

method

HIAB TIJDSCHRIFT VOOR LADEN EN LOSSEN 1.2008 Nederlands



Efficiëntie
leidt tot succes



HIAB

IN FOCUS: Groeiende XS familie – Goede ergonomie – Emissiebesparing

Dichter bij de klant



In onze bedrijfsstrategie is opgenomen dat wij dicht bij onze klanten willen staan. Hiabs President Pekka Vartiainen zal in deze editie van Method deze ambitieuze doelstelling verder uitdiepen en u toelichten op welke manier Hiab hier een praktische vorm aan geeft. Ook zal hij dieper ingaan op een andere strategische doelstelling, te weten het verder uitbouwen van de installatie- en servicebusiness.

Terugkijkend op 2007 hadden alle grote acquisities, - verkoopbedrijven in Australië, Kroatië, Slowakije, Hongarije en de Tsjechische Republiek, een onderdelenfabrikant in Estland en een verkoopbedrijf in de VS – hetzelfde doel voor ogen: het concretiseren van de Hiab strategie.

Ook dit jaar zetten we weer alles in het werk om er voor u te zijn als u ons nodig heeft. Op pagina 17 leest u hoe we het in Noord-Finland voor elkaar kregen om aan een van onze nieuwe klanten, Havator, in een dikke twee weken een geheel nieuwe truck met autolaadkraan te leveren!

Ik wens iedereen een succesvol 2008 toe met veel nieuwe en interessante laad- en losuitdagingen!

Taina Luoto
Hoofdredacteur

BEHIND THE COVER



Gas in het bloed

Het WK Rally team met de langste geschiedenis – tweevoudig wereldkampioenen uit Finland, coureur **Marcus Grönholm** en bijrijder **Timo Rautiainen** – zetten een punt achter hun carrière op het hoogtepunt, nadat zij de tweede plaats haalden voor de coureurstitel van dit jaar. De twee mannen sloegen in 1995 de handen ineen en bestormden de top voor verschillende teams. De laatste twee seizoenen reden ze voor het winnende team van Ford.

Ford Focus RS WRC '07

Uithoudingsvermogen is onmisbaar voor zowel de coureurs als voor de auto's. De technologie heeft de coureurs nog nooit in de steek gelaten.

Specificaties:

Lengte: 4.362 mm. Breedte: 1.800 mm. Wielbasis: 2.630 mm. Minimum gewicht: 1.230 kg

- Motor: Ford 1998 cc Pipo-built I4 Duratec WRC
- Vier cilinders, 16 kleppen
- Boring: 85 mm, Slag: 85 mm
- Piëlektronisch motormanagementsysteem
- Turbo: Garrett (met FIA-verplichte 34 mm inlaatrestrictor)
- Vermogen: 300 pk bij 6.000 tpm
- Koppel: 550 Nm bij 4.000 tpm

Brandstoftank: FIA FT3 tank

Wereldkampioenschappen Rally in Noorwegen en Japan. Nu dat Grönholm en Rautiainen het raceparcours hebben verlaten, zijn de verwachtingen voor Hirvonen en Lehtinen hoog gespannen. En terecht, gezien hun succes in 2007.

Lees meer over het werk achter de schermen van Fords rallysucces op pagina 14-16.

Rally rijden vergt vaardigheid en stalen zenuwen, maar in moeilijke situaties speelt ook humor een onmisbare rol. In 2003, toen het team op maar drie wielen tussen twee etappes in Argentinië richting het serviceterrein reed, gaf Grönholm een verbijsterende reactie. Zonder een spier te vertrekken, zei Grönholm tegen de journalist die hem op het missende wiel had gewezen: "Wat? Heeft iemand een wiel van ons gejat?"

Landgenoten **Mikko Hirvonen** en bijrijder **Jarmo Lehtinen** zetten hun succesvolle carrière in het Ford team voorlopig wel voort. Dit duo reed in de laatste rally van het jaar in Wales, Groot-Brittannië, naar de eerste plaats, net als in de

Beurzen

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

22

MOFFETT biedt
vrijheid en
efficiëntie



METHOD – LOAD HANDLING MAGAZINE

is Hiabs klantenmagazine met een oplage van ca. 70.000 exemplaren.

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

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

Inhoud



Nieuwe leden in
de XS familie

UITGEVER



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

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

Sectoren

4 RISKANT WERK VOOR BRANDWEERLIEDEN

Een afstandbedienbare kraan met getande grijper is de oplossing voor een van de gevaarlijkste taken voor brandweermannen.

9 STERK IN FRANKRIJK

JONSERED draagt bij aan afvalbeheer aan de Atlantische kust.

Klanten

14 DYNAMISCH RALLYHUIS

Het rallyteam van Ford wordt gesteund door maar liefst 120 mensen, die elk onmisbaar zijn voor de overwinning.

17 INHAALSTROOK NAAR SAMENWERKING

Snelle reactie speelde belangrijke rol toen Havator Oy een nieuwe kraanpartner koos.

22 VRIJHEID EN EFFICIËNTIE

MOFFETT klanten in Zweden en Engeland delen hun ervaringen over deze efficiënte meeneemheftrucks.

24 IN ÉÉN KEER GOED IN NOORWEGEN

Aan de voet van een van de langste bergketens ter wereld produceert Bussbygg alle onderdelen voor elk laad- en lossysteem.

Technologie

12 ERGONOMIE DIE WÉRKT

Een ploegendienst in de cabine van een houtkraan kan zorgen voor stijve spieren en gewrichten; regenachtig weer maakt het er niet beter op. Ergonomie biedt uitkomst.

18 BESPARING VAN BRANDSTOF EN EMISSIES

Een besturingssysteem dat minder belastend is voor het milieu en toch het hefvermogen en de kostenefficiëntie van de kraan verhoogt? Dat is nog eens goed nieuws.

Producten

8 XS FAMILY KRIJGT ER TWEE KRANEN BIJ

De nieuwste telgen van de XS familie autolaadkranen van HIAB – HIAB XS 211 en HIAB XS 1055 – zijn in 2007 op grote schaal gelanceerd.

Algemeen

6 DICHTER BIJ DE KLANT

De enige manier om uit eerste hand te horen wat klanten werkelijk nodig hebben voor laden en lossen is via nauwe samenwerking met die klanten zélf, zegt Hiabs President Pekka Vartiainen.

21 NIEUWS



Afstandbedienbare gatenzaag voert

RISKANTE TA uit voor brandwee

Een afstandbedienbare kraan met een getande grijper. Dit is de oplossing voor een van de gevaarlijkste taken die brandweerlieden moeten uitvoeren. "Gaten maken in een dak om hete verbrandingsgassen uit een brandend gebouw te laten ontsnappen is riskant en moeilijk," zegt Sven-Olov Hansson, assistent-hoofd van reddingsoperaties bij de calamiteitendienst in Sundsvall-Timrå in Zweden. "Nu kan dat in elk geval een stuk veiliger."

KEN rlieden

De nieuwe oplossing is het resultaat van samenwerking tussen Sundsvall-Timrå reddingsdiensten en Hiab. “Het waren **Bo Elgenström** bij de reddingsdiensten en ik die onze voorstellen en ideeën samen met Hiab besproken hebben,” vertelt **Sven-Olov Hansson**. “Toen besloot Laxo Mekan het systeem voor ons te bouwen.” Het resultaat was een op afstand bedienbare HIAB XS 477 met zes hydraulische armen en een Jib 100 geïnstalleerd op een demonteerbaar platform.

“Omdat wij al drie containerwagens hadden die het nieuwe platform konden vervoeren, hoefden we niet te

investeren in een extra wagen,” legt Sven-Olov Hansson uit. “Dat hield de kosten lager.”

Hoe belangrijk het is om snel gaten te kunnen maken in een dak, bleek in het voorjaar van 2005 toen een compleet blok oude gebouwen in het centrum van Sundsvall afbrandde. “We hebben toen de verbrandingsgassen niet snel genoeg kunnen laten ontsnappen, waardoor het vuur helaas snel om zich heen greep.”

Bij die brand sprong het vuur binnen de kortste keren over van het ene gebouw naar het andere via uitsparingen in de muur met extra isolatie en zolderruimtes. Als de nieuwe kraan al in gebruik was geweest, had de schade waarschijnlijk aanzienlijk beperkt kunnen worden.

In de toekomst worden meteen bij het starten van de bluswerkzaamheden gaten gemaakt, als preventieve standaardprocedure. “Ook al is er alleen brand op de begane grond. Onze ervaring is dat een brand heel snel om zich heen kan grijpen als het eenmaal is begonnen.”

Door de verbrandingsgassen snel te laten ontsnappen, verbetert ook het zicht binnenin het brandende gebouw.

Das maakt een brandhaard gemakkelijker op te sporen en dus sneller te blus-

sen. Zo wordt brandbestrijding sneller en doeltreffender.

Onbeperkte toepassingen

De nieuwe kraan kan via afstandbediening door één persoon in een hoogwerker worden bediend. Op deze veilige afstand kan de kraan nauwkeurig in positie worden gebracht om met de getande grijper door de dakbedekking heen te breken en gaten te maken waardoor onverbrande gassen naar buiten kunnen. De kraan strekt 30 meter recht omhoog of 26 meter zijwaarts. Dankzij de acht meter lange jib is het zelfs mogelijk om gedeeltelijk over platte daken heen te reiken. “Vanwege het formaat van de kraan zijn ook daken op acht hoog goed bereikbaar,” vertelt Sven-Olov Hansson.

Voorheen moesten brandweermannen zelf het dak op en handmatig een gat forceren. Behalve dat het gevaarlijk is om dat te doen als daaronder ergens een brand woedt, betekende het vaak dat er gelopen moest worden op besneeuwde, gladde daken hoog boven de grond. Dat op zich al maakt een dergelijke operatie een riskante onderneming.

De kraan zal ook in allerlei andere situaties worden ingezet. “Alleen ons voorstellingsvermogen legt hier de beperkingen op,” zegt Sven-Olov Hansson. “Wij kunnen hem bijvoorbeeld ook gebruiken tijdens zware storm om dakpanelen die dreigen weg te waaien vast te zetten, grote verkeersborden die omver zijn geblazen of bomen die zijn omgewaaid.”

Ook nu, terwijl per ploeg drie man worden opgeleid voor de bediening van de kraan, wordt nog gekeken naar andere hydraulische gereedschappen om de kraan voor andere taken uit te rusten. De nieuwe uitbreiding betekent een verbetering van zowel de veiligheid als de efficiëntie voor de calamiteitsdienst in Sundsvall-Timrå. ■

Tekst: Ulf C. Nilsson

Foto's: Per Trané

Dichter bij de klant

Alleen door nauwe samenwerking met klanten is het mogelijk uit eerste hand informatie te krijgen over wat die klanten wérkelijk nodig hebben voor laden en lossen in de verschillende markten.



"Marktleiderschap vereist technologisch leiderschap",
zegt Pekka Vartiainen.

Hiabs strategie is dicht bij haar klanten staan. Hiabs President **Pekka Vartiainen** erkent dat al veel andere bedrijven hetzelfde doel voor ogen hadden, maar dat het in veel gevallen bij woorden is gebleven.

Maar hoe wordt een besluit van het Hiab Head Office in Helsinki, Finland, geïmplementeerd in voor de klant tastbaar beleid van hetzelfde bedrijf in de Tsjechische Republiek, Australië, Canada en alle andere landen waar Hiabs producten over de weg rollen?

”Anders dan onze belangrijkste concurrenten streeft Hiab ernaar om producten en diensten rechtstreeks via onze eigen verkoopbedrijven aan de man te brengen. Daardoor staan we beter in contact met onze klanten”, legt Vartiainen uit.

Hij vervolgt dat dit beleid altijd in praktijk is gebracht en al zichtbare resultaten heeft geboekt in bijvoorbeeld Australië, waar Hiab BG Crane Pty. Ltd. overnam, zijn eigen importeur sinds jaar en dag. Het nieuwe Hiab Australia bezet in dat land een solide positie op de markt voor laden en lossen. Het bedrijf heeft een goede geografische dekking, en zijn portfolio van laad- en losmateriaal dekt Hiabs complete aanbod. Over het algemeen verzorgt het bedrijf zelf de installatie van en het onderhoud aan de systemen die het verkoopt.

een kant-en-klaar, vooraf bepaald product aanbieden. Dan kunnen we bij elkaar gaan zitten met de klant en bedenken wat het efficiëntste laad- en lossysteem zou zijn voor zijn specifieke wensen en behoeften.”

Vartiainen geeft toe dat dit klinkt als een eenvoudig werkmodel, maar dat het toch gemakkelijker gezegd is dan gedaan. Hij zal de laatste zijn om te beweren dat Hiab deze doelstelling al heeft bereikt en dat het bedrijfsmodel in alle opzichten is aangescherpt om dit ondersteunen. Het gaat er vooral om de manier van denken te implementeren in de hele organisatie, en dat betekent een enorme transformatie waar ons nog veel werk te wachten staat.

”Wij hebben flink wat vooruitgang geboekt, maar we zijn nog lang niet klaar. Ik wil graag benadrukken voor Hiab medewerkers dat iedereen twee oren en maar één mond heeft, en dat luisteren dus gemakkelijker gaat dan praten. Dat wil trouwens ook zeggen dat wij zorgvuldiger naar onze klanten moeten luisteren.”

Door dat te doen zal Hiab uit eerste hand informatie moeten verzamelen over wat klanten in verschillende geografische regio's en gebruikersgroepen werkelijk willen. En de markten zijn erg verschillend: de vraag naar verschillende laad- en lossystemen is in West-Europa en Noord-Amerika bijvoorbeeld anders dan die op de groeiende markten in het Midden-Oosten of Azië. Daarom is het zo belangrijk dat de nieuwste informatie uit het veld wordt gecommuniceerd naar Hiabs productontwikkeling.

Dit onderwerp wordt ook aangesneden in Hiabs jaarrapport, waarin wordt beschreven dat het bedrijf mogelijkheden onderzoekt om zijn aanwezigheid in groeiende markten te vergroten door zijn productreeks uit te breiden met laad- en losmateriaal met eenvoudigere technologie.

“Het productaanbod aanpassen aan de plaatselijke omstandigheden is voor Hiab een grote uitdaging.”



”Dit is een mooi praktijkvoorbeeld van wat wij bedoelen met dicht bij de klant staan. Een bedrijf dat eigendom is van Hiab vormt een goed uitgangspunt om zijn activiteiten verder te ontwikkelen, en onze klanten in Australië profiteren daarmee van betere service.”

Hiab heeft dit jaar soortgelijke stappen genomen in Kroatië, de Tsjechische Republiek, Hongarije en Slowakije.

”Door onze importeur aan te kopen zijn we meer in de gelegenheid tot een directe uitwisseling met onze klanten. Op die manier kunnen we onze activiteiten in die landen ook beter ontwikkelen”, zegt Vartiainen en merkt op dat een sterkere plaatselijke aanwezigheid bovendien Hiabs strategie ondersteunt de installatie- en onderhoudsactiviteiten aanzienlijk uit te breiden.

Antwoord op échte vraag

Rechtstreeks contact helpt meer inzicht te geven in wat de klant wil. Het belang hiervan wordt natuurlijk steeds groter naarmate Hiab zich ontwikkelt van een organisatie gebaseerd op productlijnen naar een aanbieder van oplossingen.

”Ook deze aspiratie is niet erg uniek, in de visie van talloze andere bedrijven komt ditzelfde thema naar voren”, merkt Vartiainen op, maar hij benadrukt dat bij Hiab de verandering in bedrijfsfilosofie zichtbaar is in praktische dingen.

”Onze vier productlijnen bieden ongeveer 90 procent van de laad- en lossystemen voor vrachtwagens. Zo kunnen wij eerst luisteren naar de klant in plaats van dat we

”Het productaanbod aanpassen aan de plaatselijke omstandigheden is voor Hiab een grote uitdaging, net als voor andere Westerse bedrijven. In dat opzicht is ‘dichter bij de klant’ voor productontwikkeling vooral een enorme mentale uitdaging. Om een plaatselijk prijsniveau te bereiken is het natuurlijk ook een uitdaging hoe en waar deze producten worden geassembleerd en geproduceerd”, voegt Vartiainen toe.

Meer investeren in productontwikkeling

In de eigen sector is Hiab al wereldwijd marktleider met een marktaandeel van zo'n 20-25 procent. Toch is de lat nog hoger gelegd: Hiab wil de status van marktleider bereiken in al zijn geselecteerde productgroepen in alle geografische regio's.

”Het is ons doel om ook lokaal op belangrijke markten marktleider te zijn. Een nobel streven gezien het grote aantal markten op deze aarde”, grinnikt Vartiainen.

Hij wijst erop dat marktleiderschap vereist dat Hiab ook op technologisch gebied aanvoerder is in de sector. Daarom verhoogt het bedrijf zijn investeringen in onderzoek en productontwikkeling.

”Deze investeringen zullen ervoor zorgen dat we voorlopen in belangrijke nieuwe technologieën. Voor productontwikkeling is het van cruciaal belang dat we weten wat klanten vandaag nodig hebben, maar dat we ook over het vermogen beschikken om een paar jaar vooruit te kijken. In de toekomst zal productontwikkeling steeds meer worden afgestemd op specifieke geografische regio's – dus ook op die manier komen we dicht bij de klant.” ■

Tekst: Compositor/Sami Laakso
Foto: Tomi Parkkonen

De HIAB XS 211 is een van de grootste kranen die zonder extra steunpoten op een twee-assige vrachtwagen geïnstalleerd kan worden.



XS familie krijgt er twee nieuwe kranen bij

De nieuwste leden van de XS familie HIAB autolaadkranen, de langverwachte HIAB XS 211 en HIAB XS 1055, zijn in 2007 op grote schaal gelanceerd.

Hiabs nieuwe auto-laadkranen werden afgelopen juni intern gelanceerd in het Zweedse Saltsjöbaden. Naast de feitelijke productlancering was het evenement ook bedoeld voor de presentatie en bespreking van de plannen en processen van het bedrijf voor de toekomst.

“De belangrijkste boodschap die wij wilden communiceren tijdens dit evenement was dat Hiab tegenwoordig niet meer een leverancier van producten is. In plaats daarvan willen wij nu turn-key-systemen leveren die voldoen aan alle eisen van de klant, waar

de kraan slechts een onderdeel van is,” zegt **Harri Ahola**, Senior Vice President, Cranes.

Langverwacht nieuws

Met de nieuwe uitbreiding van Hiabs familie autolaadkranen is het kranenportfolio dus nog groter geworden. “Onze klanten stonden te springen om Hiab systemen in dit segment, en nu kunnen we aan hun vraag voldoen,” zegt Eduardo Calejero, Vice President, Sales & Marketing, Loader Cranes.

Het applaus toen de nieuwe producten werden gepresenteerd was overweldigend. In de loop van de herfst vonden op meerdere

plaatsen lokale marktlançeringen plaats, speciaal gericht op plaatselijke klanten en de specifieke omstandigheden voor die bepaalde markt.

Grootste autolaadkranen tot nu toe

Het HIAB XS segment bestaat nu uit autolaadkranen in 28 verschillende formaten en diverse jibs. De nieuwe HIAB XS 1055 is Hiabs grootste autolaadkraan tot nu toe, en kan met een jib een hoogte van bijna 32 meter bereiken. De kraan zelf kan worden voorzien van maximaal tien hydraulische uitschuifdelen en heeft een bereik van bijna 24 meter, waarbij hij nog steeds ladingen tot 2,5 ton kan verwerken.

Dankzij Hiabs unieke besturingssysteem en de combinatie met een variabele pomp ligt het brandstofverbruik lager, wat

zowel geld bespaard als ook het milieu minder belast. Uiteraard is de XS 1055 uitgerust met het meest geavanceerde HiPro besturingssysteem. De elektronica garandeert dat de bewegingen van de kraan soepel en snel zijn en zorgt waar nodig voor extra hefvermogen.

Daarnaast komt in de toekomst een elektronische functie beschikbaar voor alle modellen uitgerust met elektronica, genaamd Boom Deployment Assistant (BDA). Deze functie houdt alle bewegingen in de gaten als de kraan in en uit zijn parkeerstand beweegt en minimaliseert de kans op kostbare fouten.

Allround kraan met maximaal acht hydraulische uitschuifdelen

Het andere nieuwe model is de XS 211, die nu een van de grootste kranen is die gemonteerd kan worden op een twee-assige vrachtwagen



Sterk in Frankrijk

– JONSERED draagt bij aan afvalbeheer aan de Atlantische kust

Veel vakantieoord hebben in de zomer tien keer zoveel inwoners als in de winter. Dat geldt ook voor een district dat bestaat uit vijf kleine plaatsen langs de Franse Atlantische kust. Method was erbij toen een nieuwe vuilniswagen uitgerust met een JONSERED kraan in gebruik werd genomen door de lokale gemeentediensten.

De Côte de Lumière ligt ten zuiden van Nantes in de streek Vendée. Hier hebben de vijf districten van Brem-Sur-Mer, Brétignolles-Sur-Mer, Le Fenouiller, Sainte-Croix-de-Vie en Saint-Hilaire-de-Riez de krachten gebundeld in een partnerschap genaamd 'Communauté de Communes Côte de Lumière', met als doel de diensten die zij verzorgen voor lokale inwoners effectiever en kostenefficiënter te organiseren.

Het probleem van dit vakantieoord en vele andere is het extreme verschil in inwoneraantallen tussen het hoogseizoen en daarbuiten. **Jacques Fraisse**, President van de milieuc commissie van de stadsraden: "Wij moeten allerlei openbare voorzieningen

en afvalfaciliteiten verzorgen voor 270.000 inwoners, terwijl we in de winter maar 27.000 inwoners hebben – oftewel ééntiende van wat hier in de zomer woont. Daardoor maken we voor elke aankoop bijzonder hoge kosten, want altijd moeten we rekening houden met die piekperiode." De plaatselijke vuilniswagens zijn meestal 's ochtends en 's middags onderweg, in het hoogseizoen ook op zon- en feestdagen.

Het is zelfs zo dat het huisvuil alleen al een grote uitdaging vormt voor de vijf gemeenten. Om te voorkomen dat inwoners hun afval in de natuur dumpen, of het naast overvolle containers moeten zetten, zijn doeltreffende afvalfaciliteiten nodig. Afvalscheiding moet dus vooral functioneel zijn, en dat geldt ook voor de 'afvalcontainers' die aan elk huis worden toegewezen. De bewoners worden uitgebreid geïnformeerd door een blad met algemene en speciale informatie, uitgegeven door het districtsbestuur. Daarnaast zijn zorgvuldig opgestelde brochures beschikbaar met tijden en routes van de vuilniswagens voor alle vijf de lokale districten.

Maar dit is nog niet alles. **Marc Bonnion**, manager van de afdeling milieu: "Onze experts lopen regelmatig door de straten vóórdat de afvalcontainers worden geleegd om de inhoud van de bakken te controleren. Als dan blijkt dat een container het verkeerde afval bevat, wordt deze gemarkeerd en niet geleegd. 's Middags gaan adviseurs bij de betreffende huishoudens langs, leggen uit waarom de containers niet zijn geleegd en geven advies over hoe het probleem kan worden opgelost. Door deze aanpak is het foutpercentage gedaald naar ongeveer 20%." Het opgehaalde afval wordt zoveel mogelijk gerecycled. Marc Bonnion: "Zo kunnen wij een deel van onze kosten compenseren en leveren wij onze inwoners een kosteneffectievere service."

De HIAB XS 1055 is Hiabs grootste autolaadkraan tot nu toe.

zonder dat verder extra steunpoten nodig zijn. Deze allround kraan kan geleverd worden met maximaal acht hydraulische uitschuifdelen en kan worden voorzien van ofwel het handmatige Duo of Pro besturingssysteem, ofwel het radiografisch bestuurd HiDuo of HiPro systeem.

De nieuwste twee telgen van de Hiab familie pronken natuurlijk ook met de speciale kenmerken van de XS serie. Ze zijn erg compact en licht in verhouding tot de prestaties die ze leveren. ■

Tekst: Ulf C Nilsson

Foto's: Boman Communication

De chauffeur heeft toegang tot de laadvloer via een lift die geheel volgens EU-normen is gebouwd, van waaruit hij een uitstekend overzicht heeft om de JONSERED 1620 Z te bedienen.

► In de vijf lokale districten worden op strategische plaatsen faciliteiten aangeboden voor vier verschillende categorieën afval (papier/karton, plastics/verpakkingen, glas en groenafval). Hoewel een aantal van deze containers nog steeds op een straathoek staat en wordt beschermd door buizenframes, zijn ze op andere plaatsen, bijvoorbeeld aan het strand, in rivierbeddingen of stadscentra, esthetisch ondergronds weggewerkt en alleen herkenbaar aan de roestvrijstalen schacht waar het afval in wordt goet.

Het wagenpark van de vuilophaaldienst van de vijf districten bestaat nu uit 13 voertuigen. In totaal worden daarmee 900 afvalcontainers verwerkt. Begin mei werd een nieuwe vuilniswagen in gebruik genomen, met voor het officiële inwoneraantal indrukwekkende afmetingen: een Mercedes-Benz Actros 2541 (8x2) Euro 5 met meesturende voortrein en vuistassen.

In de vijf regio's

Deze ontwikkeling is in gang gezet door de regionaal invloedrijke wagenfabrikant Blanchard SAS (www.groupe-blanchard.com) met het hoofdkantoor in Changé bij Le Mans en belangrijke dochterondernemingen in zowel Nantes als Cholet. Al sinds 30 jaar is Blanchard SAS een belangrijke Hiab partner in Frankrijk voor de distributie en assemblage van kranen van de merken HIAB en JONSERED, evenals MULTILIFT haakarmen en MOFFETT meeneemheftrucks in de regio's Mayenne, Maine et Loire, Sarthe, Vendée en Deux-Sèvres. Het is niet toevallig dat de 'Communauté des Communes' het verzoek indiende dat de nieuwe vrachtwagen uitgerust zou worden met een JONSERED 1620 Z type recyclingkraan. Sinds begin 1989 is Blanchard een exclusieve agent voor Hiab France, en heeft in deze periode tot mei 2007 al bijna 200 units in zijn gebied verkocht (HIAB en JONSERED kranen, MULTILIFT haakliften). Terwijl Blanchard Carrosserie Industrielle SAS in 2006 185 JONSERED kranen verkocht

vanuit drie locaties, omvatte in mei 2007 de orderbalans al 120 Hiab productsystemen.

In totaal is JONSERED sterk vertegenwoordigd in Frankrijk. Volgens Sales Director Michel Poirson, verantwoordelijk voor de JONSERED productreeks bij Hiab France, wordt 45% van de kranen gebruikt in de bosbouw/houtindustrie en 55% in de recycling. Hiab France heeft in het land 20 exclusieve agenten, die met hun dochterbedrijven en erkende reparateurs een snelle service in meerdere regio's kunnen garanderen. In de regio Parijs zorgt Hiab France hiervoor door middel van zijn eigen servicecentra.

Sterke positie in de Vendée

De partner van Hiab France Blanchard SAS heeft zich gespecialiseerd in het bouwen van kipauto's, dumpwagens en vuilniswagens, en werkt met een eigen spuitery op zijn hoofdvestiging in Le Mans. De groep bedrijven wordt gerund door Jean-Philippe Galand en heeft in



“De JONSERED kraan is erg gebruiksvriendelijk en werkt heel nauwkeurig.”



“Vooral het direct reageren van de hydraulica vind ik prettig”, zegt operator Denis Leroy (links). Rechts: Michel Poirson van Hiab.

totaal 30 uitermate goed opgeleide medewerkers in dienst. De sterke positie die Blanchard geniet op de regionale markt heeft net als de modern uitgeruste werkplaats in belangrijke mate bijgedragen aan het binnenslepen van het contract voor de nieuwe vuilniswagens voor het partnerschap van stadsraden. Dit wordt gecombineerd met het feit dat het bedrijf de producten opbouwt op chassis van alle merken vrachtwagens, en bovendien, als hydraulischspecialist het onderhoud en de reparaties verzorgt voor alle soorten en merken kranen, laadkranen en dumpwagens op de locatie van de klant.

De nieuwe vrachtwagen werd geassembleerd in de Blanchard faciliteit in Cholet, waar Director Didier Briand, die ook verantwoordelijk is voor de verkoop, het vertrouwen heeft gewonnen van een brede groep klanten in zijn verkoopgebied.

De kant-en-klare Mercedes-Benz Actros 3541 (8x2) is een investering van 192.320

euro. De constructie met een dubbele container (2/3 - 1/3 deling) kan achterwaarts worden gekanteld en heeft twee kleppen die hydraulisch 2700 opzij te klappen zijn. De chauffeur heeft toegang tot de laadvloer via een lift die geheel volgens EU-normen is gebouwd, van waaruit hij een uitstekend overzicht heeft om de JONSERED 1620 Z te bedienen. De JONSERED 1620 Z is speciaal ontwikkeld voor afvalverwerkingscentrales. Een Kinshofer System KM 921 is op de kraan gemonteerd voor het heffen, openen en terugzetten van afvalcontainers

Demonstratie van de wagen

Didier Briand (namens Blanchard SAS) en Michel Poirson (namens Hiab France) waren aanwezig tijdens de officiële overdracht van de nieuwe vuilniswagen. Als vertegenwoordiging van het partnerschap van stadsraden waren aanwezig; Patrick Nayl, burgemeester van St. Hilaire, Jacques Fraisse, loco-burgemeester en verantwoordelijk voor milieuzaken, Marc Bonnion, plaatsvervangend manager van de afvalverwerkingscentrales en andere specialisten van de plaatselijke afvalverwerkingscentrale.

Ook Method was bij de overdracht en presentatie, en mocht de nieuwe vrachtwagen begeleiden op zijn route. Chauffeur Denis Leroy (34) was enthousiast over de wagen: “Hij is gemakkelijk te manoeuvreren met zijn voortrein en vuistas en zijn compacte ontwerp, en is erg prettig om mee te werken.” Ook vertelde hij vol lof over het ontwerp van

Blanchard en de toegankelijkheid van het kraanplatform: “Ik hoeft nu niet meer omhoog te klimmen en kan nu veilig met de lift op het werkplatform komen. Ik heb vanaf hier een prima overzicht.” Wat betreft de JONSERED kraan: “De besturing is logisch en duidelijk ingedeeld. Vooral het direct reageren van het hydraulische systeem vind ik prettig.”

Bij het oprijden van het terrein van de afvalverwerkingscentrale moet Leroy altijd erg voorzichtig zijn: “Vaak staat alles vol met auto's. Dan komt het hoge hefvermogen van de kraan bijzonder goed van pas, omdat die ladingen tot 2.100 kilo kan heffen op een afstand van acht meter. Daarmee kan ik zelfs de containers over de bestuurderscabine heen tillen. De JONSERED kraan is erg gebruiksvriendelijk en werkt heel nauwkeurig.” De 1620 Z is hydraulisch uitschuifbaar. Deze welkome toevoeging aan zijn nieuwe werkomgeving waren trouwens ook erg handig voor de recyclingplanner, omdat hij alleen één afvalverwerkingscentrale kon bereiken door een ‘verboden in te rijden’ bord te negeren omdat een auto de toegang tot de volgende faciliteit blokkeert. ■

Tekst en foto's: Gerlach Fronemann

Bij Loglift Jonsered in Salo in West-Finland heeft men al sinds 1965 ervaring met houtkranen. Al even lang wordt gewerkt aan ergonomie.

"Wij hebben onze eigen onderzoeks- en ontwikkelingsafdeling, maar ergonomie wordt ontwikkeld door iedereen – dus ook door onze klanten met hun wensen en eisen", zegt **Kalevi Sjöholm**, OEM, Business Development Director voor Loglift Jonsered.

Ongeveer 80 procent van de LOGLIFT en JONSERED houtkranen op vrachtwagens is uitgerust met een operatorstoel achter of naast de arm in de open lucht. Tegenwoordig wordt een houtkraan echter steeds vaker uitgerust met een cabine.

"De cabine is een Scandinavisch verschijnsel dat ook in de Verenigde Staten en Midden-Europa aan populariteit wint – in gebieden dus waar je beschutting nodig hebt tegen de kou en de regen", zegt Sjöholm en begint aan een rondleiding langs de ergonomische eigenschappen van LOGLIFT en JONSERED houtkranen.

Een andere belangrijke risicofactor zijn onderhoudswerkzaamheden aan houtkranen. Door het oppervlak van de onderhoudsplatforms op te ruwen en groter te maken, kan het onderhoud nu een stuk veiliger worden uitgevoerd.

"Bovendien zijn de ventielen nu zo geplaatst dat ze rechtstreeks vanaf de grond of gemakkelijk vanaf de onderhoudsplatforms te bereiken zijn", legt Sjöholm uit.

Gepatenteerd stoelmechanisme

De stoel van de houtkraan is ergonomisch gezien een hoofdstuk apart; voor alle varianten, dus mét of zonder cabine, is een stoel ontworpen om goede steun te geven aan de lendenwervels. Bovendien is hij voorzien van stoelverwarming, wat vooral belangrijk is als bij koude temperaturen wordt gewerkt; hij blijft aangenaam warm en wordt niet zo nat.

"De stoel kan in een handomdraai naar voren en naar achteren, en omhoog en omlaag worden versteld. Loglift Jonsered heeft dit mechanisme

gepatenteerd. Ook kan de positie en de hoek van de pedalen en hendels worden ingesteld, en omdat de hendelbeweging en de bedieningskracht van de ventielen zijn geoptimaliseerd, kunnen meerdere hendels probleemloos tegelijkertijd worden bediend. De cabines van de kranen worden geleverd met onze gepatenteerde mechanische besturing-instrumenten; de digitale zijn optioneel. Daarmee is er nauwelijks nog kracht nodig om de kraan moeiteloos te besturen, en de bewegingssnelheden kunnen worden aangepast aan de voorkeur van de operator", zegt Sjöholm.

"Tot in het kleinste detail hebben we rekening gehouden met het feit dat operators er in alle soorten en maten zijn", voegt hij toe.

De stoel van de operator kan een klein stuk opzij worden gezet zodat hij zich niet direct achter de arm bevindt; de operator krijgt zo een breder zicht in de gewenste richting. De kraanarmen in LOGLIFT en JONSERED kranen zijn zo smal mogelijk ontworpen, en de leidingen lopen vlak langs de zij-

Ergonomie die wérkt

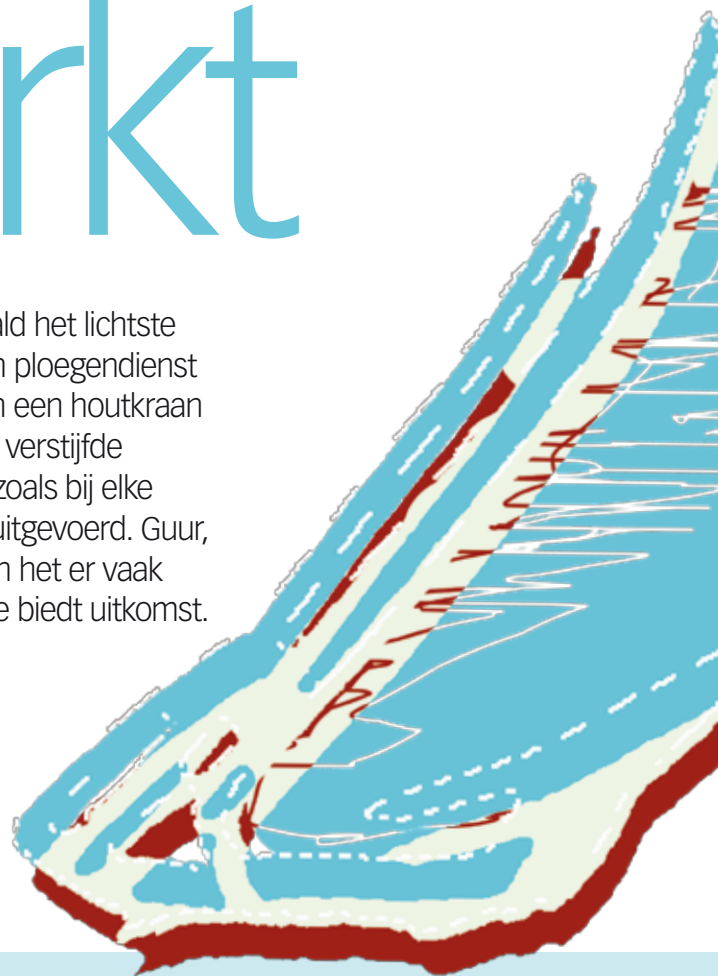
Aanpassingen voor comfort van operator

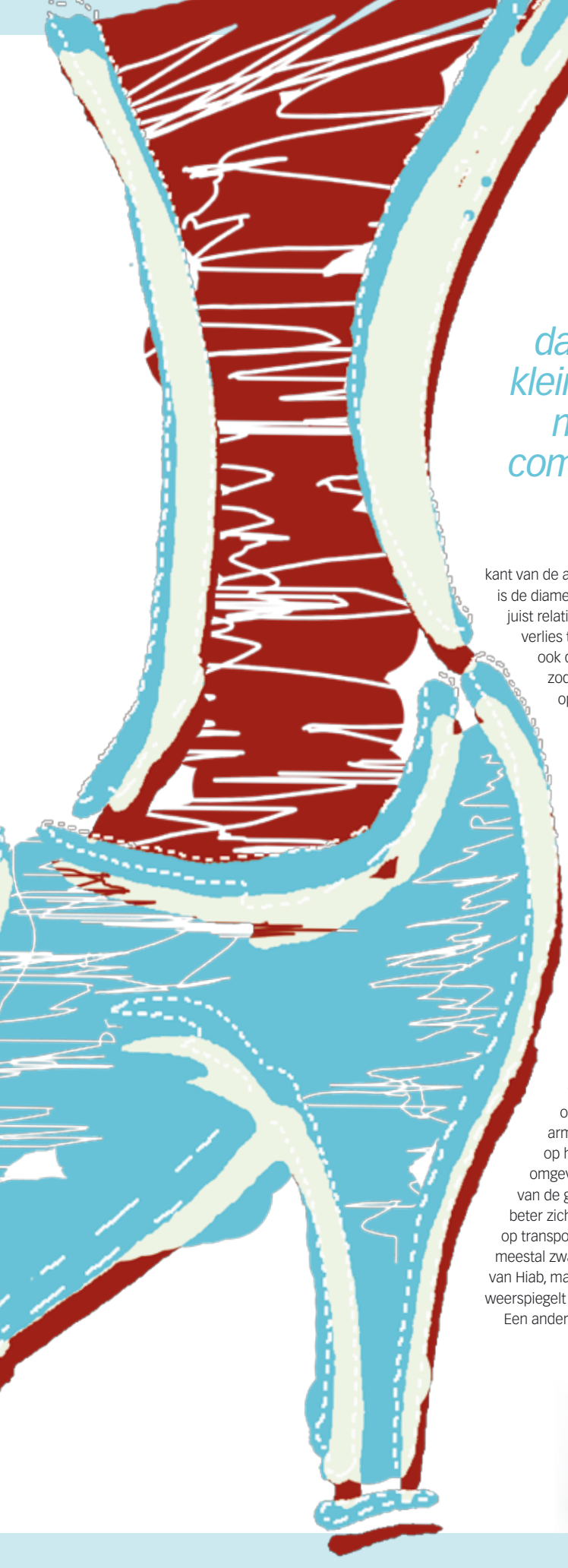
"Als we bij de grond beginnen, zien we als eerste de ladder; die is ontworpen zodat de operator gemakkelijk vanaf de grond in zijn stoel kan klimmen. De ladder heeft bredere sporten, een kort stootbord en een ruw oppervlak waarop ijs en sneeuw zich niet kunnen blijven liggen", legt Kalevi Sjöholm uit.

In de kranen die zijn voorzien van een cabine kan de unit met bedieningshendels opzij worden gedraaid zodat het gemakkelijker in- en uitstappen is. En met twee deuren, één aan de voorkant en één aan de zijkant, kan de operator altijd kiezen welke uitgang voor een bepaalde situatie het meest geschikt is.

De opgeruwde sporten en stevige leuningen verlagen de kans op vallen. Ze bieden de operator houvast om zich op te trekken en zorgen voor extra veiligheid als hout wordt geladen. De benen van de operator worden beschermd door de stangen.

Hout laden is niet bepaald het lichtste werk dat er bestaat: een ploegendienst draaien in de cabine van een houtkraan kan leiden tot behoorlijk verstijfde spieren en gewrichten, zoals bij elke baan die zittend wordt uitgevoerd. Guur, regenachtig weer maken het er vaak niet beter op. Ergonomie biedt uitkomst.





“Een
kraancabine
is als een
damesschoen:
klein van buiten,
maar ruim en
comfortabel van
binnen.”

kant van de arm. Anders dan bij de kraanarm is de diameter van de leidingen en slangen juist relatief groot gehouden om drukverlies te minimaliseren. Dit voorkomt ook dat de leidingen te heet worden, zodat de kans kleiner wordt dat operators zichzelf kunnen branden als zij deze leidingen per ongeluk aanraken.

Xenon lampen voor beter zicht

De optionele xenon lampen tillen het begrip verlichting naar een geheel nieuw niveau:

“Met de xenon lampen is het bijna alsof je bij daglicht bezig bent, ook al is het midden in de nacht”, legt Sjöholm uit en voegt eraan toe dat de halogeenlampen van de standaarduitrusting trouwens ook voor goede verlichting zorgen. Beide varianten worden boven de stoel van de operator geïnstalleerd en op de arm, zodat de lichtbundel is gericht op het op te pikken voorwerp en de omgeving. Verder zorgt de gele kleur van de grijper ervoor dat hij in het donker beter zichtbaar is. De kleur van kranen die op transportunits worden gemonteerd is meestal zwart, net als vele andere producten van Hiab, maar is mat, zodat er geen licht weerspiegelt dat vermoeiend is voor de ogen. Een andere eigenschap die het werk van

de operator gemakkelijker maakt is het feit dat bij LOGLIFT en JONSERED de operator de steunpoten van de kraan kan bedienen vanuit de operatorstoel. Ook een goed functionerend hydraulisch systeem draagt bij aan het bedieningsgemak; zachte en nauwkeurige bewegingen maken de kraan comfortabel om te bedienen en zijn minder belastend voor zowel de kraan als voor de operator.

De cabine als damesschoen

Een houtkraan met een open operatorstoel kan worden uitgerust met een optionele beschutting, die achter de rug van de operator langs tot boven zijn hoofd doorloopt en bescherming biedt tegen regen en wind. Bij kranen voorzien van een cabine speelt het weer natuurlijk sowieso geen rol.

“Cabines hebben standaard verwarming en een ventilator voor frisse lucht, en voor warme zomerdagen is optioneel airconditioning leverbaar”, zegt Kalevi Sjöholm.

Hij vergelijkt de cabine met een damesschoen: klein van buiten, maar ruim en comfortabel van binnen.

“In de kranen met cabine zijn de ventielen buiten de cabine geplaatst zodat binnenin niets te merken is van dampen, geluid en hitte. Verder zijn geluiddempende materialen gebruikt voor zowel cabinewanden als dak. Bij het selecteren van de materialen voor de voetenruimte was het belangrijkste criterium dat het gemakkelijk schoon te maken moet zijn”, merkt Sjöholm op.

De lijst ergonomische eigenschappen gaat verder: “Hendels en druktoetsen zijn binnen handbereik van de stoel gepositioneerd. Een hydraulische cilinder brengt de complete cabine diagonaal omhoog en omlaag; in de achterste diagonale stand is er minder beweging en voelt de operator de lading een stuk minder.”

En net als bij schoenen is ook bij de cabines aandacht gegeven aan het ontwerp. De voorruit loopt bijvoorbeeld rond – en niet alleen omdat dat er mooi uitziet.

“De rondlopende polycarbonaat ruit spiegelt niet, geeft een ruimtelijk gevoel, veel overzicht en is schokbestendig”, vertelt Sjöholm. ■

Tekst: Compositor/Tiia Teronen

Illustratie: Topi Saari





John Millington, Logistics Manager: "Het belangrijkste in de logistiek is anticiperen en begrijpen wat er logistiek gezien nodig is voor het héle project. Het geeft een geweldig gevoel als alles op rolletjes loopt."



John Godber, Parts Controller: "Prachtig om te zien hoe je eigen inspanningen bijdragen aan het succes van het hele team. Ik ben er trots op dat ik de verantwoordelijkheid draag voor de vervangende onderdelen."

Achter de schermen van het meest dynamische rally-huis

Het rallyteam van Ford wordt gesteund door maar liefst 120 mensen, die elk onmisbaar zijn voor de overwinning.

In 1979 wonnen zij voor het laatst de merkentitel in het Wereldkampioenschap Rally – pas in de glorieuze jaren 2006 en 2007 gingen ze er andermaal met de merkentitel vandoor. Bijna wisten ze ook nog de coureurstitel in de wacht slepen, maar zagen die na een spannende strijd aan hun neus voorbijgaan.

De knowhow, vakkundigheid en professionaliteit van het Ford rallyteam worden in elke race weer op de proef gesteld. Daarbij draait het maar om één ding: blijft alles de hele race lang werken zoals het hoort? De coureurs leveren hun bijdrage met hun professionaliteit, maar al het andere hangt af van het werk achter de schermen en de voorbereidingen die daar worden getroffen. Een overwinning is een passende kroon op het werk dat het hele jaar door én tijdens de rally doorgaat.

De teamleden nemen hun werk serieus en zetten zich voor de volle honderd procent

in. Ieder heeft zijn eigen taak, maar staat ook klaar om anderen een handje te helpen als dat nodig is. In elk rallyteam moet een uitgebreide knowhow aanwezig zijn, en daarom helpt het als er mensen bij zijn met verschillende achtergronden.

Zodra ronde één achter de rug is, is het tijd om verder te gaan naar de volgende rallylocatie. Maar wat gebeurt er tussen de ene manche en de volgende? Wat moet het team eigenlijk dag in, dag uit doen om een overwinning überhaupt mogelijk te maken?

Rally Event Manager **David Simpson** van M-Sport Ltd is 24 uur per dag, zeven dagen per week verantwoordelijk voor het reilen en zeilen van Fords rallyteam. Hij moet niet alleen zorgen voor het materieel en de medewerkers, maar ook voor de catering en de uitstraling van de rally area van het team. Het is Simpsons taak erop toe te zien dat de juiste mensen de juiste dingen doen op het juiste



Alex Mottram, Rally Technician: "Rechtstreeks en duidelijk communiceren heeft de grootste prioriteit in het werk van de monteur en het complete team. Informatie moet snel worden doorgegeven."



Een paar jaar geleden schafte M-Sport zijn eerste MOFFETT meeneemheftruck aan.



David Simpson, Rally Event Manager: "Snel en georganiseerd werken is voor mijn baan het allerbelangrijkste. Je moet beslissingen efficiënt kunnen nemen."

Millicent, George en Eugene reizen de wereld rond met het Ford team.



moment, zodat het team optimaal is voorbereid op probleemsituaties.

Soms is het werk erg hectisch, maar Simpson zegt dat hij zich geen betere baan kan voorstellen.

"Deze baan is perfect als je elke werkdag iets anders wilt doen en ervan geniet je voor honderd procent in te zetten. Dat is de enige manier om ervoor te zorgen dat er op elk moment voldoende motivatie is, omdat het werk niet alleen veel tijd in beslag neemt, maar omdat ook de omstandigheden voortdurend veranderen."

Simpson komt een paar dagen voor de start van de rally aan op de locatie om alles volgens plan te laten verlopen.

"Alles hangt af van een goede basisplanning; schema's en checklijsten zijn belangrijke tools omdat het werk het hele jaar door wordt uitgevoerd", benadrukt Simpson.

Het efficiëntste teamlid

Omdat zoveel goederen vervoerd moeten worden en de meeste spullen zwaar zijn, komt er heel wat spierkracht bij kijken om alles in goede banen te leiden. Tot een paar jaar geleden werden de opleggers handmatig geladen en gelost, of met gehuurd materiaal, maar toen schafte M-Sport uiteindelijk zijn eerste MOFFETT meeneemheftruck aan.

Volgens Simpson maakt de meeneemheftruck het leven van het team een stuk gemakkelijker. De teamleden kunnen zich meer richten op hun eigen verantwoordelijkheden. Dit jaar werkt het team met het nieuwste M5 25.3 model.

Setup Technician Team Leader Tom Lindsay noemt de nieuwe MOFFETT zijn steun en toeverlaat; de opleggers kan hij nu ook vanaf de zijkant laden en lossen, en de uitschuifbare vork kan het materieel van wand tot wand laden.



Keith Adlard, Controller van Mikko Hirvons auto: "Eerlijk en pro-actief zijn, met coureurs en met collega's – dat is cruciaal bij teamwerk."

- M-Sport gebruikt op de lange ritten een ouder model, maar tijdens de Europese toer, als meer materieel wordt vervoerd, gaat het nieuwe model mee.

"Een meeneemheftruck is voor dit werk echt erg handig. En omdat hij geladen kan worden bij aankomst, is hij direct beschikbaar als hij nodig is."

Lindsays team begint ongeveer een week voor elke race met het uitmeten van het veld en het uitladen van de goederen. Allereerst krijgen de basiselementen hun plek, zoals tenten en keukentrailers. Dan begint het lossen van de andere spullen. Het team is er ook verantwoordelijk voor dat alle bouwdelen op de juiste manier en veilig worden geplaatst.

John Godber is verantwoordelijk voor vervangende onderdelen en het strak georganiseerde magazijn. Daarvoor is een aparte oplegger gereserveerd, met schappen vol dozen van de vloer tot aan het dak. Godbers werk begint zodra de vrachtwagen in de stad aankomt, en is pas klaar als alles weer is ingepakt op steeds weer precies dezelfde plek.

"Wij moeten elk onderdeel blindelings kunnen vinden. We hebben geen tijd te verliezen, vooral niet tijdens een race; daarom moeten we altijd alles op dezelfde plek bewaren."

Het belang van vervangende onderdelen blijkt ook uit het feit dat minimaal twee stuks van elk onderdeel, inclusief de grotere, op voorraad zijn. Als dan het eerste exemplaar wordt gebruikt, is er altijd nog een backup – voor het geval dát.

Essentiële knowhow

Voor de start en tijdens de rally werken maar liefst 12 monteurs aan de wagens. Een daarvan is **Alex Mottram**, die als stagiair aan de slag ging toen hij nog maar net zijn diploma had

IN 2007 BESTOND DE FIA WK RALLY

zestien races op vijf continenten in de loop van 12 maanden. Elke driedaagse rally werd gereden over 1200 km, met 350 km ononderbroken koersen over wegen variërend van glad asfalt tot sneeuw en ijs en ongelijkmatige paden bezaaid met grote stenen.

Via het BP-Ford World Rally Team, deed Ford mee aan alle zestien rondes van de series met twee Focus RS World Rally Cars, bestuurd door tweevoudig kampioenen Marcus Grönholm en Timo Rautiainen en hun landgenoten Mikko Hirvonen en Jarmo Lehtinen. Namens Ford werd het programma verzorgd door langdurig partner M-Sport, drijvende kracht achter de internationale rallyprojecten van Blue Oval. BP-Ford World Rally Team heeft als thuisbasis het terrein van M-Sport in Dovenby Hall in Noordwest-Engeland en werkt sinds 1997 samen met Ford Motor Company.

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

bemachtigd. Dit is alweer zijn zesde jaar bij het Ford team.

"De beste manier om prof te worden is te beginnen als stagiair. De ideale manier om de ontwikkeling van de technologie te volgen, is door er met je neus bovenop te zitten – met andere woorden: sleutelen!"

Volgens Mottram is de technische kant de grootste uitdaging, omdat die zich razendsnel ontwikkelt. Maar uitdagingen zijn er om te overwinnen, en hij geniet nog dagelijks van het werken aan auto's. Als de race begint is Mottram alleen daarvoor in de paddock-area. De tijd tussen de manches wordt ook met de auto's doorgebracht; er is altijd wel iets te repareren en te sleutelen.

Keith Adlard, de man die verantwoordelijk is voor de wagen van Mikko Hirvonen werkt

nauw samen met andere technici en coureurs. Zijn belangrijkste taak is het onderhouden van Hirvons auto en al het technische werk dat daarbij komt kijken. Kortom, Adlard kent Mikko's auto – en alle onderdelen – op zijn duimpje.

"Ik moet ervoor zorgen dat alles klaar ligt als de monteurs aankomen. Zij kunnen dan meteen in hun overalls springen en aan de slag gaan. Bij elke taak in het rallyteam heb je geen tijd te verliezen."

Details die tellen

De organisatie op de rallylocatie draait 24 uur per dag op volle toeren. **John Millington**, logistiek manager van het rallyteam, zegt dat hij de hotelboekingen én de paddockreserveringen voor het volgend jaar al maakt op het moment dat de huidige race is afgelopen.

"Geen tijd te verliezen, want ook voor de race van volgend jaar moet alles lopen als een trein. Een jaar is per slot van rekening zó om, en dit team doet mee aan zestien races voor het Wereldkampioenschap Rally op vijf verschillende continenten."

Logistiek gezien is elk land uniek. Volgens Millington is het in de Scandinavische landen gemakkelijk werken vergeleken met sommige



Tom Lindsay, Setup Technician Team Leader: "Het feit dat je iedereen kunt vertrouwen, en dat elke schakel in de keten sterk is – dat waardeer ik in een team. Met beide voeten stevig op de grond staan is wel de voorwaarde voor dit werk."

andere Europese landen, waar wat meer communicatie en navragen noodzakelijk is.

Het is Millingtons taak om alle kleine details in een functioneel logistiek pakket te integreren in samenwerking met vier andere leden van het logistieke team. Daar komt veel bij kijken: van rekeningen betalen, brandstof voor de auto's regelen en communiceren met plaatselijke samenwerkingspartners. Het team heeft zelfs zijn eigen weermannen die de weersverwachtingen voor de dag van de race voorspellen en communiceren naar de coureurs en monteurs. Dat werk gaat 12 maanden per jaar door.

"Het houdt nooit op, maar dat vind ik heerlijk. Het houdt me fit!" ■

Tekst: Compositor/Kirsi Paloheimo
Foto's: Jyrki Vesa

Samenwerking zonder omwegen

Snelle reactie
overtuigde
Havator te kiezen
voor een nieuwe
kraanpartner.

President **Erkki Hanhiova** van de Havator Group vertelt dat zijn bedrijf in een onvoorziene situatie terechtkwam en daardoor plotseling ergens een kraan vandaan moest toveren: de afgesproken levering van een nieuwe kraan ging op het laatste moment niet door, terwijl die wel al was ingeroosterd voor een opdracht.

Een heikele positie voor Havator dus, maar hulp bleek nabij. "Gelukkig kregen we meteen het advies bij Hiab aan te kloppen en te vragen of ze konden helpen. Uiteindelijk kregen we nog geen twee weken later een vrachtwagen met kraan geleverd."

Die snelle actie was het begin van het partnerschap tussen Havator en Hiab. Hiabs reputatie als vlotte kraanleverancier gaf de doorslag in de aankoopbeslissing. Daarbij wijst Hanhiova wel op het belang van transparantie; prijs is een belangrijke factor, maar boven alles moet je je partner kunnen vertrouwen.

De samenwerking staat weliswaar nog in de kinderschoenen, de verwachtingen zijn inmiddels al hoog gespannen. Havator heeft aangegeven te willen investeren in een partnerschap voor lange termijn door een bijdrage te leveren aan ontwikkelingswerkzaamheden. "Onze eigen

bedrijfstak is voortdurend in beweging – het zou alleen maar logisch zijn met Hiab te bespreken wat er zoal gebeurt, zodat zij die informatie weer mee kunnen nemen in hun productontwikkeling. Op die manier krijg je een win-win situatie."

De Hiab kraan blijkt een uitstekende uitbreiding van Havators wagenpark en werkzaamheden. Hij wordt voornamelijk gebruikt om kraandelen voor roostergieken en contragewichten van de eigen machines te verplaatsen. Een ander belangrijk deel van de opdrachten wordt uitgevoerd voor anderen en omvat bijvoorbeeld het verplaatsen van breekinstallaties.

"Wij hebben de kraan nog maar een paar maanden en voor niet meer dan ongeveer 80 procent ingezet, maar we weten nu al dat we de juiste keuze hebben gemaakt", zegt Hanhiova.

Hij denkt dat het partnerschap in de toekomst meer zal worden uitgediept omdat het wel goed zit met het meest fundamentele element: betrouwbaarheid. Dat is cruciaal voor elke samenwerking. ■

Tekst: Compositor/Kirsi Paloheimo
Foto's: Jyrki Vesa

Operator Hannu Hyvärinen van Havator prijst de nieuwe HIAB XS 800 kraan: het materieel is gemakkelijk te besturen, en omdat 24 uur per dag service beschikbaar is, staat hij nooit lang stil. Jussi Sukuvaara is het met hem eens..

Nummer één in heffen

De Havator Group heeft zijn hoofdvestiging in Tornio, een gemeente in het Finse Lapland, en is een van de grootste aanbieders van hefwerkzaamheden, speciale transportdiensten en havenkraandiensten in de Scandinavische landen. Het bedrijf heeft meer dan 400 medewerkers en is actief in Scandinavië, de Baltische staten en Rusland. Het kranenpark van Havator bestaat uit onder meer assemblagekranen voor gebruik in industrie, autolaadkranen met hydraulische arm voor gebruik in de industrie en stedelijke gebieden, kranen met hydraulische arm voor ruw terrein, evenals crawler- en roostergiekkranen op vrachtwagens en mobiele havenkranen.



Klimaatverandering en brandstofverbruik zijn aan de orde van de dag. Ze gaan hand in hand – het brandstofverbruik omlaag brengen bespaart niet alleen kosten, het verlaagt ook de uitstoot van koolstofdioxide en is goed voor het milieu. Een kraanbesturingssysteem dat de belasting op de omgeving vermindert en tegelijkertijd het hefvermogen en de kostenefficiëntie van de kraan vergroot, is echt goed nieuws.

Besparing van brandstof en EMISSIONS

Hiabs nieuwste generatie kraanbesturingssystemen stelt nieuwe maatstaven voor de industrie door niet alleen het hefvermogen en de efficiëntie te verhogen, maar ook te bezuinigen op brandstofverbruik om de belasting voor het milieu te beperken.

Bij het ontwerpen van een kraan wordt de maximale belasting berekend op basis van het gewicht en de geometrie van de kraan, en op de verwachte levensduur van staalstructuren. Via aanpassingen aan het design kan een lager gewicht worden verkregen door gebruik te maken van staalsoorten met hoge treksterkte en door besturingssystemen te gebruiken die de volledige capaciteit van de structuur weten te benutten. Hiab staat al decennia lang in de voorhoede van ontwerp en het gebruik van

staal met hoge treksterkte. De voortdurende ontwikkeling van de besturingssystemen is de basis geweest van Hiabs succes in het ontwikkelen van productieve en efficiënte kranen.

”Uiteraard profiteert de klant het meest van een kraan die zo licht mogelijk is maar het grootst mogelijk hefvermogen heeft. Met een lichte kraan kan de laadvloer van de vrachtwagen meer nuttige lading vervoeren. Het transport van het volle gewicht van de kraan vereist dan ook minder brandstof,” aldus **Lars Andersson**, R&D Manager Structure Mechanic Hiab Cranes.

Klimaatverandering afremmen

Hiabs kraanbesturingssystemen Pro en HiPro zijn ontworpen om tegemoet te komen aan de vraag die bij de klant bestaat naar lichte



kranen met een groot hefvermogen. Met deze systemen komt er wel 20 procent meer nuttige lading beschikbaar en kan het brandstofverbruik mogelijk met 40 procent omlaag.

“Opmerkelijk is dat voordelen zoals grotere capaciteit en lagere brandstofkosten niet alleen de winst voor de klant vergroten, maar ook een echte bijdrage leveren aan het indammen van de klimaatverandering”, zegt Lars Andersson.

Een kraan heeft energie nodig om te kunnen bewegen en ladingen te kunnen heffen. De meeste kranen hebben tegenwoordig een pomp die een vaste oliestroom levert – in veel gevallen circuleert een groot deel van de olie rechtstreeks terug naar de tank.

Als een klant kiest voor een vaste pomp voor een 166 HiPro kraan, is de oliestroom in het hydraulische systeem 70-90 liter per minuut. Voor deze oliestroom moet de dieselmotor van de vrachtwagen drie liter brandstof per uur verbruiken. Maar het komt behoorlijk vaak voor dat de kraan niet op volle capaciteit wordt gebruikt. Misschien draait hij steeds maar 90 graden – van het laadperron naar de laadvloer van de vrachtwagen en terug – en op 60 procent van zijn maximale snelheid. ►



“Met een variabele pomp is de uitstoot van broeikasgassen van een 800 HiPro per jaar tien ton lager dan met een vaste pomp. Tien ton komt overeen met de jaarlijkse uitstoot koolstofdioxide van vier auto’s.”

- “Daarvoor is niet meer dan 25 liter olie per minuut nodig, dus circuleert minimaal 50 liter olie voor niks door het systeem. De overtollige energie die daardoor wordt gebruikt wordt omgezet in warmte in het besturingssysteem, en omdat de olietemperatuur wel altijd onder de 70 graden moet blijven, is weer een oliekoeler nodig”, zegt Lars Andersson.

Hiabs Pro en HiPro besturingssystemen zijn te combineren met pompen met een variabele verplaatsing in plaats van traditionele pompen met vaste verplaatsing. Een variabele pomp past de benodigde oliestroom in het hydraulisch systeem aan op basis van de nodige verticale beweging omhoog of omlaag, of de bewegingssnelheid op een gegeven moment.

Volgens Lars Andersson zou een variabele pomp in een vrachtwagen met een HIAB XS 288 HiPro kraan die normaal zo’n 7.000 liter dieselolie per jaar verbruikt, resulteren in een brandstofbesparing van 32 procent, oftewel 2200 liter. Bij een 800 HiPro kraan zou die besparing nog groter zijn: normaal verbruikt die 10.000 liter per jaar en is de potentiële vermindering 4.000 liter.

”Met een variabele pomp is de uitstoot van broeikasgassen van een 800 HiPro per jaar tien ton lager dan met een vaste pomp. Tien ton komt overeen met de jaarlijkse uitstoot koolstofdioxide van vier auto’s,” vergelijkt Lars Andersson.

Een investering die zichzelf terugverdient – en snel

Hoewel alle kranen uit de Hiab HiPro serie over de technische voorbereidingen beschikken is slechts 15 – 20 procent van hen op dit

moment daadwerkelijk uitgerust met een variabele pomp. Volgens Andersson is de reden hiervoor dat mensen meer gewend zijn aan vaste pompen, en dat velen zich niet bewust zijn van de besparingen die een variabele pomp kan opleveren.

*Hoe groter de kraan,
hoe meer brandstof en
CO₂-uitstoot een
variabele pomp zal
besparen.*



Een variabele pomp installeren op een nieuwe Hiab kraan, of er een achteraf inbouwen in een oude kraan vergt een investering van duizend tot tweeduizend euro. Maar volgens Andersson is dat een investering die zichzelf snel terugverdient.

“Als de prijs van een liter diesel rond de één euro ligt, zou voor een 288 HiPro kraan een variabele pomp zichzelf in minder dan 18 maanden terugverdienen, en voor de 800 HiPro zelfs in minder dan een half jaar. Daarna zijn de jaarlijkse besparingen met de kleinere kraan EUR 2.200, en maar liefst EUR 4.000 bij de grotere,” zegt Lars Andersson.

Het vermogen van de variabele pomp om de olietemperatuur aanzienlijk lager te houden brengt nog meer voordelen met zich mee, bijvoorbeeld dat het hydraulisch systeem minimaal 20 graden koeler blijft.

“In de meeste gevallen is het niet eens nodig om een oliekoeler te installeren, terwijl de afdichtingen, slangen en andere onderdelen langer meegaan dankzij de lagere temperaturen”, legt Andersson uit.

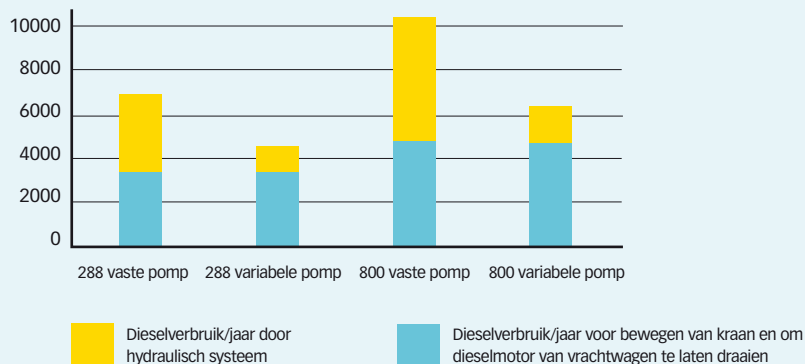
“Naast de besparingen in brandstofverbruik kan de maximale toelaatbare belasting van een HiPro kraan met maximaal 25 procent worden verhoogd, of zelfs met meer op grote reikwijdte, wat leidt tot verbeterde productiviteit dankzij het innovatieve en intelligente besturingssysteem”, aldus Lars Andersson.

Andersson licht toe: “Dankzij specifiek doorlopend onderzoek en ontwikkeling in de loop van meer dan twee decennia besturen de systemen van de huidige generatie HIAB XS kranen automatisch het hefvermogen van de kranen voor betere prestatie, veiligheid en gebruiksvriendelijkheid. Onze nieuwe generatie kraanbesturingssysteem legt de lat een flink eind hoger door niet alleen het hefvermogen en de kostenefficiëntie te vergroten, maar door ook nog eens minder milieubelastend te zijn dankzij lager brandstofverbruik.” ■

Tekst: Compositor/Tiia Teronen

Illustratie: Topi Saari

Dieselverbruik per jaar voor gemiddeld gebruik van Hiab 288 HiPro en Hiab 800 HiPro met een vaste of variabele pomp met LS compensatie





HIAB FUSEERT DE PRODUCTLIJNEN VOOR AUTOLAADKRANEN

Ter ondersteuning van toekomstige groei en verbetering van de winstgevendheid heeft Hiab per januari 2008 zijn productlijn autolaadkranen en die van houtkranen gefuseerd. Deze wijziging van de organisatie zal het gebruik van gemeenschappelijke middelen versterken voor het ontwikkelen, produceren en op de markt brengen van onze kraanprogramma's.

De nieuwe productlijn 'kranen' zal autolaadkranen, houtkranen en recyclingkranen ontwikkelen en produceren in zijn vijf productiefaciliteiten in Zweden, Nederland, Spanje, Finland en Korea, en wel voor de wereldwijde markt. De gefuseerde productlijn wordt geleid door Harri Ahola, SVP, Cranes, die eerder hoofd was van de productlijn Autolaadkranen.

Hiab koopt servicebedrijf in VS

Hiab heeft een overeenkomst getekend voor de overname van een servicebedrijf in Tampa, Florida. Bay Equipment Repairs Inc., verzorgt onderhoudswerkzaamheden in zijn eigen werkplaats en op locatie van de klant, en is sinds 1991 partner van Hiab. De meeste klanten van het bedrijf zijn ook klant van Hiab in de staat Florida.

Bay Equipment Repairs wordt geïntegreerd in Hiabs serviceorganisatie in de Verenigde Staten, om Hiabs onderhoudsservice te versterken in de belangrijke marktregio Florida. Het bedrijf levert voornamelijk service voor MOFFETT meeneemheftrucks en HIAB autolaadkranen.

Hiab haalt order binnen voor laad- en lossystemen voor Denemarken en Duitsland

Hiab en SAWO – Hiabs importeur in Denemarken – hebben een belangrijke order binnengehaald voor 133 haakarmen en 22 autolaadkranen voor MAN. De producten zullen worden geïnstalleerd door SAWO op MAN vrachtwagens en zijn bestemd voor het Deense leger. De levering van de haakarmen en autolaadkranen is begonnen in 2007 en loopt door tot in 2008.

Daarnaast heeft Hiab ook een belangrijke order ontvangen voor 157 haakarmen van MAN Nutzfahrzeuge AG. Deze exemplaren zullen geïnstalleerd worden op MAN trucks en gaan naar de Duitse defensietroepen. De levering van haakarmen start per direct en is pas in 2012 afgerond.

Deze 'high mobility trucks' zijn ontworpen voor militaire doeleinden onder extreme omstandigheden. Compleet met MULTILIFT haakarmen kunnen deze wagens zowel containers als militaire flatracks laden, lossen en transporteren. In Denemarken zijn de HIAB autolaadkranen onderling verwisselbaar, en kunnen binnen een uur worden geïnstalleerd op een beschikbare vrachtwagen. In Duitsland zullen de haakarmen ook gebruikt worden voor het transporteren van compleet bepantserde modules die zijn ontworpen voor het veilig vervoeren van soldaten in gevaarlijke gebieden.

Nieuwe Hiab website in de lucht!

Hiab heeft onlangs zijn nieuwe website gelanceerd. De nieuwe website heeft nieuwe functies, zoals snel contactpersonen vinden, producten zoeken en vergelijken, een fotodatabank en veel meer. Ook vind u er een overzicht van ons veelzijdige wereldwijde dienstenaanbod, en leest u er alles over hoe onze klanten hebben bereikt wat ze wilden dankzij onze producten.

De home pagina www.hiab.com wordt nu de basis om snel toegang tot de landenwebsites te krijgen, die ook rechtstreeks toegankelijk zijn via het betreffende webadres (bijv. www.hiab.nl). Kijk op www.hiab.com of op de site van uw eigen land voor meer informatie over de inhoud en functies van de nieuwe website.

Graag ontvangen wij uw feedback over de nieuwe website. Alle suggesties zijn welkom en kunnen gestuurd worden via het contactformulier op de website <http://www.hiab.com/feedback>.

Vrijheid

en efficiëntie met meeneemheftruck

"Zelfs bij opdrachten waar geen extra bedrag wordt gerekend voor laden en lossen, werk ik economischer dankzij de meeneemheftruck. Het bespaart gewoon enorm veel tijd dat ik alles zelf kan doen en niet op anderen hoeft te wachten. Ik ben dus niet afhankelijk van anderen die kunnen meehelpen," zegt **Lars Lindblom**.

Hiervoor had hij een KOOL uit 2002. Die is nog steeds verre van versleten, en wordt nu gebruikt door een collega. Bij Lars Lindbloms Åkeri AB is de nieuwe aanwinst een MOFFETT M4.

"Dit is het model heeft een breed vorkenbord. Ook heeft hij telescopische vorken, wat mijn vorige heftruck niet had. Met die eigenschap ben ik echt erg tevreden, omdat ik nu veel gemakkelijker dan voorheen kan lossen."

"Afgelopen zomer heb ik veel in zakken verpakte pelletbrandstof op pallets vervoerd. Het is echt vreselijk handig om ze op de juiste plek te kunnen schuiven op de laadvloer," zegt Lars.

Hij verwacht dat de telescopische vorken in het voorjaar nog veel meer van pas zullen komen, als een groot deel van zijn werk bestaat uit het leveren van opgerolde grasmatten van het grote grasteeltbedrijf Weibull in Österlen.

"Tijdens het hoogseizoen wordt elke dag maar liefst 7.000 vierkante meter gras geleverd. Dan zijn er zes van ons aan het rijden. De vrachtwagen

laden is vaak moeilijk, omdat de grasmatten soms per ongeluk uitrolt. Met behulp van de telescopische vorken kunnen we ze echter heel gemakkelijk weer op hun plaats duwen," vertelt Lars.

In woonblokken van nieuwbouwwoningen waar erg weinig ruimte is, komen we meestal niet zo ver met de oplegger. De vorkheftruck is dan erg handig om de grasmatten rechtstreeks bij elk perceel af te leveren.

Transportondernemer Lars Lindblom is inmiddels toe aan zijn tweede meeneemheftruck. Niet alleen de vrijheid die deze machine hem oplevert weet hij te waarderen. Ook de winst.

Minder afhankelijk van anderen

De rest van het jaar komen er veel opdrachten binnen van de landbouwbond via GKF Frakt AB, dat onderdeel is van DSV Miljö A/S. Naast routinetransport van granen en veevoeder levert Lars Lindblom zaden, meststoffen en andere grondstoffen in grote delen van Zuid-Zweden.

"In totaal zijn er per dag tussen de tien en dertig leveringshaltes, en dus gebruiken we de meeneemheftruck heel veel. Het is een gigantisch

voordeel dat de heftruck mij ook minder afhankelijk maakt van anderen. Ik kan het meeste zelf doen. Als het moet kan ik mijn werkdag afmaken en alles afronden zonder dat ik de nacht in de vrachtwagen hoeft door te brengen," concludeert Lars Lindblom. ■

Tekst en foto: Ulf C Nilsson

Terug naar de *roots*

In de jaren tachtig werd Coverworld een van de eerste bedrijven in het Verenigd-Koninkrijk dat met MOFFETT meeneemheftrucks ging werken. Nu, 20 jaar later, is het bedrijf terug bij zijn roots en kocht onlangs zes nieuwe MOFFETT M8 meeneemheftrucks.

"Simpelweg omdat MOFFETT nog steeds de beste is op de markt."

Het feit dat het bedrijf opnieuw heeft gekozen voor MOFFETT had niet alleen te maken met prestatie en betrouwbaarheid. De altijd beschikbare service en technische ondersteuning van hoge kwaliteit speelden een belangrijke rol in de keuze van deze onderneming.

Toen Coverworld zijn eerste meeneemheftruck aanschafte, verzorgde het bedrijf voornamelijk de levering van agrarische producten. MOFFETT bood op dat moment de beste maatoplossing. MOFFETT's oplossing was ideaal voor het hanteren van materialen

op modderige ondergrond en in beperkte ruimtes.

Inmiddels is Coverworld marktleider in het Verenigd-Koninkrijk voor de productie en levering van afgewerkt plaatstaal voor daken en gevels. Voor deze bedrijfstak blijkt de MOFFETT M8 geknipt.

Met zijn moderne wagenpark levert het bedrijf door het hele land, waarbij de meeste ladingen bestaan uit plaatstalen delen met een lengte tot zes meter. Dergelijk grote delen zijn natuurlijk moeilijk te laden en af te leveren op bouwlocaties waar weinig ruimte is. Toch kunnen de nieuwe meeneemheftrucks deze klus moeiteloos klaren.

"We beschikken nu over alle eigenschappen die we zo waardeerden in de oude machines, plus een aantal uitstekende nieuwe eigenschappen. Niet op de laatste plaats is er bijvoorbeeld de kleine draaicirkel, waarmee onze chauffeurs veilig zelfs door de kleinste ruimtes manoeuvreren," zegt productiemanager **Ian Hawkins** van Coverworld.

Omdat de aangeschafte M8 meeneemheftrucks een laadvermogen tot 2,5 ton hebben, kunnen chauffeurs al het lossen zelf doen en zijn ze niet afhankelijk van extra hulp. Dat maakt het werk allemaal een stuk sneller en zorgt ervoor dat elke dag meer leveringen mogelijk zijn. Het ver-

mogen om de meeneemheftruck zijwaarts te besturen betekent dat ze zelfs de grootste pakketten in smalle passages kunnen afleveren, en dat is in deze tak een groot voordeel.

"De meeneemheftrucks van MOFFETT waren altijd al bijzondere machines. Twintig jaar geleden maakten ze al indruk, maar nu zien we dat de technologie zich sindsdien nog veel verder heeft ontwikkeld. Ik ben ervan overtuigd dat deze investering zal leiden tot een flinke stijging in opdrachten en ook van de winst, en dat onze klanten nog tevredener zullen zijn," zegt Ian Hawkins.

Tekst: Ulf C Nilsson
Foto: Chris Bailey



LARS LINDBLOM UIT TOMELILLA, Zweden, was de eerste in het land met een MOFFETT M4. Zijn meeneemheftruck is een nieuw model dat is ontwikkeld via een partnerschap tussen twee Hiab bedrijven: Moffett in Ierland en KooiAap in Nederland.

Nieuwe eigenschappen zijn:

- rechtstreeks gekoppelde hydraulische pomp zonder snaren;
- gemakkelijk bereikbare servicepunten, zodat leidingen gemakkelijk te vervangen zijn;
- verwijderbare en eenvoudig te reinigen hydraulische tank;
- brandstoftank en motorkap van kunststof in plaats van metaal;
- ISO-goedgekeurde veiligheidskooi met beschermrooster;
- nieuwe hendelposities voor betere bedieningsergonomie;
- lager geluidsniveau;
- betere beschutting tegen regen en optioneel leverbare gesloten cabine.



In één keer goed

Aan de voet van een van 's werelds langste bergketens produceert Bussbygg alle componenten voor elk laadsysteem.

Het Geiranger fjord is één de belangrijkste toeristische attracties van Noorwegen. Met zijn adembemende uitzichten is het elk jaar weer een trekpleister voor duizenden toeristen en passagiers van cruiseschepen van over de hele wereld. Minder bekend is dat de omringende kust bezaaid is met succesvolle ondernemingen. De meeste daarvan werken natuurlijk in de visserij en de scheepsbouw, maar er zijn ook bedrijven bij die meubels maken of vrachtwagencarrosserieën bouwen.

Het besloten vennootschap Bussbygg A/S is gevestigd ten noorden van Geiranger en bestaat al sinds 1947. Aanvankelijk bouwde het bedrijf bussen, maar in de loop der tijd is het geleidelijk aan overgestapt naar vrachtwagencarrosserieën en opleggers. De laatste bus werd in de jaren zeventig afgeleverd, waarna het bedrijf zich helemaal kon richten op carrosserieën. Vis-

transport, een sector die in Noorwegen altijd al big business was, vergde namelijk speciale systemen.

"In deze sector is vooral flexibiliteit voor het laden nodig. In Finnmark moet een chauffeur vaak wel 500 kilometer rijden naar verschillende kleine havens om de vrachtwagen vol te krijgen voordat hij koers zet richting Oslo of verder naar Europa," zegt Marketing Manager Roar Berg.

Bussbygg A/S leverde de juiste systemen en werd praktisch de voorkeurs-leverancier in de sector. Hun trailers konden van beide zijden én van de achterkant worden geopend. Tegenwoordig is het bedrijf met 170 medewerkers nummer één op de Noorse markt voor vrachtwagencarrosserieën.

"Wij zijn de enige leverancier die alle componenten vanaf het begin zelf bouwt, in de eigen productiefabriek," vertelt Roar Berg.



Tegenwoordig is Bussbygg nummer één op de Noorse markt voor koelbakken voor vrachtwagens.

Afgestemd op de eisen van de klant

De focus op nauwkeurige levering, en vooral op kwaliteit, bracht steeds meer orders binnen. Omdat de hele productie in eigen handen is, is het mogelijk flexibele carrosseriesystemen aan te bieden die precies aansluiten op wat de klant wil.

Veel klanten vragen om een laadklep, en daarvoor is Bussbygg de grootste afnemer van ZEPRO laadkleppen geworden.

ZEPRO laadkleppen garanderen veilig laden en lossen, ook in vochtige en winterse omstandigheden – dat hebben ze bewezen in de uitgebreide tests in uiteenlopende weertypen.

Hiab levert jaarlijks meer dan 200 laadkleppen aan Bussbygg A/S in Noorwegen. Behalve dat dit merk voldoet aan de kwaliteitspecificaties van Bussbygg zijn ook de vervangende onderdelen voor deze laadkleppen door heel Noorwegen gemakkelijk en snel leverbaar. ■

Tekst: Ulf C Nilsson

Foto's: Crestock & Bussbygg