

method

MAQUINARIA HIAB PARA MANEJO DE CARGA 1.2008 Español



La eficiencia da éxito



HIAB

EN ESTA EDICIÓN: Crece la familia XS – Buena ergonomía – Menos emisiones

Acercándonos a usted



En nuestros esquemas de estrategia hemos declarado que queremos estar cerca de nuestros clientes. Pekka Vartianinen, presidente de Hiab, explicará esta ambiciosa afirmación y le relatará a usted de cómo Hiab la ha puesto en práctica. También especificará lo que hemos hecho para llevar a cabo otro fuerte objetivo estratégico: aumento de los negocios de instalación y de servicio.

Pasando revista al año 2007 notamos que todas las adquisiciones importantes —compañías de venta en Australia, Croacia, Eslovaquia, Hungría y la República Checa, un fabricante de componentes en Estonia y una compañía de servicio en Estados Unidos— tienen la misma meta: poner en práctica la estrategia de Hiab.

Este año seguiremos acercándonos a usted. En la página 17 podrá leer acerca de cómo lo hicimos en el norte de Finlandia con nuestro nuevo cliente Havator que recibió su nuevo camión dotado de una grúa de carga en poco más de dos semanas.

¡Les deseo a todos los lectores éxito en 2008 y nuevas e interesantes soluciones en los retos del manejo de carga!

Taina Luoto
Jefa de redacción

Exposiciones y ferias comerciales

Visítenos en exposiciones y ferias comerciales. Más información en www.hiab.com.

22

MOFFETT ofrece autonomía y eficiencia



METHOD – MAQUINARIA HIAB PARA MANEJO DE CARGA es una revista para los clientes de Hiab, y su tirada aproximada es de 70.000 ejemplares.

Las marcas comerciales de la empresa Hiab son: grúas de carga HIAB, equipos de carrocerías intercambiables MULTILIFT, grúas forestales LOGLIFT y JONSERED, trampillas elevadoras ZEPRO, AMA, WALTCO y FOCOLIFT, y carretillas elevadoras MOFFETT y PRINCETON PIGGY BACK® montadas en camiones.

Las opiniones expresadas por los autores o las personas entrevistadas no necesariamente expresan el punto de vista de Hiab. El contenido de esta revista (exceptuando las fotografías) puede reproducirse, siempre que se haga mención de la fuente.

ACERCA DE LA PORTADA



Gasolina en la sangre

El piloto **Marcus Grönholm** y su copiloto **Timo Rautiainen**, ambos bicampeones del Campeonato Mundial de Rally de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), dieron por finalizada su carrera activa con una segunda posición en el campeonato de pilotos de 2007. Ambos comenzaron su carrera conjunta en 1995 y llegaron a la cumbre conduciendo coches de diferentes marcas. Las últimas dos temporadas lo hicieron para el equipo Ford.

Ford Focus RS WRC '07

A los pilotos y a los coches se les exige resistencia. La tecnología no defraudó a los pilotos.

Especificaciones técnicas:

Longitud: 4.362 mm. Anchura: 1.800 mm. Batalla: 2.630 mm. Peso mínimo: 1.230 kg

- Motor: Ford 1998 cm3 Pipo-built I4 Duratec WRC
- Cuatro cilindros, 16 válvulas
- Diámetro interior de cilindro: 85 mm, Carrera del pistón: 85 mm
- Electrónica: Chasis Pi completo y adquisición de datos del motor para diagnóstico y control de rendimiento
- Turbo: Garrett (con limitador de admisión de 34 mm según requerimiento de FIA)
- Potencia: 300 hp a 6.000 rpm
- Par motor: 550 Nm a 4.000 rpm

Tanque de gasolina: Tanque FIA FT3

Rautiainen se han retirado de los circuitos de rally, las expectativas de triunfo están puestas en Hirvonen y Lehtinen. Examinando el éxito alcanzado en 2007, hay buenos motivos para tales expectativas.

Lea más sobre los factores del éxito de Ford en las páginas 14 a 16.

Las carreras de rally requieren habilidad y nervios de acero, pero en situaciones difíciles el humor ayuda a superarlas. En el rally de Argentina de 2003 Grönholm llegó al área de servicio en tres ruedas. A la curiosidad de los periodistas por tal hecho Grönholm respondió con una expresión seria en su rostro: “¿Qué? ¿Nos han robado una rueda?”

Sus compatriotas finlandeses **Mikko Hirvonen** y su copiloto **Jarmo Lehtinen** continúan su carrera de éxito en el equipo Ford. Ellos ganaron la última carrera de rally de 2007 en Gales, Reino Unido, y también las anteriores carreras de Noruega y Japón. Ahora que Grönholm y

Índice



8

Nuevos miembros
de la familia XS

EDITORIAL



Hiab is part of Cargotec Corporation, the world leading provider of cargo handling solutions for ports, terminals, ships and local distribution.

Hiab Oy, Central Marketing, Sörmäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FI-00501 Helsinki, Finlandia.
Tel. +358 204 55 4401, Fax +358 204 55 4511

Jefa de redacción Taina Luoto Edición Compositor Oy Colaboradores PR & Werbeagentur Zeitzen-Mathieu, Ulf C Nilsson, Gerlach Fronemann Traducción Carlos Goncezar Diseño gráfico Neutron Design
Imprenta Lönnberg Print ISSN 1459-9570 Suscripciones y cambios de dirección Hiab Oy, Central Marketing, Sörmäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki, Finlandia. Tel. +358 204 55 4401, Fax +358 204 55 4511, www.hiab.com/feedback

Industria

4 TRABAJO ARRIESGADO PARA BOMBEROS

Una grúa de mando a distancia con cizalla es la solución a una de las tareas más peligrosas que afrontan los bomberos.

9 SÓLIDA EN FRANCIA

JONSERED contribuye a la eliminación de basura en la costa atlántica de Francia

Cientes

14 UN DINÁMICO EQUIPO DE RALLY

El equipo Ford World Rally Team cuenta con el apoyo de una organización de 120 personas coronadas por la victoria.

17 VÍA RÁPIDA HACIA LA COOPERACIÓN

La respuesta rápida desempeñó un papel significativo cuando el Grupo Havator estaba eligiendo a un nuevo asociado en grúas.

22 AUTONOMÍA Y EFICIENCIA

Cientes de MOFFETT en Suecia y en el Reino Unido relatan acerca de sus experiencias con estas eficientes carretillas elevadoras montadas en camiones.

24 HACIÉNDOLO TODO BIEN EN NORUEGA

Al pie de una de las cordilleras más grandes del mundo, Bussbygg produce todos los componentes para toda necesidad de manejo de carga.

Tecnología

12 UNA BUENA ERGONOMÍA AYUDA

Un turno de trabajo en la cabina de una grúa para uso forestal puede resultar agotador, y el tiempo lluvioso hace que las condiciones empeoren. La ergonomía puede ayudar.

18 AHORRO DE COMBUSTIBLE Y MENOS EMISIONES

Un sistema de control que reduce la carga sobre el medio ambiente mientras incrementa la capacidad de elevación y la eficiencia en función de costes significa buenas noticias.

Productos

8 LA FAMILIA XS AUMENTA EN DOS TAMAÑOS

En 2007 se lanzaron en gran escala los miembros más recientes de la familia de grúas de carga HIAB XS: HIAB XS 211 y HIAB XS 1055.

General

6 MÁS CERCA DEL CLIENTE

La única manera de obtener información de primera mano sobre las verdaderas necesidades de manejo de carga de los clientes es por medio de una estrecha colaboración con ellos, dice Pekka Vartiainen, presidente de Hiab.

21 NOTICIAS



Un abridor de orificios con mando a distancia **TRABAJO PELIGROSO** de bomberos

Una grúa de mando a distancia con cizalla. Esta es la solución a una de las tareas más peligrosas que afrontan los bomberos. "Hacer orificios en un techo para que salgan los gases calientes de combustión de un edificio en llamas es una tarea difícil y peligrosa," afirma Sven-Olov Hansson, jefe adjunto de operaciones de rescate de los servicios de emergencias de Sundsvall-Timrå, en Suecia. "Ahora lo podremos hacer con mucha más seguridad que antes."



La nueva solución es resultado de la cooperación entre los servicios de emergencias de Sundsvall-Timrå y Hiab. “Bo Elgenström, de servicios de emergencias, y yo contribuimos con nuestros puntos de vista e ideas a una tarea conjunta con Hiab,” dice Sven-Olov Hansson. “Más tarde Laxo Mekan construyó nuestra solución.” El resultado fue una grúa HIAB XS 477 con seis brazos hidráulicos y un Jib 100 sobre una plataforma desmontable.

“Ya teníamos tres vehículos con carrocerías desmontables que podrían portar la nueva plataforma, de modo que no tuvimos que invertir en un vehículo adicional,” explica Sven-

Olov Hansson. “Esto contribuyó a mantener bajo el coste.”

La importancia de poder hacer rápidamente orificios y liberar gases de combustión se vio acentuada en la primavera de 2005 cuando una manzana entera de edificios antiguos del centro de Sundsvall quedó reducida a cenizas. “En esa ocasión no pudimos liberar suficientemente rápido los gases de combustión, y las consecuencias fueron que el fuego se extendió.”

En esa oportunidad el fuego se extendió rápidamente por las entrantes de paredes con aislamiento adicional y por los espacios de los desvanes. Muy probablemente los daños se habrían podido limitar significativamente si entonces hubiese estado en servicio la nueva grúa.

En el futuro se abrirán orificios desde el mismo comienzo de la lucha contra un incendio, tanto por norma como en calidad de medida preventiva. “Incluso si el incendio está sólo en la planta baja. Nuestra experiencia nos dice que, una vez arraigado, el fuego se extiende muy rápidamente.”

El vaciado de gases de combustión también mejora la visibilidad dentro del edificio en llamas y, de esta manera, hace más fácil la tarea de extinguir el fuego puesto que permite hallar el foco del incendio. En

consecuencia la lucha contra incendios es más fácil y más rápida.

Su uso no tiene límites

La nueva grúa puede manejarse por radio-control desde la cesta de otra grúa. Desde una distancia prudente se puede maniobrar la grúa con precisión para que ésta arranque material de techado con la cizalla y haga orificios a través de los cuales puedan salir humo negro de partículas no quemadas y gases de combustión. La grúa se extiende hasta 30 metros de altura y hasta 26 metros de forma horizontal. Gracias a su jib de ocho metros es posible alcanzar cierta distancia sobre techos planos. “Como el tamaño de la grúa es grande, ésta llega fácilmente hasta techos de edificios de ocho plantas,” explica Sven-Olov Hansson.

Con anterioridad esta era una tarea que los bomberos debían efectuar con sus propias manos. Aparte de los peligros que significa hacer orificios en techos que se encuentran encima de focos de incendio, la tarea se veía dificultada por tener que mantener el equilibrio sobre techados resbaladizos o cubiertos de nieve a gran altura del suelo. Solamente esto ya hacía que las operaciones fueran extremadamente peligrosas.

La grúa se utilizará en muchas otras situaciones. “Los límites están sólo en nuestra imaginación,” dice Sven-Olov Hansson. “Entre otras tareas la grúa nos permitirá quitar paneles de techados que están a punto de ser arrancados por el viento de tormentas, así como para quitar señales de tráfico o árboles que han caído sobre caminos.”

En la actualidad, mientras tres personas por turno están siendo capacitadas para operar la grúa, ya estamos pensando en otros equipos hidráulicos que la dotarán de herramientas para llevar a cabo otras tareas. No cabe ninguna duda que la nueva grúa significa una mejora significativa tanto en seguridad como en eficiencia para los servicios de emergencias de Sundsvall-Timrå. ■

Texto: Ulf C Nilsson

Fotos: Per Trané

hace el
ROSO

Más cerca

del cliente

La única manera de obtener información de primera mano sobre las verdaderas necesidades de manejo de carga de los clientes de diferentes mercados es por medio de una estrecha colaboración con ellos.



"El liderazgo en el mercado requiere liderazgo en tecnología,"
señala Pekka Vartiainen.

La estrategia de Hiab es estar cerca del cliente. Pekka Vartiainen, presidente de Hiab, admite que muchas otras empresas han expresado la misma meta, pero en muchos casos todo ha quedado sólo en palabras.

¿Cómo se hace para que algo que se ha decidido en la Oficina Central de Hiab en Helsinki, Finlandia, se ponga en práctica y de manera concretamente visible para los clientes de la empresa en la República Checa, Australia, Canadá y en todos los otros países donde se ven productos de Hiab en las calles?

Explica Vartiainen: “En contraste con nuestros principales competidores, la estructura de la organización de Hiab se empeña en vender sus productos y servicios directamente a través de sus propias compañías de venta. Esto nos permite un mejor contacto con los clientes”.

Vartiainen añade que esta es una estrategia ya puesta en práctica con resultados visibles, por ejemplo en Australia, donde Hiab ha adquirido la empresa BG Crane Pty. Ltd, importadora de sus productos durante mucho tiempo. La nueva Hiab de Australia sostiene una sólida posición en el mercado de manejo de carga del país. La empresa tiene buena cobertura geográfica y su variedad de equipos abarca toda la gama de productos Hiab. Por lo general la compañía instala los equipos que vende y les presta servicio de mantenimiento.

Esto nos permite escuchar al cliente antes de ofrecerle un producto específico, determinado de antemano. Luego nos sentamos con el cliente para definir la solución de manejo de carga más eficiente para sus necesidades específicas”.

Vartiainen admite que si bien el modelo parece ser sencillo, del dicho al hecho hay mucho trecho. Tampoco dice que la empresa haya alcanzado la meta o que el modelo de operación haya sido sistematizado como para servir de apoyo. Para implantar un nuevo modo de pensar en toda la organización se necesita un gran proceso de transformación, por lo que aún queda mucho trabajo por hacer.

“Hemos progresado, pero aún no hemos terminado. Quiero poner de relieve ante los empleados de Hiab el hecho de que el ser humano tiene dos orejas y una sola boca, y esto es así para que podamos escuchar más de lo que hablamos. Por tanto, debemos escuchar con más atención a nuestros clientes.”

Al proceder de esta manera Hiab obtendrá información de primera mano acerca de las necesidades de los clientes en diferentes regiones geográficas y en el seno de distintos grupos de usuarios. También los mercados son muy diferentes. Pongamos como ejemplo que la demanda de distintas soluciones para manejo de carga en Europa Occidental y en América del Norte difiere de la de Oriente Medio o de la de los crecientes mercados asiáticos. Es importante que la información más reciente proveniente del campo sea comunicada a desarrollo del producto de Hiab.

Acerca de este tema también se habla en el informe anual de la compañía, donde se dice que Hiab se encuentra examinando las posibilidades de aumentar su presencia en mercados en crecimiento mediante la expansión de su gama de productos en dirección a equipos de manejo de carga de tecnología más simple.

La adaptación de la gama de productos a condiciones locales es un gran reto para Hiab.



“Este es un buen ejemplo práctico de lo que significa estar cerca del cliente. La compañía de propiedad de Hiab tiene una base sólida para desarrollar aun más sus operaciones, y nuestros clientes australianos lo perciben como un servicio mejor”.

Hiab ha dado pasos similares en Croacia, República Checa, Hungría y Eslovaquia.

“Al adquirir la compañía importadora de nuestros productos obtenemos la posibilidad de estar en contacto directo con nuestros clientes. De esta manera también tenemos oportunidad de desarrollar nuestros negocios en estos países”, dice Vartiainen e indica que una presencia local más fuerte también apoya la estrategia de Hiab para aumentar significativamente los negocios de instalación y servicio.

Soluciones para necesidades reales

Los contactos directos ayudan a comprender mejor las necesidades del cliente. La importancia de este factor se acentuará aun más a medida que Hiab se transforma de organización basada en líneas de productos en suministrador de soluciones.

“Estas aspiraciones no tienen nada de sorprendente, puesto que muchas otras compañías tienen visiones que repiten el mismo tema”, señala Vartiainen, enfatizando que el cambio en la filosofía de negocios de Hiab es visible en las operaciones prácticas.

“Nuestras cuatro líneas de productos ofrecen alrededor del 90% de las soluciones de manejo de carga para camio-

Añade Vartiainen: “La adaptación de la gama de productos a condiciones locales es un reto muy grande no solo para Hiab, sino también para otras compañías occidentales. En lo que a esto se refiere, “más cerca del cliente” constituye un reto mental muy grande para desarrollo del producto. Es también un reto en cuanto a dónde y cómo estos productos son fabricados y montados de manera que también se logre un nivel de precio local.”

Más inversiones en desarrollo del producto

Con una participación del 20 al 25%, Hiab ya es el líder del mercado mundial en su propio sector. Sin embargo el objetivo es aun mayor: Hiab quiere lograr el liderazgo de mercado en todos sus grupos de productos escogidos y en todas las zonas geográficas.

Vartiainen sonríe y dice: “Nuestro objetivo es ser líder de mercado en mercados significativos y de forma local. Teniendo en cuenta que en este mundo hay tantos mercados, el objetivo es bastante elevado.”

Señala asimismo que el liderazgo del mercado requiere que Hiab sea también líder en tecnología del sector. Es por eso que la compañía está aumentando las labores de investigación y de desarrollo del producto.

“Las inversiones asegurarán nuestra posición de vanguardia en nuevas e importantes tecnologías. En el campo de desarrollo del producto es de importancia vital comprender hoy las necesidades del cliente, pero también lo es tener capacidad para prever las necesidades emergentes en años próximos. En el futuro el desarrollo del producto se pesará cada vez más con relación a zonas geográficas específicas, de modo que también en este aspecto estaremos más cerca del cliente,” concluye Vartiainen. ■

Texto: Compositor/Sami Laakso

Foto: Tomi Parkkonen

La HIAB XS 211 es una de las grúas más grandes que se puede montar en un camión de dos ejes sin necesidad de equipo de gatos de apoyo.



La familia de grúas XS aumenta en dos tamaños

En 2007 se lanzaron en gran escala los miembros más recientes de la familia de grúas de carga HIAB XS: la muy esperada HIAB XS 211 y la HIAB XS 1055.

Las nuevas grúas de carga de Hiab fueron presentadas internamente en junio de 2007 en la localidad de Saltsjöbaden, en Suecia. Además de la presentación en sí, el acontecimiento también se centró en la presentación y el análisis de planes y procesos de la compañía para el futuro.

Dice **Harri Ahola**, vicepresidente primero de Grúas: “El mensaje principal que quisimos transmitir era que hoy en día Hiab ya no es un suministrador más de productos. En su lugar, ahora queremos proveer soluciones llave en mano que cum-

plen todos los requisitos del cliente, siendo la grúa sólo un componente de la entrega total.”

Una noticia muy esperada

Los nuevos modelos de grúas de carga han contribuido a ampliar aún más la variedad de grúas de Hiab. Afirma Eduardo Calejero, vicepresidente de Ventas & Marketing, Grúas de carga: “Nuestros clientes han esperado soluciones Hiab en este sector, y ahora podremos corresponder a sus requerimientos.”

Al ser presentados, los nuevos productos fueron objeto de re-

sonantes aplausos. En el otoño se lanzaron los productos centrados en clientes locales y en condiciones especiales prevalecientes en cada mercado.

La grúa de carga más grande hasta el día de hoy

En la actualidad hay 28 tamaños de grúas de carga en el segmento HIAB XS, así como varios jibs. La nueva HIAB XS 1055 es la grúa de carga más grande hasta el día de hoy, y con un jib puede alcanzar una altura de casi 32 metros. La grúa puede tener hasta diez extensiones hidráulicas y un alcance de casi 24 metros, en el cual puede manejar cargas de hasta 2,5 toneladas.

En combinación con una bomba de caudal variable, el sistema de control de Hiab –único en su clase–

disminuye el consumo de combustible, lo que permite ahorrar dinero y contribuir al cuidado del medio ambiente. Como resulta lógico, la XS 1055 está dotada del sistema de control HiPro más avanzado. Los mandos electrónicos aseguran que los movimientos de la grúa sean suaves y rápidos, y que también se cuente con fuerza adicional cuando ésta fuese necesaria.

Además, para todos los modelos dotados de sistemas electrónicos, en el futuro estará disponible una característica electrónica más denominada Asistente para Utilización del Brazo (Boom Deployment Assistant – BDA), que sigue todos los movimientos de la grúa cuando ésta se saca o se vuelve a colocar en su posición de parada. Esta función minimiza el riesgo de errores que pueden resultar de mucho coste.



Sólida en Francia

JONSERED contribuye a la eliminación de basura en la costa atlántica de Francia

Muchos centros vacacionales tienen en verano diez veces más habitantes que en invierno. Lo mismo vale para un distrito compuesto por cinco pueblos pequeños en la costa atlántica de Francia. Method atestiguó la presentación de un vehículo recolector de basura provisto de una grúa JONSERED. Este vehículo estará a disposición de los municipios locales.

El litoral de Côte de Lumière está al sur de Nantes, en la región de Vendée. Es precisamente aquí donde los distritos de Brem-Sur-Mer, Brétignolles-Sur-Mer, Le Fenouiller, Sainte-Croix-de-Vie y Saint-Hilaire-de-Riez se han unido en la asociación denominada “Communauté de Communes Côte de Lumière” con el propósito de organizar mejor y más eficientemente en función de los costes los servicios que las cinco comunas ofrecen a sus residentes.

El problema de este y de otros centros vacacionales es la gran diferencia en el número de habitantes en las diferentes estaciones del año. Dice **Jacques Fraise**, presidente de la Comisión Ambiental de los Consejos Municipales: “Tenemos que ofrecer servicios públicos y recogida y eliminación de basura a 270.000 residentes, pero en invierno tenemos sola-

mente 27.000 habitantes, es decir, una décima parte de la cifra máxima. Esto significa que tenemos altos costes por cada adquisición necesaria para la temporada punta.” Durante este periodo los vehículos recolectores de basura circulan por la mañana y por la tarde hasta los domingos y los días de fiesta nacional.

La organización de recogida y eliminación de la basura doméstica es un gran reto para estos cinco municipios. Esto significa que debe haber disponibilidad de medios para que los residentes no echen la basura en terrenos vacíos o junto a contenedores llenos. También debe funcionar la separación de desechos, incluyendo los “contenedores de basura” adjudicados a cada vivienda. A este fin los municipios publican una revista en la que se da información general y especial. También se distribuyen folletos que indican itinerarios y horarios de los camiones recolectores en los cinco municipios en cuestión.

Pero esto no fue suficiente. **Marc Bonnion**, director del Departamento Ambiental, señala: “Para verificar el estado y contenido de los recipientes de basura, nuestros expertos circulan repetidamente por las calles antes de que se proceda a vaciarlos. De haber sustancias colocadas en recipientes incorrectos, a éstos se les pone una etiqueta para que el camión recolector de basura no los vacíe. Por la tarde nuestros instructores van a ver a los moradores y les explican por qué sus recipientes no fueron vaciados. Además les dan consejos acerca de cómo resolver el problema. El porcentaje de errores ha caído a una cifra relativamente baja: el 20%.”

Los materiales recolectados se reciclan tanto como se puede. ▶

La HIAB XS 1055 es la grúa de carga más grande hasta el día de hoy.

Una grúa universal de hasta 8 extensiones hidráulicas

Otro nuevo modelo es la grúa XS 211 que hoy día es una de las más grandes que se pueden montar en un camión de dos ejes sin necesidad de dotarlo de un equipo adicional de gatos de apoyo. Esta grúa universal puede entregarse con hasta ocho extensiones hidráulicas y se puede pedir que esté provista del sistema de control manual Duo o Pro, o también del sistema HiDuo o HiPro dirigido por radio.

Los dos últimos complementos a la familia Hiab llevan el distintivo de la serie XS. Los equipos son muy compactos y ligeros en relación con su rendimiento. ■

Texto: Ulf C Nilsson

Fotos: Boman Communication

El conductor llega a la plataforma por medio de un ascensor construido conforme a las normas de la UE, desde donde opera la JONSERED 1620 Z con una vista general excelente.

► Añade Marc Bonnion: “Esto nos permite compensar algunos de nuestros gastos y ofrecerles a los residentes un servicio más eficiente en función de los costes.”

En los cinco distritos hay instalaciones de fácil acceso para cuatro diferentes clases de desechos: papel y cartón, plásticos y embalajes, vidrio, y residuos de plantas. Si bien algunas de las instalaciones se encuentran en cruces de caminos y están protegidas por cercas, en lugares tales como los adyacentes a playas, costas o centros poblados, las instalaciones están bajo tierra y se las puede reconocer solamente por los tubos de acero inoxidable en los que se deposita la basura.

La flotilla de vehículos recolectores de los cinco distritos está compuesta por 13 unidades. En total las instalaciones sirven a 900 contenedores de basura. A comienzos del pasado mes de mayo se puso en servicio un nuevo vehículo recolector de basura. En relación con la cifra oficial de habitantes, sus dimensiones son impresionantes. Se trata de un Mercedes-Benz Actros 2541 (8x2) Euro 5 con eje muerto direccional y ejes muertos detrás de los de tracción.

En cinco regiones

Este desarrollo fue iniciado por el fabricante de vehículos Blanchard SAS (www.groupe-blanchard.com) que tiene mucha influencia en la región. Su sede central está en Changé, cerca de Le Mans, y tiene importantes subsidiarias en Nantes y en Cholet. Hace 30 años que Blanchard SAS es asociado de Hiab que distribuye y monta grúas de las marcas HIAB y JONSERED, así como equipos de gancho MULTILIFT y carretillas elevadoras transportables MOFFETT en las regiones de Mayenne, Maine et Loire, Sarthe, Vendée y Deux-Sèvres. No es simple coincidencia que la comunidad de comunas haya pedido que el nuevo vehículo esté provisto de una grúa para reciclado JONSERED 1620 Tipo Z, desde 1989 Blanchard ha sido agente exclusivo de Hiab France, que hasta mayo de 2007 ya había vendido en su región alrededor de 200 unidades (grúas HIAB y JONSERED, equipos de gancho MULTILIFT). En 2006 Blanchard Carrosserie Industrielle SAS vendió en sus tres localidades 185 grúas

JONSERED, y hacia mayo de 2007 la cartera de pedidos incluía 120 unidades de productos Hiab.

En términos generales, JONSERED cuenta con una fuerte presencia de mercado en Francia. Según palabras de Michel Poirson, director de ventas, responsable de la gama de productos JONSERED en Hiab France, el 45% de las grúas se usan en la industria forestal/maderera y el 55% en el reciclado. En todo el país Hiab France tiene 20 agentes exclusivos que garantizan un servicio rápido en varias regiones, con subsidiarias y talleres autorizados. En la región de París, Hiab France proporciona servicios en sus propios centros.

Una posición fuerte en Vendée

Blanchard SAS, asociado de Hiab France, se ha especializado en la fabricación de volquetes, camiones basculantes y vehículos para la recogida de basura. La empresa tiene su propio taller de pintura en su sede central, cerca de



**La grúa
JONSERED es
de fácil uso y
funciona de una
manera muy
precisa.**



“Me gusta en especial la reacción directa del sistema hidráulico,” señala el operario Denis Leroy. Michel Poirson, de Hiab, está a la derecha.

presenta una inversión de 192.320 euros. La construcción de doble cámara (separación 2/3 – 1/3) puede inclinarse hacia atrás y tiene dos cubiertas que se pueden plegar hidráulicamente en 270° hacia el flanco. El conductor llega a la plataforma por medio de un ascensor construido conforme a las normas de la UE, desde donde opera la JONSERED 1620 Z con una vista general excelente. La JONSERED 1620 Z fue desarrollada especialmente para plantas de manejo de desechos y basura. Para elevar, abrir y cerrar los contenedores de basura la grúa está provista de un sistema Kinshofer KM 921.

Demostración del vehículo

En la ceremonia de entrega oficial del nuevo vehículo estuvieron presentes Didier Briand (en representación de Blanchard SAS) y Michel Poirson (en representación de Hiab France). Los representantes de la asociación de municipios fueron Patrick Nayl, alcalde de St. Hilaire, Jacques Fraisse, alcalde adjunto, responsable de asuntos de medio ambiente, Marc Bonnion, director adjunto de la organización de la eliminación de desperdicios y otros especialistas de las instalaciones pertinentes.

Method estuvo presente en la ceremonia de entrega y tuvo oportunidad de acompañar al nuevo vehículo en su camino hacia destino. El conductor Denis Leroy, de 34 años de edad, demostró mucho entusiasmo por el vehículo: “Con los ejes que tiene y por su diseño compacto es muy fácil de maniobrar y conforta-

ble en el uso.” Leroy elogió el diseño de Blanchard y la facilidad de acceso a la plataforma de la grúa: “Ya no tengo que subir más escaleras, porque ahora llego a la plataforma de la grúa con seguridad en el ascensor. Desde arriba tengo una muy buena vista panorámica.” En cuanto a la grúa JONSERED dijo; “Los controles son lógicos y sencillos. Me gusta en especial la reacción directa del sistema hidráulico.”

En las instalaciones de manejo de basura Leroy debe conducir con cuidado: “Muy a menudo el espacio está colmado de coches que bloquean el camino. Es bajo tales condiciones que la gran capacidad de la grúa ayuda, ya que puede elevar cargas de hasta 2.100 kilos a distancias mayores a los ocho metros. Esto me permite elevar los contenedores por encima de las cabinas. La grúa JONSERED es de fácil uso y funciona de una manera muy precisa.” La 1620 tipo Z se extiende hidráulicamente. Estas mejoras efectuadas en el nuevo lugar de trabajo le habrían sido muy útiles al coordinador de reciclado, porque él había llegado a un punto de recogida atravesando una señal que prohibía el paso y un coche le estaba bloqueando el acceso al punto próximo. ■

Texto y fotos: Gerlach Fronemann

Le Mans. El grupo de compañías está dirigido por Jean-Philippe Galand y tiene un total de 30 empleados con alto grado de capacitación. La fuerte posición de mercado regional de Blanchard y sus modernas instalaciones contribuyeron decisivamente a que a la compañía se le otorgase el contrato de fabricación del nuevo camión de recogida para la asociación de comunidades. La compañía construye sobre chasis de todos los fabricantes de vehículos automotores, y en calidad de especialista en hidráulica también ofrece mantenimiento y reparaciones a todas las clases y marcas de grúas, cargadores y camiones basculantes en la localidad del cliente.

El nuevo camión fue montado en la planta que Blanchard tiene en Cholet, donde el director Didier Briand, quien también se responsabiliza de las ventas, se ha ganado la confianza de una amplia clientela en su región de ventas.

El camión Mercedes-Benz Actros 3541 (8x2), ya totalmente preparado para su uso, re-

La fábrica que Loglift Jonsered tiene en la localidad de Salo, en Finlandia, cuenta con experiencia tanto en grúas para uso forestal —desde 1965— como en el desarrollo de la ergonomía (desde el mismo año).

“Tenemos nuestro departamento propio de I+D, pero la ergonomía la desarrollamos todos, incluyendo a los clientes que nos comunican sus deseos y requerimientos,” señala **Kalevi Sjöholm**, OEM, director de desarrollo de negocios de Loglift Jonsered.

Alrededor del 80% de las grúas para uso forestal LOGLIFT y JONSERED montadas en camiones están

Aproximadamente un 80% de los accidentes con grúas para uso forestal suceden cuando un operario resbala al subir o bajar del asiento de trabajo. Los peldaños de superficie rugosa y las robustas barras de retención reducen el riesgo de una caída. Éstos ayudan al operario a sostenerse y también mejoran la seguridad cuando se esté cargando madera: si un tronco cayera de la grapa en dirección al asiento, las piernas del operario estarán protegidas por las barras.

Otros accidentes comunes ocurren durante el servicio de mantenimiento de las grúas para uso fo-

distribuidores se pueden usar fácilmente de manera manual varias palancas al mismo tiempo. Las cabinas de las grúas están provistas de nuestros controles mecánicos patentados, mientras que los controles de electrónica digital son opcionales. Éstos requieren menos fuerza aun para controlar la grúa, prácticamente sin esfuerzo alguno, y las velocidades de maniobra pueden ajustarse según preferencias del operario,” señala Sjöholm.

“En cada detalle hemos tenido en cuenta el hecho de que los operarios son todos de estatura y peso diferentes.”

El asiento del operario se puede desplazar parcialmente hacia el costado de manera que no se encuentre directamente detrás de la columna. Con esto se logra expandir el campo visual del operario en la dirección deseada. Los brazos de las grúas

Una buena ergonomía ayuda

La carga de madera no siempre es fácil: un turno de trabajo en la cabina de una grúa para uso forestal puede resultar agotador, al igual que cualquier otro trabajo estático. El tiempo frío y lluvioso hace que las condiciones de trabajo empeoren. Es aquí donde la ergonomía puede ayudar.

provistas de un asiento para el operador detrás de la columna de la grúa o lateralmente, pero al aire libre. Sin embargo cada día más y más grúas para uso forestal están siendo dotadas de una cabina.

“La cabina es un fenómeno escandinavo que sin embargo se está tornando cada vez más popular también en Estados Unidos y en Europa Central, es decir que en términos generales se usa en regiones donde se necesita protección de la lluvia y el frío,” afirma Sjöholm y pasa revista a la ergonomía de las grúas forestales LOGLIFT y JONSERED.

Ajustes para confort del operario

Explica Kalevi Sjöholm: “Si comenzamos desde abajo, lo primero es la escalerilla diseñada para facilitar el ascenso del operario hasta su asiento de trabajo. Esta escalerilla tiene peldaños anchos, una subida corta y una superficie rugosa que no acumula hielo o nieve.”

En las grúas provistas de cabinas las palancas de control pueden desplazarse a un lado para permitir un acceso más fácil al asiento. Al tener dos puertas —una al frente y otra al costado—, el operario puede elegir la más conveniente para cada situación.

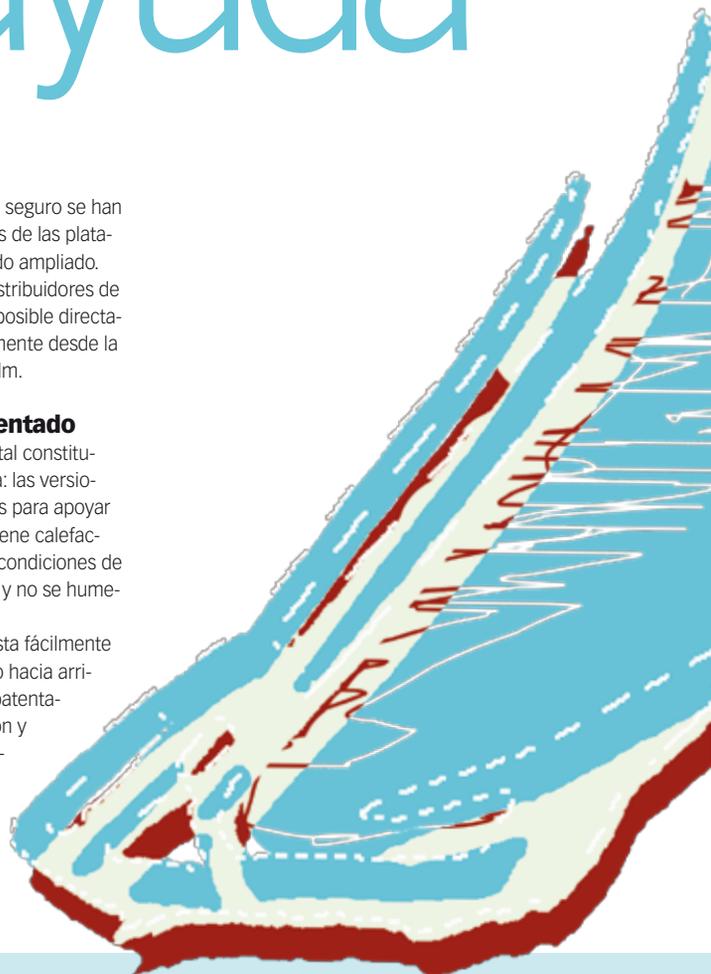
restal. Para que este servicio sea más seguro se han hecho rugosas también las superficies de las plataformas de servicio y su espacio ha sido ampliado.

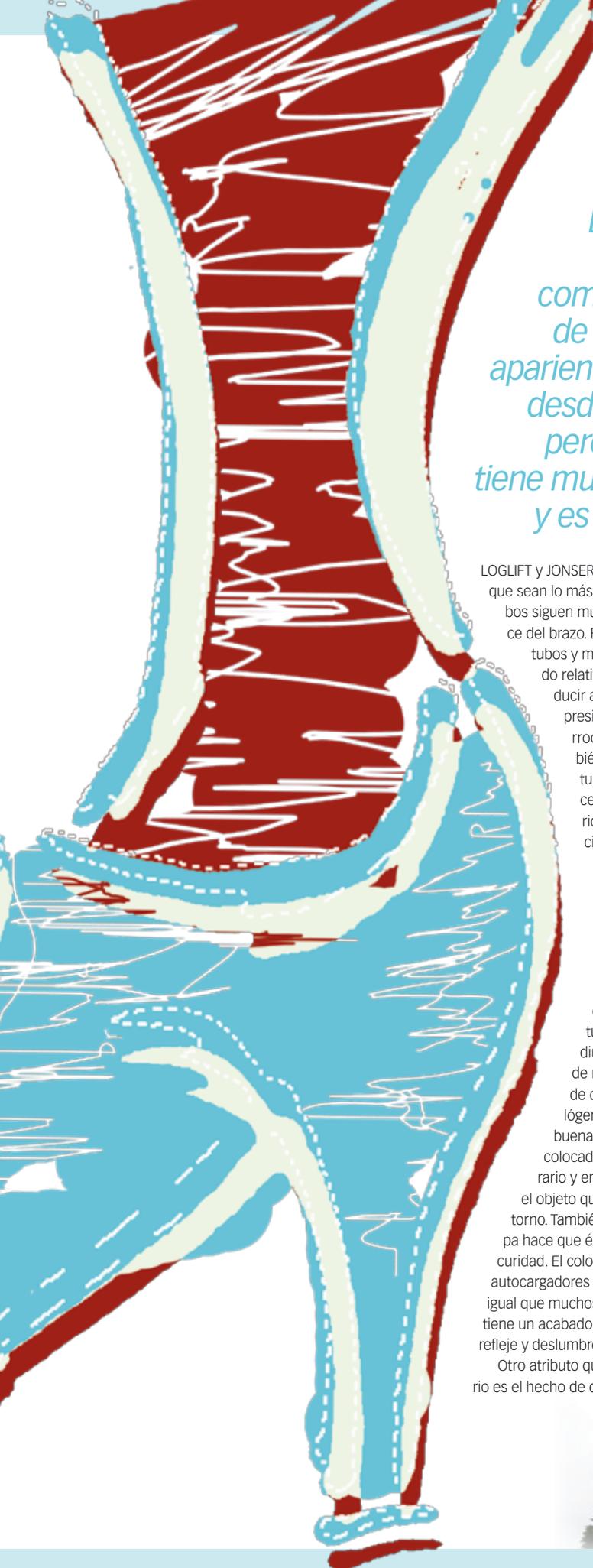
“Asimismo se han colocado los distribuidores de tal manera que el acceso a ellos sea posible directamente desde el suelo o convenientemente desde la plataforma de servicio,” explica Sjöholm.

Mecanismo de asiento patentado

El asiento de las grúas para uso forestal constituye un capítulo aparte en la ergonomía: las versiones con o sin cabina fueron diseñadas para apoyar la región lumbar. El asiento también tiene calefacción, factor importante al trabajar en condiciones de baja temperatura: se mantiene cálido y no se humedece demasiado.

Añade Sjöholm: “El asiento se ajusta fácilmente hacia adelante y hacia atrás, así como hacia arriba o hacia abajo. Loglift Jonsered ha patentado este mecanismo. Incluso la posición y ángulo de los pedales y palancas puede ajustarse. Al tener optimizados el movimiento de palanca y la fuerza de accionamiento de los





La cabina de una grúa es como un zapato de mujer: tiene apariencia pequeña desde el exterior, pero por dentro tiene mucho espacio y es comfortable.

LOGLIFT y JONSERED han sido diseñados para que sean lo más estrechos posible, y los tubos siguen muy cerca del flanco el avance del brazo. En contraste con el brazo, los tubos y mangueras se han conservado relativamente grandes a fin de reducir al mínimo las pérdidas de presión. Esto no sólo evita el derroche de energía, sino que también evita que se recalienten los tubos y, de esta manera, reduce el riesgo de que los operarios se quemen al tocarlos accidentalmente.

Los faros de xenón ofrecen mejor visibilidad

Los faros de xenón opcionales llevan la visibilidad a un nivel totalmente nuevo. "Con estos faros es como si se estuviera trabajando bajo luz diurna, aunque en realidad sea de noche," afirma Sjöholm y añade que también las lámparas halógenas estándar proporcionan buena iluminación. Las luces están colocadas arriba del asiento del operario y en el brazo para que iluminen el objeto que hay que recoger y su entorno. También el color amarillo de la grapa hace que ésta sea más visible en la oscuridad. El color de las grúas instaladas en autocargadores es generalmente negro, al igual que muchos otros equipos de Hiab, pero tiene un acabado mate para que la luz no se refleje y deslumbré.

Otro atributo que facilita la labor del operario es el hecho de que con equipos LOGLIFT y

JONSERED el operario puede controlar los estabilizadores de la grúa desde su asiento. Un sistema hidráulico de buen funcionamiento añade facilidad a la operación: movimientos suaves y precisos hacen que la grúa sea más comfortable en el manejo y que el trabajo exija menos esfuerzos, tanto de la grúa como del operario.

La cabina es como un zapato de mujer

Una grúa para uso forestal con asiento al aire libre puede dotarse de un protector contra las inclemencias del tiempo que se eleva desde detrás del operario y cubre su cabeza. Este protector ofrece resguardo contra lluvia y viento. Con grúas provistas de cabinas el tiempo no representa ningún problema.

"Las cabinas tienen un calefactor y un ventilador de aire fresco como equipamiento estándar. El aire acondicionado está disponible como opción para la operación bajo condiciones de mucho calor," dice Kalevi Sjöholm.

Él compara la cabina con un zapato de mujer: Tiene apariencia pequeña desde el exterior, pero por dentro tiene mucho espacio y es comfortable.

"Las grúas con cabina tienen los distribuidores situados fuera de ésta para que no originen molestias con olores, ruido y calor. Además se ha hecho uso de materiales para insonorización en las paredes y en el techo de la cabina. Al elegir materiales para el espacio de los pies, el criterio primordial fue la capacidad de mantenerlo limpio," señala Sjöholm.

La lista continúa: "Las palancas y pulsadores se han colocado a una distancia tal que sea fácil alcanzarlos desde el asiento. Hay un cilindro hidráulico que eleva y baja diagonalmente toda la cabina. En la posición diagonal trasera los movimientos de vaivén apenas son perceptibles, facilitando así el confort del operario.

Así como en el caso de los zapatos, al diseño se le ha prestado atención. El parabrisas de la cabina, por ejemplo, es curvado, y no se ha hecho así solamente por su aspecto.

"El vidrio curvado de policarbonato no da reflejos, acrecienta el espacio y la visibilidad, y es también resistente a los golpes," concluye Sjöholm. ■

Texto: Compositor/Tiia Teronen

Ilustración: Topi Saari





Dice John Millington, jefe de logística: "Lo fundamental en logística es prever y comprender las necesidades logísticas de todas las operaciones. Es un sentimiento fantástico cuando todo marcha bien."



Dice John Godber, director de recambios: "Es fabuloso ver cómo los esfuerzos propios contribuyen a las operaciones de todo el equipo. Estoy orgulloso de ser el encargado de recambios."

Entresijos del equipo de rally más dinámico

El equipo Ford World Rally Team cuenta con el apoyo de una organización de 120 personas coronadas por la victoria.

El equipo Ford había ganado el título de campeón de fabricantes en el campeonato mundial de rally de 1979, y la temporada de 2006-2007 fue otro periodo glorioso en su historia: una vez más conquistó el título de campeón mundial de fabricantes. Estuvo también a punto de ganar el título de campeón mundial de pilotos, pero lo perdió tras una lucha muy disputada.

La capacidad y habilidades profesionales del equipo Ford que se ponen a prueba en cada carrera se resumen en una sola pregunta: ¿funcionará todo bien durante la carrera? Los pilotos desempeñan su tarea con profesionalismo, pero lo demás depende del trabajo no visible y de los preparativos efectuados. Una victoria corona el trabajo de todo el año y de la carrera misma.

Todos los miembros del equipo asumen su trabajo con mucha seriedad y entrega. Cada uno se encarga de sus tareas, pero están siempre dis-

puestos a ayudar a quien sea. Un equipo de rally necesita una gran variedad de know-how, y por eso merece la pena tener miembros con diferentes antecedentes profesionales.

Una vez finalizada una etapa es hora de dirigirse al siguiente punto del rally. Pero ¿qué hace la gente entre una carrera y otra? ¿Qué trabajos desempeña cotidianamente el equipo para hacer posible la victoria?

David Simpson, director de eventos de rally, de M-Sport Ltd, se responsabiliza de las operaciones del equipo de rally Ford las 24 horas de cada día de la semana y de una carrera a otra. Sus responsabilidades no sólo se limitan a equipo y personal, sino que también incluyen catering y el aspecto general que presenta el área de rally ocupada por el equipo. Es trabajo de Simpson asegurar que las personas indicadas hagan el trabajo correcto en el momento correcto, y que el equipo esté adecuada-



Afirma Alex Mottram, técnico de rally: “La comunicación directa y clara es indispensable para el trabajo de los técnicos y de todo el equipo. La información debe transmitirse rápidamente.”



M-Sport compró su primera carretilla elevadora montada en camión hace unos dos años.



Dice David Simpson, director de eventos de rally: “Lo más importante de mi trabajo es ser organizado y rápido. Las decisiones deben adoptarse eficientemente.”

Millicent, George y Eugene viajan alrededor del mundo con el equipo Ford.



mente preparado para afrontar situaciones problemáticas.

A veces su trabajo es muy agitado, pero Simpson afirma que no puede imaginar un trabajo mejor que este.

“Este trabajo es perfecto para una persona a la que le gusta hacer algo diferente cada día y que disfruta entregando el 100% de sus esfuerzos. Es la única manera de asegurar que habrá motivación todo el tiempo, porque este trabajo es de largo plazo por naturaleza y constantemente cambiante en situaciones.”

Simpson llega al sitio de la carrera unos días antes del inicio para fijarse que todo marche según los planes.

“Todo depende de una buena planificación básica: la programación y las listas de control de los trabajos son herramientas importantes porque este trabajo se hace durante todo el año,” enfatiza Simpson.

El miembro más eficiente del equipo

Con tantos componentes que transportar –en su mayoría pesados–, el equipo pone mucha fuerza física para llevarlos de un lugar a otro. Con anterioridad la carga y descarga de los remolques se efectuaba manualmente y con equipos alquilados, pero finalmente, hace dos años, M-Sport compró su primera carretilla elevadora transportable MOFFETT.

Según Simpson, esta carretilla elevadora facilita y acelera el trabajo del equipo. Así, los integrantes del equipo pueden concentrarse mejor en sus propias tareas. Este año el equipo usa el modelo de carretilla elevadora más reciente: M5 25.3LT.

Tom Lindsay, jefe del equipo y técnico de organización, dice que la nueva MOFFETT es muy útil, porque puede cargar y descargar los remolques también por los costados, y porque ▶



Asevera Keith Adlard, supervisor del coche de Mikko Hirvonen: "Honestidad y proactividad con pilotos y colegas son de importancia fundamental en el trabajo de equipo."

- ▶ la horquilla telescópica extensible permite cargar los equipos de pared a pared.

En las giras por el mundo M-Sport utiliza un modelo de carretilla más antiguo, pero en Europa usa el modelo nuevo porque tiene más equipos que transportar.

"Una carretilla elevadora montada en camión es muy útil en este trabajo. Como se puede montar en el camión de ida y de vuelta, la carretilla está siempre disponible cuando se necesita."

El trabajo del equipo de Lindsay comienza alrededor de una semana antes de cada carrera: primero se hacen mediciones del paddock cercado y luego se descargan los artefactos. Lo primero que se coloca en su lugar son los elementos básicos, tales como tiendas y trailers de servicio. Luego se procede a descargar los equipos en sí. El grupo es también responsable de que todos los componentes estructurales estén en su lugar: de forma correcta y segura,

John Godber es responsable de recambios y de su organización metódica. Para recambios se ha reservado un trailer separado con estantes llenos de cajas – desde el piso hasta el techo. El trabajo de Godber comienza una vez que el camión llega a la ciudad y continúa hasta que la última pieza se encuentre en el sitio exacto.

"Tenemos que encontrar cada pieza de forma inmediata. No hay tiempo que perder, en especial durante la carrera. Por eso tenemos todas las piezas siempre en el mismo lugar."

La importancia de recambios es visible también por el hecho de que a lo menos dos unidades de cada pieza, incluyendo las grandes, siempre están disponibles. Una vez que se ha usado la primera, aún queda una de reserva... ¡por las dudas!

Know-how fundamental

Antes del comienzo y durante el rally hay 12 técnicos que trabajan con los coches. Uno de

EN 2007 EL CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

organizado por la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) comprendió 16 carreras de rally en 12 meses y en cinco continentes. Cada rally de tres días de duración tuvo un recorrido de hasta 1.200 km, con 350 kilómetros de conducción frenética en circuitos y carreteras de asfalto, caminos cubiertos de nieve o de hielo, así como en caminos surcados o con rocas esparcidas a diestro y siniestro.

Por intermedio del equipo BP Ford World Rally Team Ford hizo participar dos coches Focus RS World Rally en todas las 16 carreras de la serie, piloteados por el bicampeón mundial Marcus Grönholm y su copiloto Timo Rautiainen, así como por sus compatriotas finlandeses Mikko Hirvonen y Jarmo Lehtinen. El programa fue operado por el asociado de largo plazo de Ford, M-Sport, casa de los proyectos internacionales de rally Blue Oval. La sede del equipo BP Ford World Rally Team está en las instalaciones de M-Sport Dovenby Hall, en el noroeste de Inglaterra. Este equipo ha trabajado para la empresa Ford Motor Company desde 1997.

www.ford.co.uk/ie/wrc
www.m-sport.co.uk

ellos, **Alex Mottram**, empezó a trabajar en la compañía como aprendiz, directamente tras finalizar sus estudios en la escuela. Ahora ya lleva seis años con el equipo de Ford.

"La mejor manera de convertirse en profesional es comenzar como aprendiz. A medida que la tecnología avanza, lo mejor para estar al día es participar en el trabajo técnico que se hace en la práctica."

Mottram opina que el mayor reto está en la técnica de rápido desarrollo. Pero los retos están para vencerlos, y Mottram asevera disfrutar del trabajo diario con los coches. Una vez iniciada la carrera. Mottram está en el paddock cercado solamente para atender a los coches.

Entre rally y rally él pasa su tiempo con los coches. ¡Siempre hay algo que reparar o retorcér!

Keith Adlard, responsable del coche del pi-

loto Mikko Hirvonen, trabaja en estrecha colaboración con otros técnicos y pilotos. Su responsabilidad principal es cuidar del coche de Hirvonen y del trabajo técnico relacionado con el mismo. Es decir que Adlard conoce el coche de Mikko –y todas sus piezas– como la palma de su mano.

"Yo me responsabilizo de tener todo preparado antes de que lleguen los mecánicos que de inmediato cambian de ropa y se ponen a trabajar. Tanto en esta tarea como en cualquier otra de un equipo de rally no se puede perder tiempo."

Detalles que cuentan

En el rally las tareas de organización no terminan nunca. **John Millington**, director de logística del equipo de rally, dice que hace las reservas de hotel y de paddock del año próximo una vez terminada la carrera en la que se encuentra.

"No se puede perder tiempo, porque todo debe estar preparado para la carrera del año próximo. Después de todo, un año pasa relativamente rápido cuando se tiene en cuenta que el equipo participa en 16 carreras del Campeonato Mundial de Rally en cinco continentes."

Logísticamente hablando, cada país es único. Según Millington, la operación en los países nórdicos es fácil si se compara con algunos



Dice Tom Lindsay, jefe del equipo y técnico de organización: "El hecho de que se pueda confiar en cada persona y de que cada eslabón de la cadena sea fuerte es algo que yo aprecio mucho en un equipo. Una de las características fundamentales de este trabajo es ser realista."

países europeos que exigen más comunicación y verificaciones.

Junto con otros cuatro integrantes del grupo de logística, Millington tiene la responsabilidad de integrar todos los detalles posibles en un paquete funcional de logística. Este trabajo también incluye el pago de cuentas y la responsabilidad por el combustible de los coches, así como la comunicación con los asociados locales de colaboración. El equipo tiene sus propios observadores del tiempo que analizan y comunican a pilotos y técnicos las condiciones del tiempo para el día de la carrera. El trabajo dura los 12 meses del año.

"Nunca se acaba, pero me gusta así. Me mantiene apto para el trabajo." ■

Texto: Compositor/Kirsi Paloheimo
Fotos: Jyrki Vesa

Vía rápida hacia la cooperación

Una respuesta rápida convenció a Havator a elegir a un nuevo asociado en grúas.

Erkki Hanhirona, presidente del Grupo Havator, dice que su compañía se había encontrado con una circunstancia sorprendente que requería una grúa. La acordada compra de la nueva grúa quedó en la nada porque ya se había programado una operación antes de su entrega.

La empresa se vio en apuros, pero la ayuda no estaba lejos. "Por suerte nos aconsejaron consultar con Hiab para ver si podían ayudarnos. El resultado fue que dos semanas más tarde ya nos habían entregado un camión con grúa."

La rápida entrega de la grúa marcó el comienzo de las relaciones de negocios entre Havator y Hiab. La reputación de Hiab como diligente proveedor de grúas influyó en la decisión de compra. Hanhirona enfatiza la importancia de la transparencia. También el precio es un factor decisivo, pero sobre todo hay que poder confiar en el asociado de negocios.

La colaboración entre las empresas está aún en mantillas, pero las expectativas son grandes. Havator desea invertir en la asociación a largo plazo mediante participación en las tareas de desarrollo. "Nuestro negocio está en constante desarrollo, y por eso tiene sentido dialogar con Hiab acerca de los cambios, puesto que de esta manera se podrán tener

en cuenta nuestras necesidades ya en la fase de desarrollo del producto. Esta es una situación provechosa para ambos."

La grúa de Hiab constituye un buen complemento al equipamiento y a la esfera de operaciones de

Havator. Este equipo se usa primordialmente para desplazar secciones de brazos de celosía y contrapesos de su maquinaria propia. Aproximadamente la mitad de los trabajos se hacen para terceras partes, como por ejemplo desplazando plantas trituradoras.

"Hemos tenido la grúa unos pocos meses, pero su grado de uso llegó al 80%. Con todo, sabemos ya mismo que hemos hecho la decisión de compra correcta," afirma Hanhirona.

Él confía en que la cooperación será aun más estrecha en el futuro, porque el fundamento más importante está en regla: la confianza. Ésta es la clave para toda actividad de colaboración. ■

Texto: Compositor/Kirsi Paloheimo
Fotos: Jyrki Vesa

Número uno en servicios de izamiento

Con sede central en Tornio, municipio de la Laponia finlandesa, el Grupo Havator es uno de los mayores proveedores de servicios de izamiento, de transportes especiales y de grúas de puertos en los países nórdicos. La compañía cuenta con más de 400 empleados y opera en Escandinavia, en los países bálticos y en Rusia. La flota de grúas de Havator incluye grúas de montaje que se usan en la industria, grúas de brazo hidráulico montadas en camiones que se usan en la industria y en zonas urbanas, grúas de brazo hidráulico para todo terreno, así como grúas de brazo de celosía montadas sobre tractores de orugas o en camiones y grúas móviles para puertos.

El operario Hannu Hyvärinen, del Grupo Havator, elogia la facilidad de maniobra del HIAB XS 800. La disponibilidad de servicio durante las 24 horas del día asegura que los tiempos de interrupción del trabajo no serán prolongados, asevera Jussi Sukuvaara.



El cambio climático y el consumo de combustible son temas cotidianos. Éstos van de la mano, puesto que un menor consumo de combustible no sólo disminuye los costes, sino que también disminuye las emisiones de dióxido de carbono y, de esta manera, contribuye al bienestar de nuestro medio ambiente. Así, un sistema de control de grúa que reduce la carga sobre el medio ambiente mientras incrementa la capacidad de elevación y la eficiencia en función de costes significa buenas noticias.

Ahorro de combustible y menos EMISIONES

La última generación de sistemas de control de grúas Hiab marca nuevos parámetros no sólo incrementando la capacidad de elevación y la eficiencia, sino que también reduciendo el consumo de combustible para disminuir el impacto sobre el medio ambiente.

Al diseñar una grúa, su carga máxima admisible se calcula con fundamento en el peso y la geometría de la misma, así como en las expectativas de vida útil de las estructuras de acero. El diseño se encarga de lograr un peso ligero mediante el uso de aceros de gran resistencia y de sistemas de control que utilizan toda la capacidad de la estructura. Hiab ha estado a la vanguardia del diseño y hace ya décadas que utiliza aceros de gran resistencia. Los adelantos continuos en sistemas de control han servido de

base para el éxito de Hiab en el desarrollo de grúas productivas y eficientes.

“Huelga decir que el cliente se beneficia más de una grúa lo más ligera posible pero que también tiene la mayor capacidad de elevación posible. Cuando la grúa es ligera el chasis del camión puede llevar más carga útil. Asimismo se logran ahorros de combustible en el transporte de la grúa misma”, señala **Lars Andersson**, director de I+D en mecánica estructural de Grúas Hiab.

Poniendo freno al cambio climático

Los sistemas de control de grúas Hiab modelos Pro y HiPro han sido diseñados para las necesidades del cliente en materia de grúas ligeras, capaces de ofrecer la más alta capacidad de elevación posible. La carga útil puede aumentarse



hasta un 20% y el consumo de combustible puede reducirse potencialmente hasta un 40%.

Añade Lars Andersson: “Lo extraordinario es que ventajas tales como mayor capacidad y menores costes en combustible no sólo incrementan la rentabilidad del cliente, sino que contribuyen de verdad a frenar el cambio climático”.

Para desplazarse y elevar cargas una grúa necesita energía. La mayor parte de las grúas actuales tienen una bomba de caudal fijo de aceite. En muchos casos gran parte del aceite vuelve a circular directamente hacia el depósito.

Si un cliente elige una bomba fija para su grúa 166 HiPro, el caudal de aceite en el sistema hidráulico será de 70 a 90 litros/minuto. Este caudal de aceite requiere que el motor diesel del camión use tres litros de combustible cada hora. Sin embargo, a menudo no se utiliza la capacidad máxima de la grúa. A veces sólo gira 90 grados desde la plataforma de carga hasta la caja del camión y vuelve a la plataforma de carga con sólo 60% de su velocidad. ▶



Una grúa HIAB 800 HiPro provista de bomba de desplazamiento variable emite diez toneladas menos de emisiones de efecto invernadero al año que una provista de bomba de desplazamiento fija. Diez toneladas equivalen a la cantidad anual de emisiones de dióxido de carbono de cuatro automóviles.



► Dice Lars Andersson: “En este caso se necesitaría solamente 25 litros de aceite por minuto, es decir que el aceite circula inútilmente en todo el sistema. En el sistema de control el exceso de energía usado se convierte en calor, y como la temperatura del aceite debe estar debajo de 70 grados se necesita un enfriador de aceite”.

Los sistemas de control Pro y HiPro de Hiab permiten el uso de bombas de desplazamiento variables en lugar de las tradicionales bombas de desplazamiento fijas. Una bomba variable regula el caudal de aceite necesario en el sistema hidráulico con fundamento en la necesidad de velocidad de elevación/descenso o movimiento en cualquier momento.

Según Lars Andersson, el cambio de una bomba de desplazamiento fija estándar por una bomba de desplazamiento variable en un camión dotado de una grúa HIAB XS 288 HiPro que normalmente consume 7.000 litros de combustible diesel al año daría como resultado un ahorro de combustible del 32%, es decir de 2.200 litros. El ahorro sería aun mayor con una grúa 800 HiPro que consume 10.000 litros por año, ya que la reducción potencial sería de 4.000 litros.

“Una 800 HiPro provista de bomba variable emite diez toneladas menos de emisiones de efecto invernadero al año que una provista de bomba fija. Diez toneladas equivalen a la cantidad anual de emisiones de cuatro automóviles”, afirma Lars Andersson.

Una inversión que se reintegra en poco tiempo

Si bien todas las grúas HIAB de la serie HiPro tienen los requisitos técnicos esenciales, tan sólo del 15 al 20% de ellas en la actualidad

están dotadas de bombas variables. Andersson dice que todo se debe a que la gente está más acostumbrada a bombas fijas, y muchos ni siquiera saben de los ahorros que una bomba variable les puede ofrecer.

La instalación de una bomba variable en una nueva grúa HIAB o dotar de esta bom-

Con una bomba variable, cuanto más grande sea la grúa, tanto mayores serán los ahorros en combustible y menores las emisiones de CO₂.

ba una grúa vieja requiere una inversión de entre 1.000 y 2.000 euros. Sin embargo, Andersson afirma que esta inversión se reintegra en poco tiempo.

“Si el precio de un litro de combustible diesel es de aproximadamente un euro, la bomba variable reintegraría el valor de la inversión en menos de 18 meses en una grúa 288 HiPro y en tan sólo medio año en una 800 HiPro”, asevera Lars Andersson.

Existen también otras ventajas gracias a la capacidad de la bomba variable de conservar el aceite a una temperatura significativamente más baja, lo que significa que el sistema hidráulico se mantiene a 20 grados centígrados menos.

Añade Andersson: “En la mayoría de los casos no es necesario instalar un refrigerador de aceite, ya que las juntas, las mangueras y demás partes duran más tiempo gracias a temperaturas más bajas.”

“Aparte del ahorro en consumo de combustible, la carga máxima admisible de una grúa HiPro se puede aumentar en un 25% o aun más en alcances de mayor extensión, lo que mejora la productividad gracias al sistema de control innovador e inteligente.”

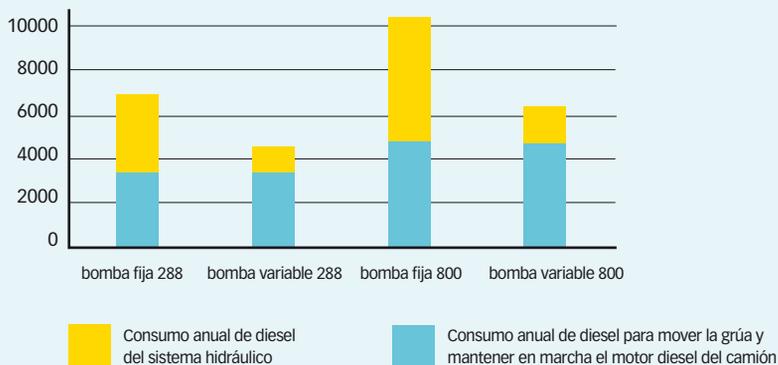
Andersson concluye diciendo que “Como resultado de las actividades de I+D de más de dos decenios, los sistemas de control de las grúas HIAB XS actuales controlan automáticamente la capacidad de elevación de las grúas y, de esta manera, ofrecen mejores rendimiento, seguridad y confort para el operador. Nuestro sistema de control de nueva generación eleva el nivel de forma contundente, no sólo aumentando la capacidad de elevación y la eficiencia en función de costes, sino que también reduciendo el consumo de combustible y disminuyendo el impacto sobre el medio ambiente.” ■

Texto: Compositor/Tiia Teronen

Ilustración: Topi Saari



Consumo medio anual de diesel en una Hiab 288 HiPro y en una Hiab 800 HiPro usadas con bomba fija o variable





HIAB FUSIONA SUS LÍNEAS DE PRODUCTOS DE GRÚAS

Con la finalidad de apoyar el crecimiento futuro y de mejorar la rentabilidad, en enero de 2008 Hiab ha fusionado sus líneas de productos Grúas de Carga y Grúas para uso Forestal en una sola línea de productos: Grúas. El cambio en la organización mejorará y reforzará el uso de recursos comunes en el desarrollo, producción y comercialización de programas de grúas.

La nueva línea de productos Grúas desarrollará y producirá grúas de carga montadas en camiones, grúas para uso forestal y para reciclaje en escala mundial en sus cinco unidades de producción en Suecia, Países Bajos, España, Finlandia y Corea. Esta línea fusionada será dirigida por Harri Ahola, vicepresidente primero, Grúas, quien anteriormente dirigía la línea de productos Grúas de Carga.

Hiab adquiere una compañía de servicio en Estados Unidos

Hiab ha firmado el acuerdo de compra de una compañía de servicios en Tampa, Estado de Florida. Bay Equipment Repairs Inc., que ofrece servicios de mantenimiento en su propio taller y en los emplazamientos de sus clientes, ha sido asociado de Hiab desde 1991. También la mayor parte de su clientela está compuesta por clientes de Hiab en el área de Florida.

Bay Equipment Repairs será integrada a la organización de servicio de Hiab en Estados Unidos, con lo que aumentará la oferta de servicios de mantenimiento de Hiab en esta importante área de mercado. En su mayor parte la compañía ofrece servicio a carretillas de elevación MOFFETT montadas en camiones y a las grúas de carga HIAB.

Hiab recibe pedidos de equipos de manejo de carga de Dinamarca y Alemania

Hiab y SAWO –importador de Hiab en Dinamarca– han recibido de MAN un significativo pedido de 133 equipos de gancho y de 22 grúas de carga. Los equipos serán instalados por SAWO en camiones MAN que se entregarán al ejército danés. La entrega de los equipos de gancho y de grúas de carga comenzó en 2007 y continuará en 2008.

Hiab ha obtenido otro significativo pedido para la entrega de 157 equipos de gancho a MAN Nutzfahrzeuge AG. Los equipos de gancho se instalarán en camiones MAN y se entregarán a las Fuerzas de Defensa de Alemania. La entrega de equipos de gancho comenzará inmediatamente y continuarán hasta el año 2012.

Estos vehículos de gran movilidad serán utilizados por el ejército en condiciones de operación extremas. Una vez provistos de equipos de gancho MULTILIFT, los camiones podrán cargar, transportar y descargar contenedores y plataformas de carga para uso militar. En Dinamarca las grúas de carga HIAB son intercambiables y se pueden montar en camiones en una hora como máximo. En Alemania los equipos de gancho se utilizarán para transportar también módulos totalmente blindados, destinados al transporte seguro de soldados en regiones peligrosas.

Nuevos sitios web de Hiab

Las nuevas páginas de Hiab en Internet ya han sido inauguradas. Los nuevos sitios web tienen características nuevas tales como un localizador de contactos, un buscador de productos y una herramienta de comparación, un banco de imágenes y mucho más. Los sitios web también ponen de relieve la amplia gama de servicios que ofrecemos en todo el mundo, y la manera en que nuestros clientes han logrado éxito con ayuda de productos de Hiab.

La página de aterrizaje www.hiab.com será ahora el portal de acceso a los sitios web locales, también accesibles a través de las direcciones de dominio locales (por ej. www.hiab.de). Visite www.hiab.com o el sitio de su país para tener más información acerca del contenido y de las características de los nuevos sitios web.

Quedaremos agradecidos si usted nos envía cualquier opinión que pueda tener sobre estos nuevos sitios web. Envíe sus comentarios haciendo uso del formulario de contacto que encontrará en www.hiab.com/feedback.

Autonomía

y eficiencia con una carretilla elevadora transportable

El transportista **Lars Lindblom** ya está usando su segunda carretilla elevadora montada en camión. Él no sólo aprecia la autonomía que le da la carretilla, sino que también su rentabilidad.

“Incluso en trabajos que no incluyen pago adicional por carga o descarga, la carretilla elevadora hace que mi negocio sea más rentable. Esto se debe a que ahorro mucho tiempo haciéndolo todo yo mismo, sin tener que esperar a los demás. Tampoco necesito que haya personas libres que me ayuden,” señala Lars Lindblom.

Anteriormente tenía una KOOI del año 2002. Como aún estaba en buenas condiciones, ahora la usa uno de sus colegas. La novedad en la empresa Lars Lindbloms Åkeri AB es una MOFFETT M4.

Dice Lars: “Este es el modelo del portahorquilla ancho y también tiene las horquillas telescópicas que no tenía mi carretilla anterior. Aprecio mucho esta característica porque me permite descargar mucho más fácilmente que antes.

“Durante el verano he transportado gran cantidad de sacos de pastillas de combustible en pallets. Es importante tener la capacidad de poder colocar los pallets en posición correcta sobre la pataforma de carga.”

Lars espera mucha más actividad para sus horquillas telescópicas en la primavera, cuando gran parte de su trabajo consiste en la entrega de césped en rollos, proveniente de la planta de cultivo de Weibull, en Österlen.

El transportista Lars Lindblom ya está usando su segunda carretilla elevadora transportable. Él aprecia no solo la autonomía, sino también la rentabilidad.

“Durante la temporada punta entregamos 7.000 metros cuadrados de césped al día. Para entonces el número de conductores llega a seis. A menudo resulta difícil cargar el camión, porque el césped pierde su forma y se desenrolla. El uso de horquillas telescópicas para colocar los rollos en su lugar es una ayuda de verdad,” afirma Lars.

En las manzanas de casas recientemente construidas hay poco espacio y por eso no podemos entrar con un remolque. Es entonces que la carretilla elevadora resulta muy práctica para la entrega de césped directamente en cada solar.

Menor dependencia de otras partes

Durante otras épocas del año hay muchos trabajos ofrecidos por la Unión de Agricultores que llegan a través de la empresa GKF Frakt AB que pertenece a DSV Miljö A/S. Aparte del transporte de cereales

y pienso, Lars Lindblom también entrega semillas, fertilizantes y otros productos en una amplia zona del sur de Suecia.

“En total hacemos unas 30 paradas diarias de entregas y por eso usamos mucho la carretilla elevadora. Una ventaja enorme es que la carretilla me independiza de las demás partes, porque casi todo lo puedo hacer yo mismo. En caso necesario puedo trabajar más horas y finalizar todo el trabajo sin tener que pasar la noche en el camión,” concluye Lars Lindblom. ■

Texto y foto: Ulf C Nilsson

Volviendo a las raíces

En la década de 1980 Coverworld se convirtió en una de las primeras compañías del Reino Unido que utilizaban carretillas elevadoras de MOFFETT. Hoy, 20 años más tarde, la compañía ha vuelto a sus raíces y ha comprado seis nuevas carretillas elevadoras MOFFETT M8.

“P

orque MOFFETT sigue siendo la mejor del mercado.”

El hecho de que la compañía haya vuelto a elegir MOFFETT no se debió solamente al rendimiento y la fiabilidad. El alto nivel de servicio y de apoyo técnico siempre disponible desempeñó un papel significativo en esta elección.

Cuando Coverworld compró su primera carretilla elevadora, la compañía entregaba primordialmente productos de la agricultura y MOFFETT ofrecía entonces la mejor solución para el trabajo. Esta solución era ideal para el manejo de materiales sobre terrenos cubiertos de lodo y en lugares de poco espacio.

Hoy en día Coverworld es líder de mercado del Reino Unido en la producción y entrega de cubiertas metálicas para techos y fachadas. La MOFFETT M8 es perfecta para este negocio.

Con su moderna flota de vehículos la compañía hace entregas en todo el país. Las cargas más comunes son secciones de cubiertas metálicas de hasta seis metros de longitud. Como en los sitios de construcción el espacio es limitado resulta difícil descargar y entregar secciones tan largas. Sin embargo las nuevas carretillas elevadoras efectúan fácilmente esta tarea.

Señala **Ian Hawkins**, director de producción de Coverworld: “Ahora tenemos todas las propie-

dades que apreciábamos en las carretillas anteriores, a las que hay que añadir características nuevas tales como el reducido radio de giro que permite a nuestros conductores desplazarse con seguridad incluso en espacios muy limitados.”

Como las carretillas elevadoras M8 tienen una capacidad de hasta 2,5 toneladas, los conductores pueden manejar por sí mismos la descarga, y de esa manera no dependen de ninguna otra ayuda. Esto acelera todo el trabajo y permite efectuar más entregas en un mismo día. La aptitud de desplazamiento lateral de la carretilla significa que ésta puede manejar hasta los embalajes más grandes en

un entorno reducido, factor que en este negocio representa una gran ventaja.

“Las carretillas elevadoras MOFFETT montadas en camión siempre han sido máquinas excepcionales. Hace 20 años ya nos causaban impresión, pero hoy podemos observar que la tecnología ha avanzado mucho desde entonces. Estoy convencido de que esta inversión dará como resultado un aumento significativo tanto en la cantidad de entregas como en las ganancias, y al mismo tiempo contribuirán a una mayor satisfacción de nuestros clientes,” concluye Ian Hawkins.

Texto: Ulf C Nilsson

Foto: Chris Bailey



LARS LINDBLOM, DE TOMELILLA, Suecia, fue el primer propietario de una MOFFETT M4 en ese país. Su carretilla elevadora es un modelo totalmente nuevo desarrollado por la asociación de dos empresas de Hiab, a saber, Moffett de Irlanda y KooiAap de Países Bajos.

Las nuevas características incluyen:

- Bomba hidráulica acoplada directamente sin correas
- Fácil acceso a todos los puntos de servicio, lo que facilita el cambio de filtros
- Depósito hidráulico desmontable para facilitar la limpieza
- Depósito de combustible y cubierta del motor de material plástico compuesto en lugar de metal
- Armazón de seguridad con aprobación ISO y puerta protectora
- Cabina ROPS – FOPS y puerta de seguridad
- Mejor ergonomía para el operario gracias a nuevo emplazamiento del cuadro de mandos
- Menor nivel de ruido
- Mejor protección de la lluvia y opción de cabina cerrada





Hiab is part of Cargotec Corporation

Todo bien desde el mismo comienzo

Al pie de una de las cordilleras más grandes del mundo, Bussbygg produce todos los componentes para toda necesidad de manejo de carga.

El fiordo Geiranger es una de las mayores atracciones turísticas de Noruega. Con sus vistas imponentes atrae a miles de turistas y a pasajeros de cruceros provenientes de todo el mundo. Un hecho menos conocido es que en la costa que lo rodea hay numerosas compañías de mucho éxito. En su mayoría son empresas relacionadas con la pesca y la construcción naval, pero hay también compañías que fabrican muebles y carrocerías de camiones.

La sociedad anónima Bussbygg A/S, en actividad desde 1947, se encuentra en el norte de Geiranger. Inicialmente la compañía fabricaba autobuses, pero con el transcurso del tiempo sus negocios aumentaron y su especialización se centró completamente en carrocerías de camiones y en remolques. El último autobús de la compañía fue entregado en la década de 1970. El transporte de pescados –siempre un negocio de gran magnitud en Noruega– exigía soluciones especiales.

Afirma **Roar Berg**, director de marketing de la empresa: “Sobre todo en el manejo de carga se necesitaba flexibilidad. En Finnmark, por ejemplo, un conductor tenía que hacer viajes de 500 kilómetros a varios puertos pequeños para llenar el camión y luego entregar la carga en Oslo o en cualquier otro punto de Europa.”

Bussbygg A/S proveyó las soluciones y de esta manera se convirtió en proveedor predilecto de la industria. Sus carrocerías se podían abrir por detrás y por los costados. En la actualidad la compañía, que da empleo a 170 personas, es la número uno en el mercado noruego de carrocerías de camiones.

“Nuestra compañía es la única que fabrica por sí misma y partiendo de cero todos los componentes en su propia planta de producción,” añade Roar Berg.

Adaptación a requerimientos del cliente

El objetivo está puesto en la exactitud de la entrega y, sobre todo, en la calidad, lo que significa continuidad



En la actualidad Bussbygg es el número uno del mercado noruego de carrocerías para camiones.

en los pedidos. Y como la compañía fabrica todo en sus propias instalaciones, está en condiciones de ofrecer soluciones flexibles que se adaptan exactamente a los requerimientos del cliente.

Puesto que las trampillas elevadoras constituyen una característica exigida por muchos clientes, Bussbygg se ha convertido en el mayor comprador de trampillas elevadoras ZEPRO.

Una trampilla elevadora ZEPRO garantiza un manejo de carga seguro incluso en condiciones húmedas y rigurosas porque es un producto probado que mostró buen desempeño bajo diferentes condiciones climáticas.

Cada año Hiab entrega a Bussbygg A/S más de 200 trampillas elevadoras en Noruega. Además de cumplir las especificaciones de calidad de Bussbygg, los recambios para estos productos se obtienen fácil y rápidamente en todos los rincones de Noruega.

Texto: Ulf C Nilsson

Foto: Crestock & Bussbygg

