method

HIABS MAGASIN FÖR LASTHANTERING 1.2007 Svenska

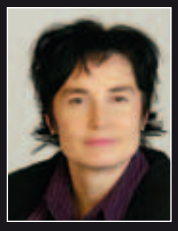


Håller ett öga på de totala fordonskostnaderna

HIAB

I FOKUS: Serviceavtal – Design – Metallskrot – Produktion

Gedigen branschkunskap gynnar kunden



Vi måste verkligen vara insatta i våra kunders verksamheter för att kunna erbjuda överlägsna lasthanteringslösningar. Det gäller att vara skicklig på att tolka mot vilken riktning utvecklingen för sektorn går, vilka krav som ställs på utrustningen i allmänhet och de speciella anspråk som ställs på varje applikation.

En bra lasthanteringspartner skaffar sig en gedigen branschkunskap genom att behärska alla delområden: årtionden av erfarenhet, en global organisation, kontinuerligt utvecklingsarbete, produktionskompetens, och framför allt branschens bästa personal i varje land. Dessutom hittar man bästa möjliga lösningar endast genom en kontinuerlig dialog med kunderna.

Hiabs enastående branschkännedom märks i många segment, bland annat skrot, avfall och återvinning, leverans av byggmaterial, transport och lokal distribution, infrastruktur och byggarbete, lantbruk och skogsbruk, statliga och kommunala verk samt försvarsmakten. Metallskrotsegmentet är ett utmärkt exempel på vår enastående branschkunskap: Vi har levererat lösningar som lämpar sig för denna specifika bransch runt om i världen. Du kan läsa mer om detta tema på sidorna 12–14, där vi tittar närmare på hur man samlar och transporterar återvinningsmetall i Österrike, Finland och Japan.

Som Hiabs medarbetare är vi särskilt stolta över den kunskap vi har om våra kunders affärsområden. Det är vår uppgift att se till att vi alltid kan erbjuda den mest effektiva lösningen. Låt oss visa dig vad vi kan göra!

Taina Luoto
Kommunikationschef
Hiab Oy

Bilder: Juha Roinifren



Bakom omslaget

En två meter hög rullcontainer fylld med brev och vykort väger 200 kilo; bakgavellyften 600 ZEPRO RZNH 75-90 är en ovärderlig hjälp för föraren Peter de Nennie, som lastar holländska TNT Posts lastbil på bolagets distributionscenter i Haag. Tack vare serviceavtalet med Hiab är bakgavellyftarna alltid redo för effektivt arbete. Läs mer om samarbetet mellan TNT Post och Hiab på sidan 6.

Mässor

Kom och träffa oss på mässor och utställningar.
Ytterligare information hittar du på **www.hiab.com**.



METHOD – HIABS MAGASIN FÖR LASTHANTERING
är Hiabs kundtidning med en upplaga på ca 70 000 exemplar.

Hiab-koncernens produktmärken är HIAB lastbilskranar, MULTILIFT lastväxlarsystem, LOGLIFT och JONSERED skogskranar, ZEPRO, WALTCO, AMA och FOCOLIFT bakgavellyftar och MOFFETT och PRINCETON PIGGY BACK® påhängstruckar.

De åsikter som framförs av skribenter eller intervjupersoner speglar inte nödvändigtvis Hiabs åsikter. Innehållet i tidningen (med undantag av fotona) får gärna kopieras, förutsatt att källan anges.

Innehåll



20 EN POSITIV ÖVERRASKNING

Föraren Nils Berggren tycker att hans jobb blivit enklare och friare sedan han skaffade en MOFFETT M4 påhängstruck.

4 VI LYSSNAR PÅ KUNDEN

”Lyssna, agera, leverera”. Lennart Brelin, direktör för produktlinjen Påhängstruckar, förklarar filosofin bakom MOFFETTs framgång.

6 DELAR UT POSTEN EFFEKTIVT

TNT Post, postavdelningen i det holländska logistikbolaget TNT, ingick ett serviceavtal med Hiab om underhåll av deras ZEPRO bakgavellyftar och har inte ångrat sig en sekund.

8 JOBBAR BRA, SER BRA UT

Lasthanteringsutrustningen har inte längre något att skämmas över när det gäller design och ergonomi.


Design
är mer än bara en glansig yta

12 ÅTERVINNING AV METALLSKROT

Method tittade närmare på hur metallskrot samlas upp och transporteras i tre länder med olika affärsmiljöer.

15 60 ÅR INOM BYGGBRANSCHEN

Det holländska byggföretaget bygger vägar och hus, HIAB-kranarna står för musklerna.

19 70 000 KUBIK VIRKE

Byggboomen blomstrar i Sydafrika och håller denna virkesproducerande familj – och deras timmerbilar – sysselsatta.


Mellan två kontinenter

News

Hiab ingick ett betydande serviceavtal

Nytt Hiab-center i Finland

22 HÖGST PÅ INKÖPSLISTAN

De flesta Hiab-produkterna på Island säljs via tre lastbilshandlare.

24 UNDERHÅLL PÅ JÄRNVÄGARNA

Talleres Allegria S.A. utför underhållsarbete för den spanska järnvägen med servicevagnen VEL 400 utrustad med en HIAB XS 122-kran.

UTGIVARE

HIAB

Hiab Oy, Central Marketing, Sörnäs strandväg 23, PB 61, FIN-00501 Helsingfors, Finland
tel. +358 204 55 4401, fax +358 204 55 4511

Chefredaktör Taina Luoto **Redaktionsledning** Compositor Oy **Redaktörer** Heli Hartikainen, Ulf C Nilsson, Graeme Forster **Översättning** Oy Praktikus Ab
Grafisk design Neutron Design **Tryckt hos** Lönnberg Print **ISSN** 1459-9546
Prenumeration och adressändring Hiab Oy, Central Marketing, Sörnäs strandväg 23, PB 61, FIN-00501 Helsingfors , Finland, tel. +358 204 55 4401, fax +358 204 55 4511
www.hiab.com/feedback

LYSSNA, ag

Framgångsreceptet för MOFFETT påhängstruckar är överraskande enkelt: att vara lyhörd och lyssna på kundernas behov samt arbeta systematiskt för att leva upp till dessa behov. ”Lyssna, agera och leverera” – denna filosofi har gett Moffett en ledande ställning på världsmarknaden för påhängstruckar.



Hiab har ca 50 procent av världsmarknaden för påhängstruckar. Nordamerika, Tyskland, Holland och Storbritannien är traditionellt de viktigaste marknadsområdena, men konceptet för påhängstruckar börjar gradvis accepteras också i andra delar av världen. Marknadsledarskap är aldrig en självklarhet och därför har Moffett starkt engagerat sig för tekniska innovationer, säkerhet och kvalitet för att ytterligare skilja sig från konkurrenterna. Företag kan helt enkelt inte konkurrera på marknaden om de inte är innovativa och saknar kunskap om vad kunden vill ha i dag och i morgon. Produkter måste konstrueras och byggas för att tillfredsställa kunderna – inte bara för att fylla fabriker.

”Vi utgår alltid ifrån att vi vill erbjuda våra kunder lasthanteringslösningar som utmanar det konventionella sättet att hantera och leverera produkter, kundens behov och vårt sätt att utveckla deras verksamhet så bra som möjligt – slutligen är vår filosofi mycket enkel: att tillhandahålla produkter anpassade för applikationer med stöd av vår gedigna branschkännedom och kunskap”, konstaterar **Lennart Brelin**, direktör för produktlinjen Påhängstruckar.

Den viktigaste faktorn i marknadsföring och produktutveckling är i själva verket att känna till kundens verksamhet och arbetsmiljö.

”Kunskap om kunderna gör det möjligt för oss att förutse trender på marknaden och göra ett effektivt utvecklingsarbete. Nyckeln till framgång är att kunna utnyttja den tillgängliga informationen på bästa sätt”, påpekar Brelin.

Klara inbesparingar

Påhängstruckar används i distribution och lasthanteringsapplikationer, bland annat leverans av byggmaterial, fjärderfä, tegel- och byggsten, samt vid renoveringar, inom lantbruk och dryckesindustrin.

”Våra kunder är nöjda med påhängstruckarnas prestanda och den extra service som konceptet erbjuder. Försäljningen ökar stadigt inom alla applikationer och på alla marknader”, konstaterar Lennart Brelin.

”Påhängstruckarnas största fördel är utan tvekan den rörlighet de ger och det faktum att de inte är beroende av mottagarens lossningsutrustning. Förmågan att lasta av direkt vid ankomst till mottagaren gör det möjligt att planera in leveranser mer exakt. Att kunna påskynda lasthanteringen är en kostnadsfördel för användarna – och slutresultatet ger klara besparingar.”

Nära kunderna

Under de senaste 24 månaderna har MOFFETTs sortiment av påhängstruckar rationaliserats och uppgraderats, och nya produkter har lanserats. Dessutom förvärvades konceptrucken Telemount, vilket har resulterat i att nya truckar kommer att lanseras under 2007. Nya M5 och MOFFETT Telemount lanseras under första kvartalet och nya M4 under andra kvartalet.

”Prestanda, driftsäkerhet och låga kostnader för ägande är fortsättningsvis avgörande för nöjda kunder”, påpekar Brelin, och tillägger att Hiab kommer att investera för att ytterligare förbättra sitt serviceutbud genom sina säljbolag.

”Framtida framgång på marknaden uppnår vi genom att lyssna på kunderna och svara allt snabbare på deras behov. Förutseende, innovation och kundfokusering är de viktigaste ingredienserna i vårt recept för framtida framgång: lyssna, agera och leverera”, sammanfattar Brelin.

Text: Compositor/Kirsi Paloheimo
Bild: Krzysztof Pilat



era och leverera

"Nyckeln till framgång är att kunna utnyttja tillgänglig information på bästa sätt."

Service, *på holländska*

TNT Post, postavdelningen i det holländska logistikbolaget TNT, ingick ett serviceavtal med Hiab om underhåll av deras bakgavellyftar – och fann det bästa priset för sina lasthanteringslösningar.

Logistikbolaget TNTs orangefärgade firmamärke kan ses på gatorna i över 200 länder. I Holland har TNT två divisioner: Expresstjänster sköter transporter av alla storlekar till sin slutdestination, medan Postavdelningen samlar upp och delar ut brev, tidningar och reklam både inrikes och internationellt.

Huvudkontoret för Hollands TNT Post finns i Haag, landets administrativa huvudstad. Det globala bolaget har 60 000 anställda bara i Nederländerna, och de flesta är brevbärare. De använder totalt 6 000 fordon – cyklar, personbilar, skåpbilar och lastbilar, varav ca tusen är utrustade med ZEPROs bakgavellyftar.

Ron Rijswijk, som ansvarar för fordonsparken, har som uppgift att se till att de totala kostnaderna hålls på så låg nivå som möjligt.

”Konkurrensen ökar stadigt i vår bransch: andra postföretag kommer in på den holländska marknaden och vi är intresserade av att bredda vår verksamhet till ett växande antal länder. Avgörande för vår framgång är kunderna, vår engagerade personal och förstklassiga produkter. Kvalitet har högsta prioritet i vår utrustning, från fordon, sorteringsmaskiner och uniformer, ner till gummibanden vi använder för att bunta posten”, säger Rijswijk.





Ron Rijswijk, som ansvarar för TNT Posts fordonspark, har som uppgift att se till att de totala kostnaderna hålls på så låg nivå som möjligt.

”I lasthanteringslösningar är det viktigt att utrustningen fungerar och att serviceintervallerna och drifttiden hålls i styr. Ett bra varumärke garanterar oftast detta. I annat fall börjar totalkostnaderna snabbt rusa iväg”, fortsätter han.

TNT transporterar post i rullcontainrar som fullastade är två meter höga och väger 200 kilo. I en skåpbil får sex containrar plats.

”Förutom att bakgavellyften ska vara tillförlitlig bör den också vara lätt”, säger Rijswijk, och förklarar att orsaken till detta är lika praktisk som bakgavellyften: fordonets vikt måste förbli tillräckligt låg för att brevbärarna ska kunna köra med vanligt körkort – ju tyngre bakgavellyft desto mindre nyttolast, det vill säga post, kan fordonet ta.

Vilket är det bästa priset?

TNT Post har samarbetat med Zepro i så många år att ingen genast kan komma på när samarbetet inleddes.

”Men jag kommer ihåg att vi endast brukade köpa lyftarna och att vi reparerade dem själva ifall fel uppstod. I början av 2003 ingick vi ett serviceavtal med Hiab som omfattar planerat underhåll av våra 600 bakgavellyftar av modell ZEPRO RZNH 75-90”, säger Rijswijk.



Alla smörjpunkter i TNT Posts bakgavellyftar smörjs två gånger per år och dessutom granskas:

- Hela utrustningens funktion
- Elinstallationen
- Svets- och bultförband
- Oljenivån
- Skydden för slangar och cylindrar
- Lyftkapacitet och arbetstryck

En gång per år utförs även:

- Byte av hydraulolja
- Inspektion av kolen i elmotorn, kablar och kopplingar samt fukthalten i styrenheten

Tack vare avtalet är TNT Posts bakgavellyftar ännu mer tillförlitliga och driftstoppen har minskat.

”Vi måste hyra färre fordon för att ersätta dem som repareras och reparationskostnaderna har sjunkit tack vare förebyggande underhåll. Detta är vad vi kallar total kostnadsstyrning!” påpekar Rijswijk.

”Klart att det skulle bli billigare med en bakgavellyft utan serviceavtal, men man måste se till helheten. Det gäller att räkna ut bästa priset totalt sett”, specificerar han.

Serviceavtalet innebär att Hiab underhåller TNT Posts bakgavellyftar två gånger om året. TNT har totalt 243 verksamhetsställen i Holland och Hiabs servicebilar kör till den bakgavellyft som står i tur för underhåll.

Reparationer ingår inte i serviceavtalet, men TNT Post har också ett avtal med Hiab ifall problem skulle uppstå. Ifall en bakgavellyft inte fungerar ordentligt kan TNT:s medarbetare ringa huvudkontoret för Hiabs holländska säljbolag i Meppel och en servicetekniker från närmaste verkstad skickas till platsen.

”Detta är one-stop-shopping för oss”, sammanfattar Ron Rijswijk samarbetet.

På måndagar vid middagstid

I genomsnitt servas tre eller fyra av TNT Posts bakgavellyftar per dag, oftast på måndagar. Åter en praktisk förklaring:

”Endast sju procent av vår post kommer från privatpersoner, och våra kunder vill i allmänhet att deras brev ska nå sin destination senast före fredag. I början av veckan är det i allmänhet lugnare”, säger Rijswijk.

Middagstiden är den bästa tiden för underhåll, eftersom TNT samlar upp och delar ut posten två gånger per dag – fordonen kör ut posten på morgonen och eftermiddagen.

”Vår arbetstakt kräver vissa arrangemang av Hiab”, säger Rijswijk.

Enligt honom kommer flexibilitet också att ge TNT Post en konkurrensfördel i framtiden. När allt kommer omkring kan kunden få sin post till önskad destination även under samma dag vid en viss tidpunkt och till ett visst ställe.

Skulle jobbet bli gjort utan bakgavellyftar?

”Vi behöver inte bakgavellyftar för att dela ut post”, försäkrar Rijswijk, ”men vi behöver dem för att dela ut posten effektivt.” ■

Text: Compositor/Tiia Teronen
Bilder: Juha Roininen

Des

är mer än bara en glansig yta

Idag är lastbilar inte lika tunga och otympliga som de var tidigare. De är väldesignade fordon och lasthanteringsutrustningen går heller inte av för hackor.

”Fungerar bra och ser bra ut” kunde stå som motto för Hiab då företaget designar nya produktmodeller för lasthantering och tillhörande manöverdon. Produktdesign blir alltmer beroende av den specialkunskap som professionella industriformgivare kan bidra med vid utvecklingen av utrustning för lastbilar, eftersom denna utrustning inte bara skall smälta in i lastbilen, utan även skall vara bekväm och enkel att använda.

”Om inredningen i ditt hem har planerats noggrant, skulle en kartong i mitten av rummet vara en vagel i ögat”, förklarar **Esa Mylläri,** designchef på Multilift, om utmaningarna kring arbetet med att utforma lasthanteringsutrustning och andra typer av påbyggnader avsedda för lastbilar.

Faktum är att lasthanteringsutrustning och tillhörande manöverdon inte alltid går ihop med de aerodynamiskt utformade fordonen eller de ergonomiskt planerade förarhytterna.

Redan för flera år sedan antog man utmaningen vid Hiabs alla produktlinjer och gjorde en satsning på förfinad industridesign, och många av resultaten syns redan idag.

Formgivarna sätter fingret på den ömma punkten

Begreppet design kan låta sofistikerat, men vad har det då att göra med att lasta och lossa varor? Det är ju trots allt så att det inte behövs någon snobbig designer för att utforma lasthanteringsutrustning. Även om utrustningen inte är så finslipad, klarar den ändå jobbet.

Design kopplas fortfarande ihop med utsmyckning



Naturens lagar föreskriver hur skogskranar i princip skall utformas

Kalevi Sjöholm, som är teknisk chef på Loglift Jonsered, anser att det ligger någon sanning i vad man brukar säga om utformningen av delar till lasthanteringsutrustning:

”Om man talar om materialutmattning, är det även en fördel om man har en konstruktion som utformats i enlighet med hållfasthetslärans principer”.

Vid Loglift Jonsered utgår man inte endast från naturens lagar då man utformar skogs- och återvinningskranarna. Produktlinjen har faktiskt en lång tradition vad gäller design. Designen har sina rötter i industriföretaget Fiskars, som är känt för design av högsta klass. Sjöholm påpekar att samarbetet med industriformgivare och konstruktörer vid produktutvecklingen ökat sedan 1990-talet. Syftet är att göra utrustningen mer hållbar, snygg till utseendet och enkel att använda och utföra service på.

”Formgivarnas bidrag till arbetet beror på hur omfattande projektet är. Vid större projekt medverkar en designer från första början. Ett exempel på detta är när man utvecklade Loglifts kranserie för kortvirke i början av år 2000. Det var då ED-design främst medverkade i arbetet med att utforma de synliga delarna, som t.ex. kranarmen och stommen”, berättar Sjöholm.

Kranar med förarhytter blir allt vanligare. Som ett exempel kan nämnas att 90 procent av de skogskranar som levereras till Sverige är utrustade med hytt. Dessutom fokuserar man på dessa kranars ergonomiska egenskaper. Syftet är också att göra sittnockarna bekvämare och mer ergonomiskt utformade.

”Man kan alltid förbättra saker och ting. En ergonomiskt sett perfekt förarhytt har inte konstruerats än”, säger Sjöholm och menar att lasthanteringsutrustningen kommer att utvecklas ytterligare med tiden.

”Det som såg bra ut för tio år sedan kanske inte ser lika bra ut idag.”

En sak är säker: Utmattningsbeständigheten kommer inte att äventyras på grund av utseendet eller olika modeflugor inom design.

ign

av en färdig produkt och med estetik. Designerns verk är liksom pricken över i. Dessutom tror vissa människor att en vacker utsida används för att dölja en sämre eller dåligt fungerande insida. Dekorstripes är dock en helt annan fråga, fastställer industridesigner **Matti Makkonen.**

Makkonen är en veteran inom sin bransch. För närvarande är han designchef vid ED-design, som har specialiserat sig på formgivning av industriprodukter. Under sin karriär har han fått förklara om och om igen hur en industridesigner kan bidra till utvecklingen av en produkt.

”Industriformgivare arbetar inom ett ganska brett område. De måste kartlägga kundernas önskningar och förväntningar, utforska slutanvändarens perspektiv på produkten och prata med personer som är experter på olika områden, som t.ex. elektronik eller kanske egenskaperna hos formsprutade delar. Dessutom måste de ha kunskaper om olika ►

”Om man bestämmer sig för att tillverka en produkt, är det någon som måste formge produkten, och den kommer alltid att få någon slags modell och form.”



En smart styrenhet för en smart kroklastväxlare

För några år sedan då man vid Multilift började formge de nya kroklastväxlarna i XR-serien och i synnerhet det tillhörande manöverdonet, kallade man in industriformgivare så de kunde vara med ända från början för att assistera ingenjörerna som redan hade gedigna kunskaper i maskinkonstruktion. I serien XR använder man sig av det revolutionära systemet för programmerbar logikstyrning (Programmable Logic Control, PLC). Här kombinerades ett smart manöversystem med en helt ny typ av manöverdon.

”Om en ingenjör får i uppgift att formge ett manöverdon, blir slutresultatet antagligen en fyrkantig låda, som nog tjänar sitt syfte, men som är klumpig att använda. Om en designer kommer med i gruppen som utformar produkten, kommer han allra först att runda av kanterna”, skämtar **Esa Mylläri,** som är designchef vid Multilift.

Men skämt åsido – Mylläri är mycket nöjd med att designföretaget ED-design deltog i arbetet med att utforma manöverdonet för XR-serien. ED-design medverkade vid utformningen i egenskap av samarbetspartner. De var starkt engagerade i projektet och bekantade sig med användarnas dagliga arbete och slutresultatet blev en succé.

Och det var faktiskt så att manöverdonets kanter rundades av. Manöverdonet påminner snarare om en fjärrkontroll för TV:n än om ett traditionellt manöverdon i en låda av standardtyp. Dessutom har manöverdonet utformats så att det stöder handleden på rätt sätt. Således minimeras risken för belastningsskador på händer och armar.

Det smala manöverdonet passar in mellan förarsätet och dörren till förarhytten. Det är heller inte i vägen då man kör lastbilen.

”Det garanterat säkraste sättet att hantera en lastväxlare är att manövrera den inifrån förarhytten, eftersom lastbilen brukar röra på sig när man lyfter växelflaket på bilen. Därför monterar man fast manöverdonet permanent i förarhytten. I fråga om lastbilskranar är det precis tvärtom. Fjärrstyrningen medger ökad säkerhet och prestanda”, säger Mylläri.

Förutom ergonomin och manöverdonet i förarhytten omfattade samarbetet med designföretaget även utrustningens konstruktion. Stålgjutgodset strömlinjeformades, ventilkåpan omformades, hydraulrören och -slangarna organiserades om och skydden av plåt byttes ut mot dito av plast. Därutöver byggde man in helt nya skydd för att hindra smuts från att samlas i utrustningen. Tack vare dessa skydd kan utrustningen lättare hållas ren, plus att utseendet förbättras.

”Faktum är att vårt samarbete med ED-design blev intensivare än vi hade planerat från början”, medger Mylläri.

M8 med mänskliga proportioner

Moffett började från noll då de bestämde sig för att skapa en efterföljare till påhängstrucken M7, som var en volymprodukt. Resultatet blev serien M8, där allt gammalt har byggts om helt och hållet. Vid produktutvecklingen och utformningen arbetade man enligt principerna om att produkterna skall vara lätta att använda och att de skall vara ergonomiskt utformade samt säkra och hållbara. Dessutom skall de se bra ut.

Enligt **Kevin Turnbull,** konstruktionschef på Moffett, finns det nu andra modeller från Moffett som fortsätter på den väg som stakats ut av M8. Från och med nu kommer alla påhängstruckar från Moffett som utvecklats på Irland och i Holland att tillverkas enligt den design och stil som gäller för M8, och vidare kommer den ergonomiska utformningen för M8 även att tillämpas på de övriga truckarna. De första bland dessa nya modeller kommer att vara de nya påhängstruckarna M5 och M4.

Produktfamiljen för M8 tillsammans med den nya utformningen, som kommer att tillämpas på hela den nya produktlinjen, utgör således utmärkta exempel på hur man utnyttjar design i utvecklingen av påhängstruckar. De kunskaper om maskinteknik som finns inom det egna företaget har kompletterats med den sakkunskap om industriell formgivning som finns i bolaget Form Foundry, ett företag i Storbritannien.

Förarhytten på M8 är annorlunda än på M7. Då man utformade förarhytten och såg över placeringen av olika komponenter ville man göra det ännu bekvämare för operatören att köra maskinen. Föraren har fått mer än dubbelt så mycket benutrymme och enbart bredden har ökat med över 20 centimeter. Pedalerna har placerats symmetriskt i en bättre vinkel. Dessutom har man ändrat på rattens vinkel och position så den ligger bättre i förhållande till sätet. Ventilspakarna har flyttats till bekvämare ställen, och även instrumentpanelen har placerats på ny plats. Nu sitter den på bekvämt avstånd och rakt framför ögonen. Operatörens säte är ergonomiskt utformat och det har placerats på ett sådant sätt att det är lättare att kliva in och ut. ”Vi talade först med truckförarna och återförsäljarna inom de områden där våra produkter distribueras och utarbetade sedan ett klassificeringssystem för att hitta den bästa layouten, och därefter gjorde vi ändringarna. Resultatet är en mycket användarvänlig påhängstruck med utmärkta ergonomiska egenskaper”, berättade Kevin Turnbull.

Det är inte bara de ergonomiska egenskaperna som har förbättrats, utan även driftssäkerheten. Dessutom är det lätt att utföra underhållsarbeten på maskinerna och hållbarheten har ökat. Alla dessa ändringar sammantaget bildar den nya normmodellen att sträva efter vid utveckling av påhängstruckar.

Den som använder

Designaspekten har redan under en lång tid varit ett fast inslag vid utvecklingen av lastbilskranar på Hiab. Produkten måste inte bara fungera felfritt, utan den måste också ha ett modernt och professionellt utseende.

Vid produktutvecklingen har man sedan början av 1990-talet fått hjälp och råd av det svenska företaget Creator AB, där man specialiserat sig på produktutveckling, design och testning. Under årens lopp har Creator bidragit till att utveckla kompletta krankonstruktioner samt till att förbättra mindre detaljer. Det senaste samprojektet var arbetet kring manöverdonet till radiostyrningen XSDrive, som lanserades för ett och ett halvt år sedan och som ersatte fjärrstyrningen HiDrive.

Creators formgivare hjälpte till att utveckla manöverdonet till fjärrstyrningen, som kunderna har beskrivit som ergonomisk, tillförlitlig, robust och logisk. Det är enkelt att styra dessa lastbilskranar även om man har handskar på händerna.

”Det är helt enkelt inte rimligt att tillverka en förpackning för kosmetika av platina, hur gärna man än vill det.”



r XSDrive kan lita på sina instinkter

Enligt **Allan Salåker,** verkställande direktör på Creator, är en design lyckad om man inte ens tänker på den.

”En bra design är en design som är mer eller mindre uppenbar, det behövs inga förklaringar. Designen sammansmälter med produkten på ett naturligt sätt, precis som kraven på ergonomi, intuition och harmoni”, säger Salåker.

Vid sidan om kraven på ergonomi och hållbarhet styrdes utvecklingen av XSDrive faktiskt just av intuitionen, det vill säga det faktum att användaren inte hela tiden måste tänka på vad han gör. Grafiken och displayen på manöverdonet är tydliga, och spakarna och knapparna är av exakt rätt storlek.

”Manöverdonet används ofta under svåra förhållanden. Även då krävs det att den är hållbar och att den bidrar till att kranen kan användas på ett effektivt sätt”, förklarar Salåker, som arbetade som projektchef då konceptet Hiab XS skapades vid millennieskiftet.

Enligt Salåker spelar tester en viktig roll vid formgivningen och utvecklingen av en ny produkt. Vanligtvis skisserar designern först upp hur produkten skulle kunna se ut. På grundval av de första skisserna arbetar man sedan vidare med ergonomiska frågor och andra faktorer.

Därefter behandlas frågor som gäller mekanik och elektronik. Alternativt kan de också beaktas under den första arbetsfasen. Sedan följer tester, finslipning och ytterligare tester och finslipning tills produkten är färdig.

”Därefter beställer man de ingående delarna, och några månader senare är produkten klar att lanseras”, beskriver Salåker följordningen i idealfallet.



► material och tillverkningstekniker, samt ha en uppfattning om vad allt kostar. Det är helt enkelt inte rimligt att tillverka en förpackning för kosmetik av platina, hur gärna man än vill det”, förklarar Makkonen, och tillägger:

”Utan all denna grundläggande kunskap och expertis kan man inte heller vara innovativ.”

Han tror att det egentliga arbetet med utformningen handlar om att man först och främst måste förstå exakt vad som är problemet för kunden och produktanvändarna. Resten handlar om att lösa problemen på ett kreativt sätt och att ofta även göra många kompromisser. Även om skapandet av fri konst är långt ifrån produktionsteknik, är dessa produkter i bästa fall visuella mästerverk.

Makkonen försöker inte ens hitta en allmängiltig definition av vad design är eller inte är.

”Om man bestämmer sig för att tillverka en produkt, är det någon som måste formge produkten, och den kommer alltid att få någon slags modell och form.

Han påpekar att många verktyg som t.ex. hammaren har utvecklats under tusentals år innan de blev vad de är idag. Vid formgivningen av kranarmen på en lastbilskran utgick man på samma sätt från fysikens lagar. Där kan man inte peka ut någon särskild formgivare.

Formgivningen kommer med i bilden när man fokuserar på hur man kan utforma en vanlig lastbilskran så den blir mer aerodynamisk och går ihop med utformningen på lastbilen. Det kan också handla om att göra manöverdonet till en kran mer hållbart så att det bättre tål olika väderförhållanden, eller om hur man kan göra det lättare att använda manöverdonet med handskar på händerna.

Användbarheten kan inte mätas

Produktutformning där man utgår från den mänskliga anatomin och dess proportioner, dvs. ergonomi, är för Makkonen något som automatiskt ingår i designprocessen. Under sin karriär har Makkonen formgivit traktorer, pipetter för laboratoriebruk och faktiskt även världens första mobiltelefon. I ett tidigt skede hjälpte ED-design även med att utforma den första kroklastväxlaren i XR-serien från Multilift, dvs. XR 21, samt manöverdonet till den. Detta skedde under den tid då manöverdonet existerade endast på idéstadiet.

Användbarheten kan inte mätas med variabler inom det metriska systemet, påpekar Makkonen. Formgivaren måste förstå hur användaren arbetar dagligen för att kunna skapa en design som fungerar.

”Exempelvis är användbarheten hos manöverdonet på en lastväxlare något som märks redan innan föraren kliver in i förarhytten, eftersom manöverdonet vanligen är monterad permanent mellan dörren och förarsätet. Manöverdonet får inte vara i vägen då föraren kliver in i lastbilen eller kliver ut ur den. Dessutom får den självfallet inte utgöra ett hinder när du kör.”

Men det viktigaste är att det skall vara enkelt att manövrera själva lastväxlaren med hjälp av manöverdonet.

”Om man köper påbyggnadsutrustning för tiotusentals euro, måste man självklart kunna styra den ordentligt.” ■

Text: Compositor/Auli Packalén
Illustration: Topi Saari
Bilder: Hiab, Christopher Bailey

Metall-skrot är en värdefull last

I takt med att återvinningen av metallskrot ökar, blir användningen av system som lämpar sig för hantering och transport av metallavfall allt vanligare runt om i världen.



Metallskrot är efterfrågat ute på världsmarknaden. För drygt tio år sedan fanns det ingen som trodde att metallskrot hade ett värde; man var tvungen att betala för att bli av med det antingen hos återvinningsföretagen eller på sopstationerna.

I dag är läget ett helt annat. Efterfrågan på metallskrot har ökat explosionsartat, och det har blivit en av de mest eftertraktade återvinningsråvarorna på världsmarknaden. Nu har efterfrågan redan överträffat tillgången och metallskrot har blivit en råvara att räkna med. Av den årliga metallproduktionens råvaror (1 000 miljoner ton) står återvinningsmetaller redan för nästan hälften (över 400 miljoner ton).

Från den ursprungliga produktionsplatsen transporteras eller hämtas metallskrot till insamlingsställen, varifrån insamlingsbilarna transporterar skrotet till krossverk. Bearbetat metallskrot transporteras sedan till industrin för vidareanvändning.

Återvinning av metallskrot är miljövänligt. Användningen av återvinningsmetaller sparar råvaror och energi, som det går åt mycket mer i den ursprungliga produktionsprocessen av metall: brytning, smältning och anrikning. Att tillverka stål av metallskrot förbrukar endast ca en fjärdedel av den energimängd som går åt vid vanlig stålframställning.

Återvinningen effektiviseras, när man redan under produktplaneringen beaktar hur metallerna skall separeras från varandra i slutet av produktens livscykel. Beroende på metallens sammansättning kan till exempel en produkts olika delar kombineras med varandra med tanke på att den till slut ska återvinnas.

Internationella samarbetsforum för återvinning, OECD:s arbetsgrupp för avfall och återvinning samt det globala Basel-avtalet ger ramarna för att förebygga uppkomsten av avfall och organisera återvinning. Dessa ramverk gäller allt avfall och all återvinning. Europeiska unionen har egna målsättningar för avfall och återvinning och de ingår i EU:s avfallspolitik.

Rätt utrustning på rätt ställe

Ju mer efterfrågan på metallskrot ökar, desto större satsningar krävs även på den utrustning som används för insamling och transport.

Den landsspecifika väglagstiftningen bestämmer lastens maximala vikt och hur långa fordonståg som får användas för transport av metallskrot. På grund av detta kan de tillåtna lösningarna variera stort i olika länder.

De största skillnaderna på lastväxlarna märks i höjden på krokhöjden, tunnelhöjden, rambredden på flaken och i själva lastväxlaren längd.

För insamling och transport av metallskrot används i allmänhet lastväxlare eller en kombination där man förutom lastväxlaren även monterat en lastbilskran på lastbilen. En lastbilskran eller återvinningskran utrustad med grip är vanligtvis lösningen vid insamling av metallskrot från marken.

Lastväxlarsystemen ger föraren möjlighet till effektiv och mångsidig transportverksamhet, eftersom lastbilarna mellan lastnings- och lossningsställena kan transportera flera olika lastväxlare med laster.

Även användarsäkerheten är viktig i insamlings- och transportarbetet; när produktionstekniken gör det enkelt och lätt att använda utrustningen blir det så gott som omöjligt att använda utrustningen fel.

Vid insamling och transport av metallskrot har Österrike, Japan och Finland ett gemensamt, nämligen skrotets vanligaste ursprung:



Österrike. Den vanligaste kombinationen i Österrike är kroklastväxlaren LHZ plus en JONSERED återvinningskran.

industrin. Skillnaderna ligger i den utrustning som används för insamling och transport samt i transportsträckorna för metallskrot.

Korta transportsträckor i Österrike

I Österrike används i allmänhet kombinationer med både lastväxlare och lastbilskran för att samla och transportera metallskrot. Metallskrot kommer främst från industrin och från byggplatser.

De vanligaste av MULTILIFTs lastväxlare är kroklastväxlaren LHZ 260 kombinerad med en JONSERED återvinningskran med grip.

Med en lyftkapacitet på 14-25 ton är MULTILIFT LHZ-kroklastväxlarna konstruerade för tungt och hårt arbete. Kroklastväxlarna är kraftfulla och krokens långa horisontala rörelser gör dem effektiva och produktiva.

Fordonens högsta tillåtna vikt är 40 ton, vilket lämpar sig väl för insamling och transport av metallskrot i Österrike eftersom lasterna är små och avstånden korta. Förarna kan köra ofta och effektivt mellan olika lastnings- och lossningsställen.

Trots att fordonets maximala längd ligger på strax under 19 meter (18,75 m), är det ändå tillräckligt med tanke på lastens storlek och transportavstånden.

MULTILIFT lastväxlare är marknadsledare i Österrike. En omfattande service- och underhållsorganisation finns på plats och stödjer vid behov förarnas arbete.

Växande marknad i Japan

I Japan uppstår metallskrot främst på produktionsanläggningar och rivningsplatser, varifrån lassen med metallskrot sedan transporteras vidare till metallkrossverk. Trots att metallskrot används på den inhemska marknaden, ökar exporten.

Ungefär 9 000 lastbilar transporterar årligen



Japan. En LOGLIFT-kran plus en MULTILIFT kroklastväxlare ger en mångsidig utrustning med en kapacitet på 10 ton. Kombinationen kan användas för insamling och transport av avfall.

55 000 000 ton metallskrot. Av lastbilarna har ca 3 000 enheter insamlings- och transportutrustning som består av HIAB-kran eller LOGLIFT och/eller JONSERED återvinningskran och/eller MULTILIFT lastväxlare.

Trenden inom utrustning som används för uppsamling av metallskrot går från enbart en lastbilskran mot en lastväxlare, som samlar containrar eller mindre behållare på uppsamlingsställen. Metallskrotet samlas i dessa behållare vid produktionsanläggningarna eller rivningsplatserna och samlas upp med en MULTILIFT. I vissa fall används enbart en MULTILIFT för uppsamling, i andra fall används en kombination av en HIAB-, LOGLIFT- eller JONSERED-kran.

Användningen av enbart MULTILIFT lastväxlare ökar, eftersom lastbilarna då kan användas även för annat än insamling och transporter av metallskrot.

På marknaden finns flera modeller av HIAB-kranar, LOGLIFT/JONSERED återvinningskranar ▸



Finland. Roadnet Oy:s fordonspark på tio lastbilar med kroklastväxlare kör årligen ca 200 000 kilometer och bland annat transporteras metallskrot. Av lasten är ca 60 000 ton metallskrot som går till återvinning. Kuusakoski Oy är är en av de platser dit metallskrot levereras. Lasten anländer oftast redan tidigt på morgonen. Senaste nytt på marknaden är Optiload-vågen, som väger chassiet och lasten på förhand och då ser föraren enkelt lastens totalvikt. Med hjälp av vågen kan man även optimera viktens fördelning i fordonståget.

► och MULTILIFT lastväxlare. Den mest populära lastväxlaren har en kapacitet på 8-10 ton. De mer robusta med en kapacitet på 25 ton används vid sidan av de mindre modellerna. Även MULTILIFT LHS 320-70 används. Det senaste tillskottet på marknaden är kroklastväxlaren MULTILIFT XR7J.

Tack vare MULTILIFT LHS-kroklastväxlarens låga lyftvinkel, optimerade tippvinkel och låga arbetsradie kan den användas i flera olika transportuppgifter. LHT-kroklastväxlarna har en vikbar krokarm för den horisontella flakrörelsen, i övrigt är egenskaperna likadana som hos LHS-kroklastväxlarna, som har en teleskoperande horisontell flakrörelse. Rörelsemekanismerna påverkar funktionsgeometrin och underlättar arbetet vid lastning och lossning.

Kostnadseffektiv lasthantering i Finland

Återvinningen av metallskrot är välorganiserad i Finland. Lokala skrotfirmor samlar metallskrot med hjälp av lastväxlare, som transporteras till krossverk eller direkt till stålverk. På samma lastväxlare transporteras även den råvara som bearbetats vid krossverken vidare till användning inom industrin.

Över en miljon ton återvinningsmetall transporteras i Finland varje år. Volymen återspeglar det behov som finns av insamlings- och transportutrustning i återvinningsbranschen och även att marknaden växer. Den mest använda utrustningen för återvinning av metallskrot i Finland är LHS 260 samt LHS 320 och LHZ 260 såväl som LHZ 320.

Både kroklastväxlarna LHS och LHZ lämpar sig ypperligt för släpvagnar och därmed ökar de effektiviteten särskilt vid långa transportavstånd. Den långa horisontala rörelsen i LHZ-kroklastväxlaren gör det möjligt att också flytta en lastväxlare till en specialbyggd järnvägsvagn.

Lastväxlarsystemet är den mest använda metoden i Finland för uppsamling och transport av metallskrot. Fordonstågens största tillåtna längd är 25 meter. Detta gör det möjligt att också transportera stora laster, eftersom den högsta tillåtna vikten är bland de högsta i Europa: 60 ton.

Även de geografiska förutsättningarna, såsom flacka, långa sträckor lämpar sig väl för långa fordonståg. På grund av de långa transportavstånden planeras körningarna så att det också finns last för returresan. ■

Text: Compositor/Kirsi Paloheimo
Bilder: Jyrki Vesa, Hiab

Vad är metallskrot?

Metallavfall uppstår i metallproduktion och när metaller används i tillverkningen av varierande produkter samt när metallprodukter nått slutet av sin livscykel.

Avfallet indelas efter ursprung i järn- och metallskrot, skrot från hushållsmaskiner, skrotbilar samt maskin- och utrustningsskrot från industrin, handel och lantbruk samt övrigt metallavfall, som samhällsavfall och aluminium-, koppar-, bly-, nickel- och zinkavfall.

Metallavfall återvinns och används antingen som huvudråvara eller tilläggsråvara i tillverkning av metall. Återvinningsmetall kallas för sekundär metall, medan metall som kommer direkt från en gruva kallas för primär metall.

Tillvaratagande, insamling, lagring och återanvändning av metaller som återvunnits fungerar bra. I de länder som går i spetsen för denna sektor kan redan över 90 procent av de produkter som skrotas användas som råvara i stålindustrin. För närvarande återvinns ca 80 procent av världens totala kopparproduktion.

Effektivt kraftpaket

Holland för 60 år sedan: En lokal snickare grundar ett enmansbolag och börjar bygga hus. Senare tar hans tre äldsta söner över bolaget som också får sitt namn efter dem – Bröderna Plegt, Gebroeders Plegt.

Holland, 2007: byggbolaget Plegt-Vos, ingår i Vos Group, antalet anställda är 650 och divisionerna som ansvarar för byggutrustning, träelement och byggandet av monteringsfärdiga hus leds av **Guus Plegt** – en brorson till den snickare som etablerade verksamheten på 1940-talet.

”I dag bygger vi allt som arkitekter ritar: skolor, kontorsbyggnader, monteringsfärdiga hus, vägar…”, berättar Guus Plegt.

”Vi har ett brett kundunderlag: allt från familjer som väntar på ett nytt hus, till den holländska staten som behöver hjälp med att bygga en väg – och allt däremellan”, fortsätter han.

Plegt-Vos har byggverksamhet runt om i Holland, och fem procent av alla projekt görs i Tyskland. Konkurrensen är stenhård, men Guus Plegt är övertygad om att bra medarbetare och högklassig utrustning säkrar en jämn orderingång.

En perfekt kran

Den kvalitetsutrustning han syftar på består av sju lastbilar; fem av dem är utrustade med HIAB-kranar. Den största lastbilen har en HIAB XS 800-kran och dessutom lastväxlaren MULTILIFT CLF 260 för optimal effektivitet vid lastning.

Plegt-Vos bygger vägar och hus, HIAB-kranarna står för muskelstyrkan.

”Vi har en fabrik i Langeveen, nära den tyska gränsen. Det är en liten by, men vår fabriksbyggnad är något helt annat: den är 9 000 kvadratmeter stor. De träramar som vi tillverkar är 2,8 meter breda och 6 meter långa och takdelarna är 3,5 x 10 meter – och takfönstren är inmonterade redan före transporten från fabriken. Lastbilarna transporterar de prefabricerade huselementen försiktigt till byggplatsen och HIAB XS 800 lyfter elementen på plats”, berättar Plegt.

När Guus Plegt köper en kran har tillförlitlighet högsta prioritet. I tillförlitligheten ingår dessutom tillgång till bra service. Nummer två på hans önskelista är en lätt hjälpram och stor lyftkapacitet.

”Jag köpte min första HIAB år 1979, och sedan dess har jag endast en gång valt ett annat märke. Samarbetet med Hiab är smidigt och underhållet enkelt. Vi kanske inte köper en kran varje år, men Hiabs personal i Meppel känner oss och kommer ihåg våra behov”, säger Plegt och sticker inte under stol med att han är nöjd:

”Jag köpte den första stora lastbilen utrustad med en HIAB XS 800 år 2002. Tre år senare behövde vi ytterligare en kran och då funderade jag inte länge – det var ett lätt beslut som jag tog på tio minuter. Jag bara frågade vår chaufför vad han ville ändra på i den kran vi köpt först. När han svarade ’Ingenting’, var beslutet fattat.” ■

Text: Compositor/Tiia Teronen
Bilder: Guus Plegt



En bakg kommer till

Tillverkningen av ZEPRO-bakgavellyftar kräver både noggrant hantverk och effektiva robotar, men för kvalitetskontrollen svarar alltid en människa.



ZEPRO-bakgavellyftarna tillverkas i Bispgården i norra Sverige. Fabriken har 266 anställda. Hälften av tillverkningsprocesserna sköts av robotar, hälften manuellt. Fabriken satsar på kvalitet och för kvalitetskontrollen svarar alltid en människa – inte en robot.

Efterhand som produktionen utvecklats har fabriken också utvidgats flera gånger.

”Den senaste stora förändringen var att ändra på layouten och förbättra materialflödet i den 2 800 kvadratmeter stora monteringshallen”, berättar fabrikschef **Anders Eklöf** och lovar att kunden alltid får en kvalitetsprodukt som till färg och egenskaper passar ihop med kundens lastbil. ■

Text: Heli Hartikainen
Bilder: Fredrik Herrlander

1. Stålplåtarna, som är råvaran för bakgavellyftar, levereras till Bispgården med lastbil. Plåtarna förvaras i ett lager där en datorstyrd laserskärmaskin plockar upp en plåt av exakt rätt tjocklek för figurskärning. Laserskärmaskinens sugkoppar klarar av att hålla en stålplåt på upp till 320 kilo. Laserskäraren skär ut bitar ur plåten enligt ritningarna, varefter en Liftmaster-robot staplar bitarna för vidaretransport.



avellyft

3. Lasersvetsroboten svetsar delarna till stommen på cirka tjugo minuter. Svetsfogarna som roboten åstadkommer är alltid jämna och mycket hållbara. Men utan människans hjälp kan inte heller roboten arbeta. **Bo-Gunnar Flodin,** som jobbar på svetsavdelningen, övervakar robotens arbete och inspekterar resultatet. Kvalitetskontroll är en viktig del av arbetet för dem som övervakar svetsmaskinerna.

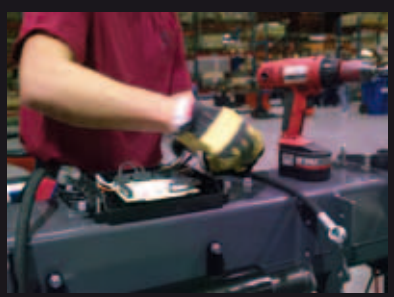




2. De platta stålämnena böjs i rätt form. De ska bli "hjärtat" i bakgavellyften. Bockningsmaskinen Trumpf, som köptes sommaren 2006, är fabrikens senaste maskininvestering och har en presskraft på 85 ton. Den maskin som användes tidigare hade en presskraft på endast 30 ton. Den nya bockningsmaskinen har alltså avsevärt effektiviserat produktionen. **Micke Jonsson,** som arbetar med bockningsmaskinen, har jobbat på Zepro i knappt ett år.

4. Delarna till bakgavellyftens stomme flyttas efter monteringen till den 128 meter långa ytbehandlingslinjen. Syftet med de olika arbetsmomenten på ytbehandlingslinjen är att bakgavellyftens delar skall motstå rost, repor och klimatvariationer. Efter rengöring torkas bakgavellyftens delar i en torkugn vid 130 grader, varefter ytorna stålsandblästras. Delarna genomgår en zink-manganbehandling som ger ytan dess slutliga skydd. Bakgavellyftarna målas på en pulvermålningslinje. Pulvret härdas fast på produktens yta under mycket hög temperatur. Hela ytbehandlingsmomentet tar 5–6 timmar. **Stefan Sandberg** hanterar stommen vid stålsandsblästringen.





5. Efter detaljtillverkningen går delarna för bakgavellyften vidare till monteringshallens fem skräddarsydda monteringslinjer. Där monteras allt till bakgavellyftens stomme; cylindrarna, den elektriska styrenheten med sitt kablage och kraftenheten.

BAKGAVELLYFTEN HÅLLER LIKA LÄNGE SOM LASTBILEN

Bakgavellyftens uppgift är att underlätta varudistributionen samt att tillförlitligt och outtröttligt lyfta laster på hundratals kilo.

Postens fordonsenhet Poståkeriet Sverige AB har nästan 3 000 förare. Christian Lugn, som ansvarar för fordonsupphandlingen, berättar att leveranssäkerhet, eftermarknad och fungerande service är de viktigaste faktorerna vid upphandlingen av bakgavellyftar.

”Posten har använt ZEPRO-bakgavellyftar sedan 70-talet. Tidigare lade vi in beställningarna hos ett säljbolag, men i dag beställer vi bilarna direkt hos påbyggaren.”

På längre distributionsrutter använder Posten också släpvagnar och trailers utrustade med bakgavellyftar.

”Postens bilar transporterar postpaket, brev, större postbalar och rullpallar. Jag kan på ena handens fingrar räkna de postbilar som inte har en bakgavellyft”, säger Lugn.

Specialkarosser AB (SKAB) är en påbyggare som bland annat utrustar Postens bilar och har ett nära samarbete med Zepro. SKAB:s direktör Lars-Erik Karlsson berättar att samarbetet löper problemfritt.

”Vi har använt ZEPRO-bakgavellyftar så länge de har funnits. Med tanke på närheten till leverantören är det givetvis en fördel att fabriken ligger i Sverige”, medger Karlsson.

”För oss är kvaliteten och rätt pris det avgörande.”

Beroende på modell tar det 4–10 timmar att montera en bakgavellyft på en lastbil. SKAB monterar årligen 800 lastbilar utrustade med bakgavellyftar. Företaget levererar de färdiga lastbilarna till bilåterförsäljare och direkt till större kunder som Posten, Carlsberg och Pågen.



6. På förpackningslinjen förpackas den färdiga bakgavellyften på en pall. **Tero Kalliomäki** och **Tommy Söderberg** kontrollerar att kunden får exakt vad de beställt.

7. Bakgavellyftarna fraktas från Bispgården till kunden med lastbil. Hela produktionsprocessen från att stålplåtarna laserskärs till monteringen av lyften tar ungefär tre veckor.





Kranföraren Mandla Mongwene.

I Sydafrika behöver byggfirmorna inte jaga kunder: nya köpcenter och bostadsområden växer upp som svampar och håller byggentreprenörerna fullt sysselsatta samtidigt som byggmaterialbranschen får sin beskärda del av byggsektorns blomstring.

I nordöstra delen av landet, i Sabie, producerar sågarna virke allteftersom timret avverkas och transporteras. Även om en stor del av träförädlingsindustrin har koncentrerats till området finns det gott om arbete för alla och efterfrågan från byggbranschen håller priserna på hög nivå.

En av sågarna i området är Spitzkop Sawmills. Råvaran till familjeföretaget kommer vanligtvis från en 10 mils radie från det skogrika området Sabie. Skogarna som utnyttjas kommersiellt i Sydafrika påminner dock mer om skogsodlingar, där eukalyptus och tall växer i raka rader och snabbt blir färdiga för avverkning, eukalyptus på ca tio år och tall på 30 år.

År 2004 avverkades totalt 33 miljoner kubikmeter träd i Sydafrika. Avverkningen sker nästan enbart manuellt. Stammarna fälls och kapas med motorsåg och transporteras till vägkanten i huvudsak med fyrhjulsdrivna lantbrukstraktorer som försetts med släpvagnar. Kranen är monterad på släpvagnens dragstång. ▸

Från trädodlingar
till köpcenter

Byggboomen i Sydafrika håller sågen Spitzkops Samwills sysselsatt och företagets timmerbilar på vägarna.



På brantare sluttningar används lunnare för transport av större träd, och på de allra brantaste sluttningarna behövs vinsch, precis som i de alpina landskapen.

En kran lastar flera bilar

Spitzkop Sawmills sysselsätter ca 350 personer inom timmertransporter och på fabriken, som producerar alla storlekar av byggplattor och plank för byggindustrin. Fabrikens årliga produktionsvolym uppgår till 70 000 kubikmeter.

Som råvara använder bolaget stockar av tall, som transporteras med bolagets sex timmerbilar. Alla lastbilar har inte egen skogskran, utan en kran lastar flera bilar. Spitzkop Sawmills har ersatt sina äldre skogskranar med LOGLIFT 82 S.

Den nya skogskranen levererades och monterades av Loglifts återförsäljare 600SA:s regionalkontor i Nelspruit, som Spitzkop Sawmills samarbetat med i över 20 år. Sågens ägare och direktör **Servaas Nieuwoudt** berättar att de varit nöjda med sin LOGLIFT-kran, dess förhållande mellan pris och kvalitet såväl serviceberedskapen hos 600SA.

LOGLIFT 82 S är, vid sidan av modell F 96 S, en av de vanligaste kranmodellerna för timmerbilar i Sydafrika.

”När man lastar stora mängder virke från ett avverkningsställe, när transportavstånden är långa och inte alla bilar har kran lämpar sig en separatlastare bäst för arbetet, till exempel en robust kran som F 111 F 71. I Sydafrika har det monterats flera dussin av dem, utrustade med flap-down-stödben, på tvåaxlade lastbilar”, berättar **Jukka Vanhanen**, Loglift Jonsered Oy Ab:s marknadschef för Sydeuropa och Afrika. ■

Text: Compositor/Auli Packalén
Bilder: Jukka Vanhanen



”Trucken driver på alla tre hjulen och är rent otrolig på att ta sig fram överallt i alla väglag. Den har verkligen överraskat mig”, säger Nils Berggren.

Ni

Is fick en lönsam hjälpreda

Förra året var det mycket mindre hets och stress i Nils Berggrens arbetsdagar. Tack vare en MOFFETT M4 påhängstruck har hans jobb blivit enklare och friare.

Med mellan två och tre hus i lasten rullar Tväråns Transports långtradare mellan Älvsbyhus och södra Sverige varje vecka. Älsbyhus är en snart 50-årig småhustillverkare i norra Sverige som levererat 26 000 hus och har utmärkt sig genom att nå den högsta kvalitetsklassningen inom branschen. Den genomsnittliga transportsträckan varje resa är runt 120 mil. Sedan en MOFFETT M4 påhängstruck adderades till ekipaget i februari har mycket av arbetet förenklats.

Chauffören **Nils Berggren** och hans bror delar på jobbet att ratta den här bilen. Tidigare fick man leja hjälp för lossning och ibland även transport sista biten för att fixa jobbet. I lasten har man nämligen långa takstolar, lösvirke, vindskivor, hängrännor och byggelement för eventuella garage. Själva husen kommer separat i stora block som lossas med en specialkran.

”Ofta kommer jag till byggplatsen på en söndag, så att alla bitar ska finnas till hands när snickarna drar igång på måndagen. Att leja folk och maskiner för lossning på helgdagar är inte speciellt billigt, så mycket av förtjänsten for iväg på det”, berättar Nils Berggren.

Med en egen påhängstruck stannar de pengarna i företaget.

”Men den stora vinsten är att man är mycket friare nu. Tidigare var det ofta en väldig hets för att hinna fram och vara på plats i tid för den hjälp man bokat. Nu får körningen ta den tid som behövs.”

”Klarar den jobbet?”

Nils Berggren erkänner att han var lite tveksam till om den MOFFETT som köptes verkligen skulle klara jobbet. Underlaget att köra på vid byggplatserna brukar sällan vara idealiskt.

”Men trucken har överraskat positivt. Den är mycket duktig på att ta sig fram. Och kunderna är nöjda, för nu får de alltid allt material levererat ända fram till husgrunden.”

Tidigare fick man leja hjälp för lossning och ibland även transport sista biten för att fixa jobbet.

I vissa lägen är det helt enkelt omöjligt att komma fram med den 24 meter långa bilen. Då kommer trucken till nytta igen.

”För då kan jag lasta om från släpet, så att det som ska fram placeras i bilens skåp, hänga trucken på bilen och koppla av släpvagnen. Tidigare fick vi hyra in en bil extra och dessutom leja hjälp för omlastningen. Påhängstrucken har förändrat mycket av jobbet.”

I returlast kör man allt möjligt. Vissa dagar fylls skåpen med bränslepellets, andra gånger med styckegods.

”Är det bulkvara till en kund i returen så ställer jag av trucken i Gävle och plockar upp den nästa gång jag passerar. Men är det partigods för trucken åka med hela vägen så att jag kan använda den vid distributionen”, berättar Nils Berggren.

Kanonbra, säger ägaren.

Ägaren till Tväråns Transport AB, **Gunnar Westerlund** som själv kör ”tungt, långt och brett” släp i hela Sverige, är helnöjd med sin investering.

”Trucken är helt otrolig. Dels är den snabb och dessutom väldigt användbar eftersom den går att köra tvärställd. Tidigare fick vi ofta transportera takstolar hängande i en stropp på en traktor medan folk fick gå och hålla lasten för att styra den rätt. Nu kör vi tvärställt ända fram, vänder upp trucken och kan leverera takstolarna direkt uppe på huset. Den är dessutom kanonbra vid leverans av pellets i storsäck.”

Dessutom tar den sig fram nästan överallt.

”En enda gång har den fastnat, men den gången gav hela vägbanan vika och det var ungefär ett och ett halvt ton garageelement på gaffeln. Men det var bara att dra upp den med lastbilen och köra vidare.” ■

Text och bild: Ulf C. Nilsson



Mellan två kontinenter

Mitt i norra Atlanten gäller det att ha hög självaktning och tillräckligt med tillförlitliga partners.

Visste du att islänningarna kom på andra plats på FN:s Human Development Index år 2005? De är också rankade som det femte mest produktiva landet i världen.

Island, en ö med knappt 300 000 invånare, övergår från en stark fokusering på fiskeindustrin till mer serviceinriktade branscher, som turism, bioteknik och finansiella tjänster.

Island ligger mellan Europa och Amerika och är mycket beroende av både import och export. På Island finns ett stort utbud av lasthanteringsresurser, inte bara för export och import utan också för att säkra effektiv hantering av varor för vidareskeppning.

Behovet av praktiska och produktiva lösningar i ett tufft klimat är antagligen orsaken till att isländska företag föredrar förstklassiga lasthanteringslösningar – och även varför de oftast sätter HIAB-kranar överst på inköpslistan. Den årliga inköpsmängden är inte stor jämfört med andra marknader – Hiab har en årlig försäljning på 20-25 enheter på en marknad som nyligen också börjat utsättas för konkurrens av andra tillverkare – men å andra sidan med tanke på det låga invånarantalet är Island en rätt aktiv marknad räknat per invånare. Hiab har verkat på Island sedan 1968 och har ca 40 % av kranmarknaden. Så gott som alla kranar går till enbilsåkare.

Ett land med stora kranar

De flesta Hiab-produkterna på Island säljs via tre lastbilshandlare. Den största av dessa är Reykjaviksbaserade Hekla HF, som också är huvuddistributör för Scania-lastbilar, Caterpillar- och Goodyear-däck. Bolaget, som år 1933 inledde verksamheten som textiltillverkare, har i dag specialiserat sig på försäljning och underhåll av motorfordon och maskiner (bolaget är även återförsäljare för Volkswagen Audi Group och Mitsubishi-bilar). Hekla HF har drygt 200 anställda och står för över hälften av försäljningen av alla HIAB-kranar i landet.

”Företagets största enheter involveras nästan alltid vid affärer där HIAB-kranar ingår”, säger Bjarni Arnason, säljchef för lastvagnar hos Hekla. ”Och i alla HIAB-kranar ingår fjärrstyrning.”

”Detta är ett av Hiabs största försäljningsställen i Island”, säger Arnason. ”Vad denna marknad verkligen uppskattar är stora kranar som är lätta att köra – framför allt 91-ventilen är antagligen bättre än i något annat konkurrerande system i dag. Dessutom är HIAB-kranen kompakt och enkel att montera på fordonet.”

Krävande islänningar

Gunnar Margeirsson, säljchef hos Kraftur HF, Islands MAN-handlare, förstår antagligen kundens behov litet bättre än de flesta. Han har också tidigare arbetat med Scania, och dessförinnan jobbade han som lastbilschaufför.

”Kunderna här är mycket erfarna och krävande, och de har en klar idé om vad de vill ha”, säger han.

Kraftur har drygt trettio anställda vid sitt huvudkontor i Reykjavik. Bolaget har utvecklats mycket sedan 1966, när Erlingur Helgason grundade bolaget och sålde några lastbilar per år. I dag säljer bolaget sex till åtta lastbilar per månad, ca 6–7 fordon utrustas med HIAB-kranar, och ett liknande antal med mindre enheter från andra företag.

Kraftur säljer också MULTILIFT lastväxlare, som dock än så länge inte tagit fart ordent-



ligt. Margeirsson anser att det kunde finnas en marknad för 20–25 lastväxlare per år i framtiden. De största problemen är enligt honom den rätt så statiska befolkningen och den förhållandevis nyckfylla marknaden.

Enkel överlevnadsfilosofi

Brimborg är den tredje av Hiabs importörer och samtidigt även återförsäljare för Volvobilar och lastbilar på Island – vid sidan av Ford, Mazda, Toyota och Daihatsu. Precis som hos de två andra distributörerna verkar kranarna främst beställas som en del av chassipåbyggnaden för nya fordon. Brimborg står för ca 20 procent av Hiabs försäljning på Island.

Behovet av praktiska och produktiva lösningar i ett tufft klimat är antagligen orsaken till att isländska företag föredrar förstklassiga lasthanteringslösningar

Som ett av de femtio största bolagen på ön har Brimborg 170 anställda och blev i slutet av 2006 det första isländska företaget i branschen som fått certifiering enligt ISO 9001:2000. ”Detta är ett viktigt steg i riktning mot att öka kundernas förtroende för alla varumärken vi jobbar med”, säger Egill Johansson, Brimborgs verkställande direktör och son till bolagets ursprungliga grundare. Företaget framhåller hur viktigt det är med personalutbildning, och Johansson håller benhårt på att ett av de viktigaste säljverktygen är kommunikation – mellan kund och distributör, mellan distributör och tillverkare.

”Vi har en mycket enkel filosofi här”, säger han. ”Vi säger saker rent ut, och förväntar oss att folk är lika ärliga mot oss – effektiv kommunikation är ett sätt att överleva i ett klimat som detta.” Men det hjälper också att man har en bra produkt att sälja. ■

Text: Graeme Forster
Bild: Stockxpert

Nyheter

Hiab ingick ett betydande serviceavtal

Hiab har ingått ett betydande serviceavtal för lasthanteringsutrustning. Avtalet omfattar underhållsarbeten på HIAB lastbilskranar och lastväxlare som monterats på 548 Scania-lastbilar. Dessa lastbilar används av den holländska armén. Avtalet har en löptid på 13 år och ett värde på ungefär 30 miljoner euro. Värdet på ordern kommer att bokföras som jämna poster under hela löptiden för avtalet. Under avtalstiden kommer Hiab också att reparera skador och tillhandahålla reservdelar.

År 2004 fick Hiab en order som omfattade leverans av 548 lastväxlare och 145 kranar till lastbilar som skulle levereras till den holländska armén. Serviceavtalet som Hiab nu har ingått med Scania omfattar underhåll av denna utrustning. Servicearbetena kommer att göras vid de Hiab-verkstäder som ligger nära arméns högkvarter. Dessutom kommer man att tillämpa ett system med mobil service.



Multilift utvecklade en integrerad kroklastväxlare tillsammans med Sisu

Hiabs produktlinje Lastväxlare består av Multilift som tillsammans med Sisu Auto har utvecklat en kroklastväxlare för den litauiska försvarsmakten. Ordern omfattar 22 kroklastväxlare, som levereras under 2007-2009.

I den integrerade lösningen är lastbilens ram en del av kroklastväxlaren; vanligtvis monteras kroklastväxlaren ovanpå ramen. Denna lösning eliminerar behovet av en hjälpram, eftersom lastbilens ram kan användas som monteringsplattform. Bland annat elledningsdragning och hydraulslangar finns också redan delvis färdiginstallerat i fordonets konstruktion.

”En integrerad kroklastväxlare ger bättre förhållande mellan vikt och last och går snabbare att montera. Dessutom får man en lägre totalhöjd, vilket är en betydande fördel med tanke på kombinationens totalvikt”, säger Jari Laitervo, FoU-direktör för produktlinjen Lastväxlare.

Multilift har redan tidigare tillverkat olika slags integrerade lösningar, bland annat i samarbete med Scania för den holländska försvarsmakten och med Sisu Auto för den finska armén.

”En annan fördel med denna lösning är att de erfarenheter vi får från detta projekt gynnar oss i framtida samarbete med andra partners”, påpekar Laitervo.

Nytt Hiab-center i Finland

I början av 2007 öppnades ett nytt Hiab-center intill Multilift-fabriken i Reso i Finland. Centret ger kunderna möjlighet att koncentrera sina uppköp till ett enda ställe för lastbilskranar från Hiab, lastväxlare från Multilift, påhängstruckar från Moffett och bakgavellyftar från Focolift. Dessutom tillhandahålls heltäckande monteringstjänster, underhåll och reservdelsservice.

Hiab-centret importerar även pumpar och hydraulmotorer från Sunfab samt tillhandahåller tekniskt stöd för dessa produkter. Dessutom tillverkas verktygsskåp för servicefordon och aluminiumkarosserier för specialändamål.

Tack vare det nya centret ökar Hiabs monteringskapacitet avsevärt i Finland, och väntetiderna för montering blir kortare än tidigare.

Det nya centret invigdes i mitten av februari.



Nattugglor på spåret

Byggande och underhåll av de spanska järnvägarna nattetid säkrar att den dagliga trafiken förlöper smidigt. Varje år färdas passagerare över 20 miljoner kilometer på det spanska järnvägsnätet.

Det spanska järnvägsnätet sträcker sig hela vägen till Costa Verde i norra Spanien. Eftersom turisterna flockas i Costa Verde från vår till höst är det viktigt att tågtrafiken fungerar i regionen. Säkerhet, hastighet och punktlighet är avgörande när man åker tåg, därför måste tågtrafiken förlöpa smidigt och järnvägen underhållas effektivt utan avbrott i trafiken.

Antalet tåg på järnvägarna är högst under dagtid. Följaktligen måste byggande och underhåll förläggas till nattetid när det är mindre trafik på spåret.

Spanska Talleres Alegria S.A. har specialiserat sig på anläggande och underhåll av räls och syllar på järnvägar och tunnelbanor samt på att underhålla tågset. Bolaget, som grundades år 1900, har verksamhet runt om i Spanien och vid behov också utanför landets gränser, till och med i Latinamerika och Asien.

I bygg- och underhållsarbetet använder bolaget en självgående servicevagn typ VEL 400 go-devil, utrustad med en HIAB XS 122 E4 HiPro-kran.

Lyftkapaciteten i deras kranpark varierar från 9 till 30 tonmeter. Denna kapacitet behövs definitivt vid lyft av tunga rälsar och syllar.

Kranens kraftiga lampor gör det möjligt att arbeta i nattens mörker.

Ledare i teknik och know-how

Talleres Alegria S.A. är en ledande expert i sin bransch. Komponenterna och utrustningen i deras servicevagn representerar den senaste tekniken, vilket möjliggör ett punktligt och högklassigt underhåll.

Servicevagnen VEL 400 go-devil utrustades med HIAB-kran. Den främsta orsaken till valet var kranens tillförlitlighet, men även de tekniska kvaliteterna har motsvarat förväntningarna. Underhållsarbetet kan göras punktligt i Spanien och runt om i världen .

Lastkranarna går även bra ihop med servicevagnens övriga utrustning – ett faktum som också bidragit till att öka den operativa och kostnadsmässiga effektiviteten. ■

Text: Compositor/Kirsi Paloheimo
Bilder: Topi Saari, Talleres Alegria



Den självgående servicevagnen av typ VEL 400 go-devil är en utrustad med en HIAB XS 122 E4 HiPro-kran.