al in zijn jeugd had opgedaan.

Gespecialiseerd in wegen- en tunnelbouw

Het eenmansbedrijf met één machine begon snel te groeien, en in 1996 was het zinvol om een corporatie op te richten voor werkzaamheden in de grondverzet- en transportsector. En de uitbreiding zette door: het bedrijf telt nu 35 werknemers, zeven vrachtwagens en een indrukwekkend aantal graafmachines en ander materiaal. De belangrijkste klanten zijn onder meer de Finse wegenbouworganisatie, en Lemcon, evenals provincies en gemeenten, en grote bouwondernemingen, zoals Skanska.

Specialisatie in wegen- en tunnelbouw is de drijvende kracht achter de groei van het bedrijf. Deze taken vergen snelheid en betrouwbaarheid van de aannemer: de grond moet efficiënt en snel worden verwijderd voordat de volgende fase van de werkzaamheden kan beginnen. ►



Een vrachtwagen met een containersysteem staat zelden op werk te wachten.



Harri Nylund gaf tips voor het verbeteren van de bruikbaarheid van het nieuwe MULTILIFT LHS 321 haakarmsysteem.

► ”Het hoge tempo van het werk betekent dat het materiaal modern en efficiënt moet zijn. In korte tijd verplaatsen we grote hoeveelheden grond. Omdat we betrouwbaar materiaal hebben kunnen wij de klant garantie geven op onze activiteiten”, verklaart Harri Nylund de situatie van de sector.

Betrouwbare levering is met name belangrijk voor grote projecten waarin het werk vierentwintig uur per dag door kan gaan.

Een goed voorbeeld daarvan is de nieuwe waterzuiveringsinstallatie die wordt aangelegd in Turku, een grote stad in Finland. Het hele complex wordt in het vaste gesteente gebouwd. Nylunds bedrijf ondersteunde de eerste bouwfase door het opgeblazen steen te verwijderen: daarvoor werkten drie ploegen chauffeurs zes dagen per week gedurende een periode van twee jaar. In totaal werd 500.000 kubieke meter steen afgegraven en afgevoerd.

Ontwikkelingstips van een prof

Behalve kennis en ervaring heeft ook een robuuste en betrouwbare vloot bijgedragen aan het succes van Nylunds grondverzetbedrijf. In 1998 kwam Multilift in beeld als partner. Het bedrijf van Harri Nylund is namelijk dichtbij Multilifts faciliteit in Raisio gevestigd, waardoor samenwerking voor de hand lag.

De Scania 164 vrachtwagen met oplegger van Nylunds bedrijf was de eerste ter wereld met het nieuwe lage haakarmsysteem van Multilift: een grote haakarm voor vierassige vrachtwagens. Het nieuwe LHS 321 containersysteem voor 32-tons vrachtwagens werkt met een schuifhaakmechanisme. Het hefvermogen van dit systeem is 24 ton.

Nylund werkte tijdens de ontwikkeling van de LHS 321 nauw samen met Hiabs Sales Manager **Jorma Välilä.**

”Ik gaf tips voor het verbeteren van de bruikbaarheid – kleine details die het gemakkelijker maken om de haakarmkraan te besturen. Het is geweldig om te zien dat dit materiaal in praktijk bijzonder goed blijkt te werken”, zegt Harri Nylund.

Het nieuwe containersysteem is al opgenomen in Multilifts productieprogramma. Het doel was om laag gewicht te combineren met robuustheid en een grote nuttige lading mogelijk te maken. Dankzij de geoptimaliseerde structuur kon het gewicht van de nieuwe LHS 321 haakarm laag blijven. Op de wagen van Harri Nylund, waarmee het materiaal in praktijk is getest, is het totaalgewicht verder verlaagd door gebruik van aluminium.

Verzekerd van werk

De samengestelde vrachtwagen met de nieuwe haakarm is noodzaak voor Nylunds bedrijf, omdat het naast wegen- en tunnelbouw ook goederen transporteert. Behalve het normale graveltransport, kunnen de containers ook schroot vervoeren.

”In zekere zin is het haakarmsysteem een soort verzekering van werk. Een vrachtwagen met een containersysteem staat zelden op werk te wachten”, merkt Harri Nylund op.

Risico’s nemen en leven met onzekerheid zijn onlosmakelijk verbonden met het leven van een aannemer. Toch denkt Harri Nylund dat hij de juiste keuze heeft gemaakt door te besluiten een aannemer te worden; hij komt voor veel uitdagingen te staan en kan zijn eigen beslissingen nemen. Het succes van Nylunds bedrijf is door anderen niet onopgemerkt gebleven. In 2002 ontving Harri Nylund de prijs voor de beste jonge ondernemer van het jaar in Finland. De motivering van deze onderscheiding: door te geloven in zijn eigen kunnen, en door te investeren in goede klantenservice heeft Nylunds bedrijf kunnen bloeien in sectoren waarin grote concurrentie heerst.

”Tot nu toe heb ik goede investeringen kunnen doen. Je moet een soort visionair zijn om te weten wat je moet doen. Als je niet groeit en je ontwikkelt, blijf je voor altijd in dezelfde routine hangen”, zegt Harri Nylund. ■

Tekst: Compositor/Riikka Haikarainen
Foto’s: Tomi Parkkonen

Gedaan met **gissen**

Het 'gevoel' voor het gewicht van de lading, dat een ervaren chauffeur heeft is niet altijd voldoende; iets tastbaarders is nodig. Dat hebben de klanten van Multilift laten weten. Daarom is nu het Optiload weegsysteem leverbaar voor containersystemen.





Wat is het optimale gewicht van de lading als het doel is om zo winstgevend mogelijk te werken? Ligt de lading onder de toegestane limiet of niet?

Raden hoeft nu niet meer – de feiten zijn binnen handbereik. Het nieuwe Optiload weegsysteem van Multilift geeft precies aan hoe zwaar de lading is en helpt tegelijkertijd de nuttige lading te maximaliseren – en dus de winstgevendheid. Optiload fungeert ook als overbelastingsbeveiliging, omdat de chauffeur nu zeker weet of het totale gewicht van de truck binnen de toegestane limiet ligt.

Optiload is het eerste geïntegreerde weegsysteem voor containersystemen. Het bestaat uit vier weegeenheden die in de container geïntegreerd zijn, en een centrale eenheid en display in de cabine. Het Optiload systeem wordt in de fabriek gemonteerd, heeft dus geen invloed op de installatiehoogte en neemt geen waardevolle laadruimte in beslag.

Papierwinkel is verleden tijd

Het Optiload systeem is leverbaar in twee uitvoeringen: het zogeheten indicatieve systeem is bijzonder geschikt als het gemiddelde gewicht van de lading bekend moet zijn om overbelading te voorkomen en de nuttige lading te optimaliseren. In de meeste landen zijn de huidige boetes voor overbelading zo hoog dat een paar vermeden boetes al genoeg zijn om de investering voor het weegsysteem terug te betalen.

Als de aanduiding van het weegsysteem wordt gebruikt als basis voor facturering, zoals in de recycling- en afvalbeheerindustrie, is een branche-erkend systeem een must. Het accrediteren van materiaal verloopt via een onafhankelijk orgaan: het gewicht komt overeen met het werkelijke gewicht van de lading en de vrachtwagen hoeft niet op de weegbrug te rijden.

Er is ook een extra optie leverbaar voor het Optiload systeem: het Automatic Vehicle Location (AVL) systeem, dat gegevens over het gewicht doorstuurt naar het distributiecentrum. Met deze gegevens kunnen de ontvangers de locatie, snelheid en rijrichting van de vrachtwagen volgen via een webbased browser. Dit alles is mogelijk zonder installatie van extra software.

Ook de praktische administratieve taken worden eenvoudiger, omdat het ophalen van de lading en het afleveren ervan bij de klant elektronisch geverifieerd kan worden; de chauffeur hoeft na een klus dus niet meer te wachten op een stapel papierwerk. Bovendien kunnen facturen sneller worden verstuurd.

De indicatieve systemen zijn op dit moment al leverbaar voor nieuwe haakarmsystemen; het branche-erkende systeem zal begin 2007 leverbaar zijn. En nog iets dat het vermelden waard is: het installeren van een weegsysteem op al eerder aangeschaft materiaal van Multilift gaat al bijna even moeiteloos. De weegelektronica is ontwikkeld in nauwe samenwerking met het Fins-Engelse M-Motion Oy. M-Motion levert ook de AVL telemetriediensten.

Een paar vermeden boetes zijn genoeg om de investering in het Optiload systeem terug te verdienen.

Tekst: Compositor/Auli Packalén
Foto's: Jyrki Vesa

Een doos vol talente

Elektronica is voor hydraulica wat de zenuwen zijn voor spieren.

Nog niet zo lang geleden maakte elektronica haar debuut in de wereld van autolaadkranen. Tegenwoordig wordt deze technologie al standaard toegepast in alle laad- en lossystemen. Vooral de afgelopen jaren is de ontwikkeling snel gegaan, en zeker sinds de EU-norm EN 12999 voor autolaadkranen vanaf 2002 minimumeisen stelt.

Hiab nam al vroeg het voortouw in het gebruik van elektronica voor de besturing van hydraulische functies. Terwijl andere fabrikanten nog worstelden met hun eerste pogingen, introduceerde Hiab al zijn tweede generatie elektronica. Sindsdien zijn de ontwikkelingen snel gegaan.

Elektronica maakt het werken met autolaadkranen gemakkelijker omdat allerlei parameters geprogrammeerd kunnen worden. Dat geldt ook voor waarschuwingen en het stilzetten van een beweging als iets fout gaat, of als de operator op het punt staat een gevaarlijke vergissing te begaan. Als risico's worden uitgesloten, kunnen materialen en constructie optimaal worden gebruikt, zodat er ruimte komt voor meer vermogen of meer snelheid.

Door gebruik te maken van elektronica is het bovendien mogelijk om verschillende bewegingen samen te voegen tot een soepel lopend geheel, en om monitoring uit te voeren. Dat geeft de operator weer meer vrijheid om zich te concentreren op de taak van dat moment.

Alle functies, één motto

Elektronica is voor hydraulica wat het zenuwstelsel is voor de spieren, en maakt het mogelijk om meerdere tonnen te heffen en met één vingerbeweging precies op de gewenste plek af te zetten.

Meestal zorgen radiogolven ook hier voor de communicatieverbinding, maar in de nieuwste productgeneratie introduceert Hiab 2,4 MHz Bluetooth technologie. Het voordeel is dat meer klanten kunnen profiteren van de voordelen van een kraan met afstandsbediening, ook in landen waarin voorheen alleen onder strenge voorwaarden vergunningen werden afgegeven.

Simpeler gezegd, bij deze technologie wordt vanaf een afstandsbedieningsunit een signaal uitgezonden. Dat signaal wordt ontvangen door de kraan, en wordt omgezet in een stroom die continu de elektromagneet in het ventiel activeert, in verhouding tot de beweging van de hendel. Op de afstandsbediening bevinden zich zes hendels, waarvan elk een andere hydraulische functie bedient. Elke hendel kan in twee richtingen worden bewogen.

Bij grotere kranen met meerdere hydraulische functies kunnen verschillende menu's worden



weergegeven, die elk weer andere functies mogelijk maken. Hydraulische steunpoten worden bijvoorbeeld altijd weergegeven in een apart menu omdat die niet verplaatst mogen worden als de kraan in gebruik is. Elektronica kan ook aan diverse functies van het voertuig worden gekoppeld voor hydraulische steunen voor bijvoorbeeld boottransporten. Op die manier kan alles met één en hetzelfde apparaat worden bediend.

Waardevolle logbestanden

Een ander voordeel van elektronica is dat het systeem in staat is informatie op te slaan over hoe de kraan wordt gebruikt.

"Deze logbestanden leveren waardevolle informatie die gebruikt kan worden bij het kraanonderhoud, en vormen een uitstekende basis voor ons onderzoek naar de duurzaamheid van de mechanica, hydrauliek en elektronica van onze machines," zegt **Lennart Andersson,** manager Onderzoek en Ontwikkeling bij Hiab Loader Cranes.

"Een ander voorbeeld is dat het logbestand gebruikt kan worden als selling point voor een klant die een oude kraan wil vervangen. Een voorbeeld: een logbestand zou kunnen laten zien dat de extra kosten voor installatie van een variabele pomp een brandstofbesparing oplevert die binnen 12 tot 18 maanden terugverdiend wordt."

Niet iedereen heeft behoefte aan de uitgebreide mogelijkheden van HIABs meest geavanceerde besturingssysteem HiPro. Voorheen hadden deze klanten slechts één alternatief: het basisbesturingssysteem, met de standaard hydraulische en beperkte elektronische functies.

"We beseften al vrij snel dat we ook een tussenweg moesten aanbieden. Daarom hebben we de hydrauliek hier en daar aangepast en een nieuw besturingssysteem ontwikkeld, het SPACE 4000," zegt Lennart Andersson. .

Dit nieuwe besturingssysteem – HiDuo – werd een groot succes. De HIAB XS HiDuo kraan is wereldwijd de favoriete allrounder, omdat hij zeer goede prestaties levert tegen een redelijke prijs. "En de nieuwe XSDrive afstandsbediening is de kroon op het werk van de HiDuo," onthult Andersson.

"Hiabs gepatenteerde Automatic Duty Control (ADC), dat voorheen extra vermogen leverde als minder hydraulische functies actief waren, en dus eigenlijk zorgde voor twee kranen in één, is nu naar een hoger niveau getild. Hier zijn de specificaties van EN 12999 tot het uiterste doorgevoerd".

"Met de nieuwe ADC kunnen meer applicaties die gebruik maken van de vijfde en zesde hydraulische functies, profiteren van extra vermogen", merkt Andersson op. De nieuwe ADC-functie monitort voortdurend de druk op de punt van de kraanarm. Alleen als er sprake is van opwaartse druk op het uiteinde – zoals bij het graven of grondboren – wordt geen extra capaciteit geleverd. De nieuwe ADC is op die manier helemaal onafhankelijk van of de 5e of 6e functies worden gebruikt of niet. Daarom is de kraan altijd krachtiger – en blijft de kraan zijn lange levensduur houden.

Snel en robuust

Dezelfde basistechnologie wordt gebruikt voor de LOGLIFT en JONSERED hout- en recyclingkranen, hoewel daar voorrang is gegeven aan andere eigenschappen.

"Deze kranen zijn hoofdzakelijk bedoeld voor het laden en lossen van hout. Het besturingssysteem is daarom iets eenvoudiger, en meer gericht op snelheid en ergonomie," zegt Technical Director **Kalevi Sjöholm** van Loglift Jonsered.

Ook hier wordt in bepaalde gevallen gewerkt met radiografische besturing, maar over het algemeen worden de impulsen via een kabel verzonden. LOGLIFT kranen met elektrohydraulische afstandsbedieningen zijn hoofdzakelijk gemonteerd op houtkranen en –vrachtwagens. Deze kranen worden vanuit de cabine bediend. Er zijn ook vrachtwagens met JONSERED kranen voor schroot en als stationair geplaatste installaties.

"Dezelfde precisie als bij autolaadkranen is over het algemeen niet nodig, omdat het bereik korter is. De hout- en recyclingkranen werken ook intensiever met snellere pompstromen dan gewone autolaadkranen, wat betekent dat ze meer te verduren hebben en onder grotere spanning staan, bijvoorbeeld via trillingen. Dat stelt hele speciale eisen aan het materiaal," zegt Kalevi Sjöholm.

Elektronica maakt het mogelijk om verschillende bewegingen te combineren tot een soepel lopend geheel, en om de werking van een machine te monitoren.

Tegelijkertijd gelden andere veiligheidseisen, omdat er zelden iemand anders dan de bestuurder in het werkgebied aanwezig is. Het werk moet snel en betrouwbaar worden uitgevoerd.

De JONSERED kranen met radiografische afstandsbediening die worden gebruikt voor schroothantering hebben juist weer hetzelfde systeem als Hiab. De voorwaarden wijken iets af, merkt Sjöholm op.

Weer een andere variant zijn de stationaire kranen die worden gebruikt op plaatsen waar schroot of papier wordt gerecycled. Dit kunnen zelfs geheel voorgeprogrammeerde manipulators zijn die volgens vooraf vastgestelde patronen hefbewegingen uitvoeren.

Tekst: Ulf C Nilsson
Illustration: Topi Saari

De kleinste haakarm ter wereld

Een aantal jaar geleden lanceerde Multilift een reeks kleine haakarmsystemen, de XR Light Range. Dit jaar komen de grote haakarmen voor het voetlicht. **Hans Ekman,** Product Manager voor die lijn, geeft antwoord op de vraag die ongetwijfeld bij veel klanten is opgekomen:

”De grote LHD haakarmsystemen waren enorm populair - waarom zou je een productlijn vervangen die in minder dan tien jaar is uitgegroeid tot zo’n groot succes?”

Hij legt uit: ”Omdat de XR productfamilie de goede eigenschappen van het LHD systeem verbetert en uitbreidt.”

”Zo worden nu bijvoorbeeld meer gegoten staaldelen gebruikt voor de onderdelen waar de meeste kracht op komt te staan. Daarnaast is de levertijd voor materiaal korter omdat het subframe van het containersysteem met bouten wordt vastgezet op het vrachtwagenchassis, en niet meer gelast; dat betekent dat de topcoating al vóór de assemblage van het materiaal kan worden aangebracht.”

Een van de grootste voordelen van de nieuwe XR productfamilie is iets dat zelden voorkomt bij containersystemen: Programmeerbare Logische Besturing (PLC).

Standaardisatie voor snellere levering en meer keuzevrijheid

De eerste prototypes in de XR Power Range, de XR21S (vervanging van de LHS 260), zijn dit voorjaar geproduceerd in Multilifts Raisio faciliteit in Zuidwest-Finland.

In een willekeurige week blijkt de fabriek maar zelden twee identieke containersystemen te bouwen. Het managen van de diverse uitvoeringen was van oudsher een tijdrovende taak, maar de XR21 zal naar verwachting de productietijd verkorten. Om de producten sneller bij de klanten te krijgen, is de XR21 zo ontworpen dat markt- en klantspecifieke aanpassingen in de eindfase van het productieproces kunnen worden doorgevoerd, vlak voordat het materiaal wordt afgeleverd. Dit is gedeeltelijk mogelijk dankzij de boutbevestiging en de logische besturing.

De toekomst van besturingssystemen voor containersystemen ligt in directe, logische elektronische besturing.

”Ons logische besturingssysteem heeft één basisprogramma; de variaties worden via parameters ingesteld. Op die manier hebben we zowel de belangrijkste basisfuncties als de extra functies kant-en-klaar ingebouwd – met behulp van de parameters kunnen ze naar behoefte worden ingeschakeld”, legt Hans Ekman uit.

Op een vergelijkbare manier worden ook de kabelbomen gestandaardiseerd, die tot nu toe voor elk systeem specifiek waren. Met tientallen – zo niet honderden – verschillende kabelbomen met allerlei sensoren was het vervangen van een defecte kabelboom bijvoorbeeld een tijdrovende klus. In een logisch bestuurd systeem is het totaalpakket grotendeels opgebouwd uit gestandaardiseerde onderdelen. Op die manier wordt ook de levertijd voor vervangende onderdelen aanzienlijk verkort.

Voor klanten biedt logische besturing en standaardisatie van de onderdelen meer keuzevrijheid en de mogelijkheid tot maatwerk. Klanten kunnen precies die extra functies bestellen die zij voor hun systeem willen.

Moderne betrouwbaarheid

Rechtstreekse elektrische besturing, pneumatische besturing of een combinatie van deze twee zijn de traditionele opties voor de besturing van containersystemen.

”De toekomst van besturingssystemen voor containers is rechtstreekse elektrische besturing, met name logische besturing”, meent Ekman.

Het traditionele elektrische besturingssysteem is gebaseerd op relaistechnologie, waarin een aantal relais de veilige werking van het materiaal regelen. Bij logische besturing kunnen relaiskast en relais worden vervangen door een gegoten elektronische smartmodule. In tegenstelling tot de relaiskast is de smartmodule waterdicht, en kan dus ook buiten de cabine van de vrachtwagen worden geïnstalleerd.

Soortgelijke technologie is al lang in gebruik in andere sectoren, zoals in vrachtwagens, bosbouwmachines en mijnbouwkranen.

”Niet alle klanten hebben natuurlijk alle extra functies van de XR21 nodig, maar betrouwbaarheid wordt door iedereen gewaardeerd. Het feit dat de onderdelen getest zijn in de praktijk is voor ons belangrijk”, merkt Ekman op. ”De besturingseenheid voor de cabine was het enige kant-en-klare onderdeel dat niet voldeed, dus die hebben we op maat gemaakt.”

Past goed in de cabine én uw hand

Een bureau van industrieel ontwerpers hielp Multilift bij het op maat maken van de besturingseenheid. Het begon met een potloodschets van de besturingseenheid, vervolgens een model van hout, en tot slot een elektronisch CAD-model.

Volgens Ekman was het doel om een besturingseenheid te maken die zo ergonomisch mogelijk is en smal genoeg om tussen het cabineportier en de bestuurdersstoel te passen. De tests in het veld zijn uitgevoerd in Finland, Duitsland en Engeland en resulteerden alleen in positieve feedback.

”De werksnelheid van een haakarmsysteem is iets dat gemakkelijk in geld te meten is. Met de nieuwe besturingseenheid kan het materiaal moeiteloos worden bestuurd”, zegt Ekman.

In plaats van twee basissnelheden is de XR21 nu uitgerust met de extra optie van proportionele hoge snelheid: het materiaal beweegt net zoveel, en net zo snel als de operator de hendel op de besturingseenheid beweegt.

”Deze nieuwe toegevoegde optie geeft alle functies van de installatie meer snelheid, maar houdt ze wel bestuurbaar.”

Optioneel is naast de handmatige besturing ook een automatische uitvoering leverbaar voor de XR21: als de operator de hendel naar de maximale uitslag beweegt, ontgrendelt het systeem eerst de hydraulische containervergrendeling, zet de haak in horizontale positie, en brengt de haak naar de achterkant van de vrachtwagen om de container op de grond te zetten. Staat de ►

Logische besturing maakt van de XR21, het nieuwste lid van de Multilift familie containersystemen, een slim en compleet pakket: snel te installeren, betrouwbaar in bediening, gemakkelijk in onderhoud – en vooral prettig en gemakkelijk om mee te werken.





- hendel in de tegenovergestelde maximale stand, dan heft het systeem de container van de grond, zet hem op de vrachtwagen en vergrendelt tot slot de containervergrendeling.

”De nieuwe proportionele hoge snelheid zorgt voor een soepelere werking van het materiaal als geheel. Een andere optionele accessoire voor de XR21 heft automatisch de voorkant van de container een aantal millimeter omhoog terwijl het over het subframe schuift, en dat zorgt voor meer comfort en minder lawaai. En het zorgt voor aanzienlijk minder wrijving, trilling en geluid ”, somt Ekmen de voordelen op van deze innovatie.

Nog een andere praktische eigenschap is dat mocht het materiaal uitvallen, noodbesturing mogelijk is vanuit de cabine – het is niet nodig om uit de cabine te stappen. En als er sprake is van een defect helpt de zelfdiagnose van de logische besturing met vaststellen van het probleem: de foutdisplay van de besturingseenheid geeft aan waar het probleem zit.

Blik in de toekomst

De toekomst biedt met de logische besturing van de XR21 veel onontgonnen mogelijkheden.

”Een stand-alone servicemonitor of een laptop die worden aangesloten op de smartmodule kunnen een nauwkeurige analyse geven van de bedrijfsgeschiedenis van het haakarmsysteem. Onder andere kunnen klanten die gegevens gebruiken om de levenscycluskosten te berekenen of om het onderhoud te plannen”, ziet Hans Ekman voor zich.

”Daarnaast hebben we twee CAN-bus interfaces in de smartmodule. Een daarvan is voor communicatie tussen de smartmodule en de besturingseenheid van de cabine; de ander is nog ongebruikt. De XR21 heeft dus de mogelijkheid om in de toekomst de smartmodule te laten communiceren met de CAN-bus interface van de vrachtwagen, wat weer de weg opent voor de ontwikkeling van geheel nieuwe extra functies.”

In de toekomst, aldus Ekman, kunnen besturingssystemen van diverse accessoires voor containersystemen, zoals het Optiload weegsysteem en de Easycover load-covering equipment, ofwel geheel ofwel gedeeltelijk in de logische besturing worden geïntegreerd.

”Het wordt mogelijk om ook de containers te integreren als onderdeel van het uitgebreidere wagenparkbeheer van de klant. Dit zou aannemers helpen om hun wagenpark efficiënter te beheren.”

Tekst: Compositor/Tiia Teronen
Foto's: Juha-Pekka Palmulaakso

Met 25 tot 30 leveringen per dag is het prioriteit nummer één om bij elke tussenstop zo snel mogelijk aan de slag te kunnen, ronde in, ronde uit.

“Wat dat betreft is de meeneemheftruck niet te evenaren. In de tijd dat een vrachtwagen met een kraan zijn steunpoten uitzet, kan ik al twee pallets van de vrachtwagen pakken,” zegt **Trond Sørsdal** in Drammen, Noorwegen.

Samen met zijn vader **Ole-Martin** runt Trond Sørsdal het familiebedrijf Sørsdal Gartneri, dat gespecialiseerd is in komkommerteelt. Vijf jaar geleden besloot hij het wagenpark uit te breiden, dat op dat moment bestond uit leveringswagens voor groenten. De keuze viel op een drie-assige MAN 26-430 met oplegger. Toen kwam de vraag – kraan of meeneemheftruck?

“Omdat zowel de vrachtwagens als de oplegger overdekt zijn, lag de keuze tamelijk voor de hand. Een meeneemheftruck zou bovendien geschikt zijn voor meerdere doeleinden. Een paar kilometer dichterbij naar de laadlocatie rijden als de vrachtwagen niet verder kan, is met de vorkheftruck geen probleem.”



Voor een grote vrachtwagen ziet het er somber uit... maar gelukkig kan een meeneemheftruck overal komen.

Nieuwe contacten genereren

Dankzij de vorkheftruck kon hij al snel een contract binnenhalen met het bouwbedrijf Brødrene Dahl. Hij gebruikt zijn vierweg MOFFETT M4 voor laden en lossen.

“Elke ochtend om 3 uur laad ik in bij hun hoofdmagazijn in Langhus en begin dan met de leveringen in de buurt. Leveringen in het centrum van de stad zijn dan al voor de ochtendspits gedaan. Er zijn op die tijden niet altijd mensen op de locatie aanwezig die me kunnen helpen, maar dankzij de meeneemheftruck kan ik het werk in m´n eentje af.”

Als het in de ochtend druk begint te worden op de weg is Trond Sørsdal al klaar en gaat hij verder met leveringen buiten de stad. Meestal levert hij met zijn meeneemheftruck bouwmateriaal zoals leidingen, panelen, stenen tegels, gipsplaten, zakken cement en rioleringsbuizen, maar soms ook grote septic tanks.

“Het voordeel van rechtuit en zijwaarts kunnen rijden is dat ik allerlei soorten goederen mee kan nemen, zelfs buizen van zes meter lang.”

Dankzij de meeneemheftruck kan hij zelfs de vrachtwagen sparen. Als hij bijvoorbeeld moet afleveren bij wegwerkzaamheden, gebruikt hij de vorkheftruck op de slechtste stukken weg. De vrachtwagen met oplegger is bovendien 18 meter lang, en dus kan je niet altijd doorrijden tot vlak bij de afleverplek.

“Ook daarvoor is de heftruck handig. Bovendien kan ik, als ik bijvoorbeeld gipsplaten moet afzetten, ze rechtstreeks brengen naar het gebouw waar ze gebruikt gaan worden. En dat weten de klanten te waarderen. Bovendien zijn de platen altijd droog als ik ze aflever, want zowel de vrachtwagen als de oplegger zij overdekt. In de vakantieperiode moet ik ook heel vaak betonplaten leveren, omdat de chauffeurs die dat normaal doen, dan op vakantie zijn. En ik doe een groot aantal leveringen voor Maxbo, in dezelfde sector.”

Verlengarm

Op plaatsen waar het te smal wordt voor de vrachtwagen, is de vorkheftruck een soort verlengstuk dat overal net wél bijkomt. Normaal is hij tijdens transport achterop bevestigd. Bij een stop duurt het 15 tot 20

De snelste starter wint...

De Noor Trond Sørsdal zet alles op alles met zijn MOFFETT mee-neemheftruck.

seconden voordat de vorkheftruck in actie is, vanaf het moment dat hij de motor start .

"Als het in de winter glad is bevestig ik hem meestal achterop de vrachtwagen, vóór de trailer. Dat geeft me 2,5 ton extra druk op de aangedreven wielen van de vrachtwagen, en dat is op deze hellingen wel nodig. Ik gebruik ook sneeuwkettingen op de vorkheftruck, zodat die altijd helemaal tot aan de locatie kan rijden."

Daarnaast heeft Trond Sørsdal speciaal materiaal voor de meeneemheftruck aangeschaft: "Een voorzetapparaat met magneten voor het heffen van witgoed. Daarmee is het gemakkelijk om bijvoorbeeld oude koelkasten op te halen voor recycling."

Vergeleken met een kraan is het een nadeel dat hij niet op daken kan leveren. De vorkheftruck heeft slechts een hefhoogte van 3,5 meter.

"Maar gelukkig moeten de meeste bouwmaterialen toch op de grond worden afgeleverd."

Hij is verbaasd dat er niet meer concurrenten zijn in Drammen die werken met de meeneemheftruck.

"Ik weet hoe efficiënt het is, en dat hij al veel nieuwe contracten heeft opgeleverd. In sommige gevallen werd de meeneemheftruck door de klant genoemd als voorwaarde om te kunnen leveren."

Het zeil op de vrachtwagen kan ook worden verwijderd en vervangen door een container, die de familie gebruikt voor het transporteren van sla en groente. Die kan al worden geladen terwijl Trond zijn bestelronde doet met de overdekte laadvloer. ■

Tekst als foto's: Ulf C Nilsson



Door deuren en ramen

Bahrein midden in de woestijn is een goede locatie voor een producent van aggregaat en andere constructiematerialen. De blokken en voorgegoten elementen die worden geproduceerd door de Al Manaratain Company worden geleverd met HIAB autolaadkranen, en wel precies op de plaats waar de klant ze wil hebben – zelfs als dóór een raam of een deur en ín het gebouw!





Bahrein (inwonertal 750.000) telt 25 bedrijven die betonproducten fabriceren. De marktleider in deze zwaar beconcurreerde industrie is Al Manaratain Company & Ali Al Shaab Group W.L.L.

Deze onderneming werd opgericht in 1959 door **Ali Yousef Hassan.** De kleine fabriek waar handmatig blokken en aggregaat werden geproduceerd is uitgegroeid tot een bedrijf met 400 medewerkers en volledig geautomatiseerde productieprocessen. De zoon van Ali Yousef Hassan, **Misan Ali Al Khamiri,** is de huidige Managing Director, en werkte mee aan het moderniseringsproces.

62.000 Blokken per dag

Al Manaratain – de bedrijfsnaam betekent ´twee minaretten´ - gelooft dat producten van uitstekende kwaliteit tevreden klanten garanderen. De fabrieken van de onderneming rondom Bahrein produceren 62.000 blokken per dag, maar ondanks het enorme aantal blijft de kwaliteit hoog.

Al Manaratain gebruikt autolaadkranen om de blokken veilig van de fabriek naar de klant te transporteren. De 25 HIAB autolaadkranen van het bedrijf hebben een vermogen dat varieert van 10 tot 30 tonmeter. De kranen laden en lossen de blokken en andere bouwelementen op en van de laadvloer van de vrachtwagen.

De nieuwste toevoegingen aan de vloot zijn de vier afstandsbedienbare HIAB 225-E-3 kranen uitgerust met de 65X-2 jib. Hiermee kunnen volle pallets precies worden neergezet waar de klant ze wil hebben: of dat nu op het dak is van een flat of binnenin het gebouw via een raam of deur.

Nieuwe fabriek, meer kranen

Het klantenbestand van Al Manaratain bestaat uit bouwbedrijven en particuliere huizenbouwers. Naast voorgegoten elementen produceert het bedrijf diverse soorten aggregaat die gebruikt worden in bijv. wegenbouw. Ondanks de overvloed aan zand in de woestijnomgeving van Bahrein, maar cement en aggregaatzand worden geïmporteerd uit de Verenigde Arabische Emiraten en Saudi-Arabië.

Er staat minimaal één nieuwe fabriek voor de toekomst gepland. Op dit moment lijkt de vraag te stijgen zonder eind in zicht.

Eén ding staat vast: een nieuwe fabriek betekent dat Al Manaratain meer kranen nodig heeft om aan de toegenomen vraag te kunnen blijven voldoen. ■

Tekst: Compositor/Tiia Teronen
Foto's: Håkan Svahn, Stockxpert