method

HIABS MAGASIN FÖR LASTHANTERING 1.2008 Svenska



Effektivitet ger framgång

HIAB **I FOKUS:** XS-familjen växer – Bra ergonomi – Mindre utsläpp

Nära dig



Vi har börjat förverkliga vår strategi, som går ut på att komma närmare våra kunder. Hiabs verkställande direktör Pekka Vartiainen förklarar detta ambitiösa uttalande och berättar hur Hiab omsätter det i praktiken. Han kommer också att förklara ett annat starkt strategiskt mål: att öka monterings- och underhållsverksamheten.

När vi blickar tillbaka på år 2007 kan vi se att alla våra större förvärv – säljbolagen i Australien, Kroatien, Slovakien, Ungern och Tjeckien, komponenttillverkaren i Estland och servicebolaget i USA – hade samma mål: att omsätta Hiabs strategi i praktiken.

I år kommer vi fortsätta att komma närmare dig. På sidan 17 kan du läsa hur vi ifjol gjorde detta i norra Finland med en av våra nya kunder, Havator, som fick sin nya lastbil med kran på drygt två veckor.

Jag önskar dig ett framgångsrikt 2008 med många nya och intressanta utmaningar inom lasthanteringen!

Taina Luoto
Chefredaktör

BAKOM OMSLAGET





Bensin i blodet

*De tvåfaldiga världsmästarna från Finland, föraren **Marcus Grönholm** och kartläsaren **Timo Rautiainen**, är det team som har tävlat längst tillsammans i världsmästerskapen i rally. De slutade sin karriär på toppen efter att ha tagit en andra plats i årets mästerskap. De två männen slog sig ihop redan 1995. De har genom åren kört för olika team och småningom kämpat sig fram till toppen. Under de senaste två säsongerna körde de i Fords segerrika team.*

Då man tävlar krävs det skicklighet och nerver av stål, men humor kommer även väl till pass i svåra situationer. År 2003 då teamet körde in till serviceområdet på bara tre hjul mellan de olika etapperna i Argentina, påpekade en av journalisterna detta för Grönholm och blev chockad då han på största allvar sa: "Va? Har någon stulit ett av våra däck?"

*Deras landsmän **Mikko Hirvonen** och kartläsaren **Jarmo Lehtinen** fortsätter sin framgångsrika karriär i teamet för Ford. Dessa två parhästar körde till seger i årets sista rally i Wales i Storbritannien. De vann även deltävlingarna i rally-VM i Norge och Japan. Nu när Grönholm och Rautiainen har lämnat rallybanorna är förväntningarna höga på Hirvonen och Lehtinen. Och detta med rätta, om man tänker på vilka framgångar de haft under 2007.*

Ford Focus RS WRC '07

Både bilarna och förarna måste vara uthålliga. Tekniken har det inte varit några problem med.

Tekniska specifikationer:
Längd: 4362 mm. Bredd: 1800 mm.
Axelavstånd: 2630 mm. Minimivikt: 1230 kg

- **Motor: Ford 1998 cc I4 Duratec konstruerad av Pipo för världsmästerskapen i rally**
- **Fyra cylindrar, 16 ventiler**
- **Cylinderdiameter: 85 mm, Slaglängd: 85 mm**
- **Pi elektroniskt motorstyrningssystem**
- **Turbo: Garrett (med inloppsrestriktor på 34 mm enligt kraven från FIA)**
- **Motoreffekt: 300 hk vid 6 000 varv per minut**
- **Vridmoment: 550 Nm vid 4 000 varv per minut**

Bränsletank: FIA FT3 tank

På sidorna 14–16 kan du läsa mer om arbetet som pågår i bakgrunden för att göra Ford så framgångsrikt i rallytävlingar.

OMSLAGSBILD: GRÖNHOLM OCH RAUTIAINEN I FULL FART PÅ RALLYT I ARGENTINA 2007.

Mässor

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



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

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

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

Innehåll



Branscher

4 RISKFYLLT ARBETE FÖR BRANDMÄN
En fjärrstyrd kran med gripklo. Så ser lösningen ut på ett av brandmännens allra farligaste arbetsmoment.

9 STARK I FRANKRIKE
JONSERED bidrar till avfallshanteringen vid Atlantkusten.

Kunder

14 DYNAMISKT RALLYHUS
Fords rallyteam backas upp av en organisation på 120 människor – var och en av dem får sin beskärda del av framgångens glans.

17 RAKA SPÅRET TILL SAMARBETE
Snabb reaktion avgjorde när Havator Oy valde ny kranpartner.

22 FRIHET OCH EFFEKTIVITET
MOFFETT-kunder i Sverige och Storbritannien berättar om sina erfarenheter med denna effektiva påhängstruck.

24 RÄTT FRÅN BÖRJAN I NORGE
Vid foten av en av världens längsta bergskedjor producerar Bussbygg komponenter för alla lasthanteringsbehov.

Teknologi

12 BRA ERGONOMI FUNGERAR
Ett arbetsskift i hytten till en skogskran kan ha en avdomnande effekt och regnvädret gör det hela ännu värre. Lösningen på problemet heter god ergonomi.

18 SPARA BRÄNSLE OCH MINSKA UTSLÄPP
Ett styrsystem som minskar belastningen på miljön samtidigt som den ökar kranens lyftkapacitet och kostnadseffektivt är goda nyheter.

Produkter

8 XS-FAMILJEN VÄXER TVÅ STORLEKAR TILL
HIAB XS-familjens senaste medlemmar, de efterlängtade HIAB XS 211 och HIAB XS 1055 lanserades på bred front under 2007.

Allmänt

6 NÄRMARE KUNDERNA
Det enda sättet att få förstahandsinformation om kundernas verkliga lasthanteringsbehov på olika marknader är genom nära samarbete med dessa kunder, säger Hiabs verkställande direktör Pekka Vartiainen.

21 NYHETER

UTGIVARE

HIAB

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

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



Fjärrstyrd ”håltagare” klarar

RISKABELT AR

åt brandmännen

En fjärrstyrd kran med gripklo. Så ser lösningen ut på ett av brandmännens allra farligaste arbetsmoment. ”Att göra hål i taken för att släppa ut de heta brandgaserna ur brinnande fastigheter är ett både farligt och svårt jobb. Nu kan vi göra det betydligt säkrare”, summerar biträdande räddningschef Sven-Olov Hansson vid räddningstjänsten i Sundsvall-Timrå i Sverige.

BETE

Den nya lösningen är resultatet av ett samarbete mellan räddningstjänsten och Hiab. ”Det är jag och Bo Elgenström vid räddningstjänsten som bidragit med våra synpunkter och idéer i ett samarbete med Hiab. Sedan har Laxo Mekan byggt vår lösning”, berättar **Sven-Olov Hansson.** Resultatet är en radiostyrd HIAB XS 477 med sex hydrauliska utskjut och en Jib 100, som monterats på ett lastväxlarflak.

”Vi har redan tre lastväxlarbilar som kan bära det nya flaket, så vi behövde inte investera i någon ytterligare bil. Det har hållit ned kostnaden”, förklarar Sven-Olov Hansson.

Vikten av att snabbt kunna göra hål och få ut brandgaserna accentuerades våren 2005 då ett helt kvarter med äldre bebyggelse i centrala Sundsvall brann ned. ”Där hann vi inte få ut rökgaserna tillräckligt snabbt och det var illa för brandspridningen.”

Den gången spred sig elden snabbt i de gamla husen via skrymslen i tilläggsisolerade väggar och vindsutrymmen, från fastighet till fastighet. Hade man redan då haft den nya kranen tillgänglig så skulle skadorna förmodligen ha kunnat begränsas betydligt.

I framtiden kommer man rutinmässigt att i förebyggande syfte göra hål direkt vid många bränder.

”Även om det bara brinner i bottenvåningen. Av erfarenhet vet vi att det kan gå mycket snabbt när elden väl fått fäste.”

En snabb evakuering av rökgaserna gör också att sikten inne i den brinnande fastigheten blir bättre och förenklar släckningsarbetet genom att man lättare hittar eldhärdarna. Därmed blir brandbekämpningen både snabbare och enklare.

Inga gränser för andvändningen

Den nya kranen kan manövreras via radion av en man i en skylift. Från denna kan han på säkert avstånd manövrera kranen exakt och med gripen krama sönder takmaterialet och skapa hål där oförbrända brandgaser kan släppas ut. Kranen når 30 meter rakt eller 26 meter rakt i sidled. Tack vare sin åttameters Jib kommer den lätt åt en bit in även på plana tak. ”Storleken gör att den lätt når in på hustak åtta våningar upp”, berättar Sven-Olof Hansson.

Tidigare har det här arbetet fått göras manuellt av brandmännen. Förutom att risken att hugga hål i tak ovanför brandhärden har jobbet dessutom ofta krävt att de balanserat omkring på snöiga och hala tak högt ovanför marken. Det säger sig självt att det varit ett mycket farligt arbetsmoment.

Kranen kommer även att användas i många andra sammanhang. ”Det är bara fantasin som sätter gränser. Vi kommer bland annat att kunna använda den under stormar för att ta hand om takplåt som håller på att blåsa av, stora vägskyltar som blåst ned eller att lyfta bort omkullfallna träd”, säger Sven-Olov Hansson.

Så, redan nu när tre man per skift utbildas på att sköta kranen, funderar man på alternativa hydrauliska redskap att utrusta den med för andra insatser. Helt klart innebär nytillskottet ett lyft för både säkerheten och effektiviteten hos räddningstjänsten i Sundsvall-Timrå. ■

Text: Ulf C Nilsson
Bilder: Per Tranè

Närmare kunderna

Det enda sättet att få förstahandsinformation om kundernas verkliga lasthanteringsbehov på olika marknader är genom ett nära samarbete med dessa kunder.



"Marknadsledarskap kräver teknologiskt ledarskap", påpekar Pekka Vartiainen.

Hiabs strategi är att vara nära kunden. Hiabs verkställande direktör **Pekka Vartiainen** är medveten om att många bolag har meddelat att de har samma mål, men i många fall har det bara varit tomma ord.

Så hur kan något som man beslutar om vid Hiabs huvudkontor i Helsingfors omsättas i konkreta åtgärder för bolagets kunder i Tjeckien, Australien, Kanada och alla övriga länder där Hiabs produkter kan ses på vägarna?

”I motsats till våra huvudkonkurrenter strävar Hiabs organisationsstruktur efter att sälja produkter och tjänster direkt genom våra egna säljbolag. Detta ger oss möjlighet till en bättre kontakt med kunderna”, förklarar Vartiainen.

Han fortsätter med att berätta att det är en policy som redan har omsatts i praktiken och även gett synliga resultat till exempel i Australien, där Hiab förvärvade sin långvariga importör BG Crane Pty. Ltd. Nya Hiab Australia har en solid position på landets lasthanteringsmarknad. Bolaget har en bra geografisk täckning, och dess sortiment av lasthanteringsutrustning omfattar Hiabs hela utbud. I allmänhet monterar och underhåller bolaget den utrustning den säljer.

”Detta är ett bra, praktiskt exempel på vad som avses med att vara nära kunden. Bolaget som ägs av Hiab vidareutvecklar sin verksamhet ytterligare, och våra kunder i Australien märker detta som bättre service.”

Hiab har tagit liknande steg även i Kroatien, Tjeckien, Ungern och Slovakien.

”Genom att förvärva våra importörer får vi möjlighet att stå i direkt kontakt med våra kunder. På detta sätt har vi också möjlighet att utveckla vår verksamhet i dessa länder”, säger Vartiainen och påpekar att en starkare lokal närvaro även stödjer Hiabs strategi för att avsevärt öka monterings- och serviceverksamheten.

Lösningar för verkliga behov

Direkta kontakter hjälper att bättre förstå kundernas behov. Betydelsen av detta kommer att öka ytterligare när Hiab utvecklas från en produktlinjebaserad organisation till en som tillhandahåller lösningar.

”Inte heller denna strävan är särskilt unik; många andra bolag har visioner enligt samma tema”, påpekar Vartiainen men han vill poängtera att förändringen i Hiabs affärsfilosofi är synlig i den praktiska verksamheten.

”Våra fyra produktlinjer erbjuder ungefär 90 procent av lasthanteringslösningarna för lastbilar. Detta gör det möjligt för oss att först lyssna på kunden, istället för att erbjuda dem en specifik, förutbestämd produkt. Därefter kan vi slå oss ned med kunden och fundera ut den mest effektiva lasthanteringslösningen för just deras behov.”

Vartiainen medger att det hela låter rakt på sak, men att det är enklare sagt än gjort. Han säger inte heller att bolaget redan nått sitt mål och att verksamhetsmodellen redan finslipats för att stödja detta. Att implementera tankesättet i hela organisationen är en stor förvandlingsprocess och en hel del arbete återstår fortfarande.

”Vi har gjort framsteg, men vi är inte klara än. Jag vill framhålla att Hiabs medarbetare de facto är människor med två öron och en mun, så de kan lyssna mer än de pratar. Även vi måste lyssna mer noggrant på våra kunder.”

Genom att göra detta kommer Hiab att få förstahandsinformation om kundernas behov på olika geografiska områden och bland olika användargrupper. Och marknadsområdena varierar sinsemellan; till exempel är efterfrågan på olika lasthanteringslösningar i Västeuropa och Nordamerika annorlunda än på de växande marknaderna i Mellanöstern eller Asien. Det är viktigt att den senaste informationen från fältet förs vidare till Hiabs produktutveckling.

Temat tas också upp i bolagets årsredovisning, som slår fast att Hiab utreder möjligheterna att öka sin närvaro på växande marknader genom att bredda sitt sortiment till lasthanteringsutrustning med enklare teknik.

Att anpassa produktutbudet till lokala förhållanden är en stor utmaning för Hiab.

”Att anpassa produktutbudet till lokala förhållanden är en stor utmaning för Hiab, precis som för andra västerländska bolag. I detta hänseende är ’närmare kunderna’ en mycket stor mental utmaning för produktutvecklingen. Det är också en utmaning i fråga om hur och var dessa produkter monteras och tillverkas för att även uppnå en lokal prisnivå”, tillfogar Vartiainen.

Fler investeringar i produktutveckling

Hiab är redan en global marknadsledare i sin sektor med en marknadsandel på ungefär 20-25 procent. Men ribban har satts högre än så: Hiab vill vara en marknadsledare inom alla utvalda produktgrupper i alla geografiska regioner.

”Vårt mål är att vara marknadsledare på betydande marknader även lokalt. Ett ambitiöst mål med tanke på att det finns så många marknadsområden i denna värld”, småler Vartiainen.

Han påpekar att marknadsledarskapet förutsätter att Hiab även är en teknisk ledare i branschen. Därför satsar bolaget allt mer på forskning och utveckling.

”Investeringen kommer att säkra att vi är föregångare inom viktiga nya tekniker. Inom produktutvecklingen är det avgörande att förstå kundens behov i dag, men även att ha en förmåga att förutse kommande behov som ligger några år framåt i tiden. I framtiden kommer produktutvecklingen att fokuseras allt mer på specifika geografiska områden – även här flyttar vi med andra ord närmare kunden.”

Text: Compositor/Sami Laakso
Bild: Tomi Parkkonen



HIAB XS 211 är en av de största kranar som går att montera på en tvåaxlig bil utan att kräva extra stödbensutrustning.



XS-familjen växer två storlekar till

HIAB XS-familjens senaste medlemmar, de efterlängtade HIAB XS 211 och HIAB XS 1055 lanserades på bred front i 2007.

Hiabs nya lastkranprodukter lanserades internalt i juni i Saltsjöbaden i Sverige. Utöver själva lanseringen fokuserades första delen av eventet också kring att presentera och diskutera företagets framtidsplaner och processer.

”Det viktigaste budskapet vi ville förmedla genom detta event var att Hiab idag inte längre är en leverantör av produkter, utan att vi idag ska tillhandahålla helhetslösningar som möter våra kunders totala behov, där kranen i sig endast ingår som en del” säger **Harri Ahola,** SVP, Cranes.

Efterlängtade nyheter

Med nytillskotten i Hiabs lastkranfamilj utökas nu kranprogrammet ytterligare. ”Våra kunder har efterlyst Hiab-lösningar i det här segmentet och nu möter vi alltså deras behov”, kommenterar **Eduardo Calejero,** Vice President, Sales & Marketing, Loader Cranes.

Återförsäljarnas applåder då nyheterna presenterades talade sitt tydliga språk. Lokala marknadslanseringar genomfördes under hösten, där fokus låg på lokala kunder samt de förhållanden som utmärker respektive marknader.

Hittills största lastkranen

Nu finns 28 lastkranstorlekar i HIAB XS-segmentet och dessutom ett flertal jibbar. Nya HIAB XS 1055 är Hiabs hittills största lastkran och med jib når den nära 32 meter upp. Själva kranen kan fås med upp till tio hydrauliska utskjut och har då en räckvidd på nästan 24 meter - där den klarar att hantera en last på 2,5 ton.

Tack vare en ny ventil och variabel pump hålls bränsleförbrukningen nere, vilket både sparar pengar och miljö. XS 1055 är givetvis utrustad med det mest avancerade manöversystemet, HiPro. Elektroniken ger kranen snabba och smidiga rörelser och extra lyftkraft då det behövs. Dessutom finns en ny elektronisk finess som framöver även kommer att vara tillgänglig för alla modeller som är utrustade med elektronik. Nyheten kallas BDA (Boom Deployment Assistant) och övervakar alla moment vid parkering respektive uppstart av kranen. Funktionen minimerar möjligheterna att begå dyra misstag.

Allroundkran med upp till åtta hydrauliska utskjut

Den andra nyheten är XS 211 som nu är en av de största kranar som går att montera på en



HIAB XS 1055 är Hiabs hittills största lastkran.

Stark i Frankrike

Jonsered spänner musklerna i Frankrike och hjälper till med avfallshanteringen på Atlantkusten

På många semesterorter finns det upp till tio gånger fler invånare på sommaren än på vintern. Detta är även fallet i ett distrikt som består av fem små samhällen på den franska Atlantkusten. Method var med då ett nytt fordon för avfallstransporter presenterades. Fordonet är utrustat med en kran från Jonsered och används av de lokala myndigheterna.

Côte de Lumière ligger söder om Nantes i regionen Vendée. I detta område har fem distrikt, Brem-Sur-Mer, Brétignolles-Sur-Mer, Le Fenouiller, Sainte-Croix-de-Vie och Saint-Hilaire-de-Riez, slagit sig samman och format ett partnerskap som kallas ”Communauté de Communes Côte de Lumière”. Syftet med detta partnerskap är att organisera de tjänster som distrikten tillhandahåller åt lokalbefolkningen på ett mer ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt.

Problemet med denna och andra semesterorter är att det finns stora skillnader i invånarantalen mellan hög- och lågsäsong. **Jacques Fraisse,** som är ordförande för den miljökommitté som representerar de kommunala myndigheterna, säger: ”Vi måste tillsammans organisera samhällsservice och avfallshantering för 270 000 invånare. Samtidigt har vi endast 27 000 invånare under vintern, det vill säga en tiondel av denna siffra. Detta innebär att vi måste betala mycket höga kostnader för allt som vi måste införskaffa för att klara av säsongtopparna”. Fordonen som används för de lokala avfallstransporterna är vanligtvis ute på vägarna om söndagarna på morgonen och eftermiddagen, samt på helgdagar under högsäsongen.

Faktum är att hanteringen av hushållsavfall i sig utgör en stor utmaning för de fem kommunerna. Kommunerna måste se till att avfallshanteringen fungerar så bra att invånarna inte kastar sitt avfall ut i naturen eller ställer soporna vid sidan om överfulla sopkärl. Källsorteringen måste också fungera, så att invånarna även sorterar rätt i de sopkärl som finns vid varje hus. För att få detta att fungera publicerar distriktsfullmäktige en tidskrift med såväl allmän information som information om specifika teman. Dessutom har man lagt ner mycket möda på att utarbeta broschyrer med tidtabeller och rutter för avfallstransporterna. Sådana broschyrer finns tillgängliga i alla fem lokaldistrikten.

Men inte nog med det. **Marc Bonnion,** som är chef för miljöavdelningen, förklarar: ”Våra experter patrullerar på gatorna flera gånger innan sopkärlen töms. Syftet är att kontrollera innehållet i soptunnorna. Om soporna har slängts i fel sopkärl, klistrar man lappar på soptunnorna istället för att tömma dem. På eftermiddagen går våra rådgivare till dessa hushåll, ►

tvåaxlig bil utan att kräva extra stabiliseringsutrustning. Denna allroundkran går att få med upp till åtta hydrauliska utskjut och kan beställas med antingen de manuella styrsystemen Duo alternativt Pro – eller med radiostyrda HiDuo eller HiPro-systemen.

Givetvis har även de två senaste tillskotten i Hiab-familjen XS-seriens speciella signum: De är mycket kompakta och lätta i förhållande till de prestanda de levererar. ■

Text: Ulf C Nilsson
Bilder: Boman Communication



Föraren kommer upp på arbetsplattformen med en hiss som är byggd i enlighet med EU-standarderna. Därifrån kan föraren styra sin Jonsered 1620 Z och får samtidigt en god överblick över arbetsområdet.

förklarar varför soptunnorna inte har tömts och ger dem råd om hur problemet skall lösas. Felmarginalen har blivit jämförelsevis liten, uppskattningsvis 20 %". De material som samlas in återvinns i mån av möjlighet. "På detta sätt kan vi kompensera en del av våra kostnader och erbjuda invånarna en mer kostnadseffektiv service", berättar Marc Bonnion.

I alla fem lokaldistrikt finns det lättillgängliga sopstationer för fyra olika avfallskategorier (papper/kartong, plast/förpackningar, glas och miljöfarligt avfall). Vissa av sopstationerna finns fortfarande vid vägkorsningar och skyddas av rörformade konstruktioner. På andra ställen, till exempel i närheten av badstränder, flodstränder eller centrum av byarna, har sopstationerna grävts ned i marken. Det enda som syns av dem är de rör av rostfritt stål i vilka man kan slänga sina sopor.

Det finns tretton fordon i den fordonspark som används för att samla in avfall i de fem distrikten. Sammanlagt hanterar dessa fordon 900 sopkärl. I början av maj togs ett nytt fordon för avfallstransporter i bruk i fordonsparken. Om man jämför med hur många invånare fordonet enligt de officiella invånarsiffrorna används för, är fordonet imponerande stort. Det är en Mercedes-Benz Actros 2541 (8x2) Euro 5 med medstyrande axlar.

Fem olika regioner

Initiativet till detta utvecklingsarbete togs av fordonstillverkaren Blanchard SAS (www.groupe-blanchard.com), ett företag som har stort inflytande på den regionala nivån och som har sitt huvudkontor i Changé nära Le Mans. Företaget har dessutom stora dotterbolag i både Nantes och Cholet. I 30 års tid har Blanchard SAS varit en viktig partner till Hiab France. Blanchard SAS agerar som återförsäljare och monterar ihop kranar från Hiab och Jonsered, samt kroklastväxlare från Multilift och påhängstruckar från Moffett. Företaget är verksamt i regionerna Mayenne, Maine et Loire, Sarthe, Vendée och Deux-Sèvres. Det är ingen slump att "Communauté des Communes" bad att det nya fordonet skulle förses med en kran för återvinningshantering av typen Jonsered 1620 Z. Sedan början av 1989 har Blanchard enbart sålt Hiabs produkter i egenskap av återförsäljare för Hiab France. Fram till maj 2007 hade företaget redan sålt ungefär 200 enheter inom sitt säljdistrikt (Kranar från Hiab och Jonsered, kroklastväxlare från Multilift). 185 kranar från Jonsered såldes år 2006 av Blanchard Carrosserie Industrielle SAS och levererades från företagets tre verksamhetsorter. I maj 2007 hade företaget redan fått order på 120 enheter från Hiab.

Sammantaget har Jonsered ett starkt fotfäste på marknaden i Frankrike. Enligt säljchef **Michel Poirson,** som ansvarar för produkterna från Jonsered vid Hiab France, används 45 % av kranarna inom skogs-/träindustrin och 55 % vid återvinning. I Frankrike har Hiab 20 återförsäljare som enbart säljer Hiabs produkter. Tack vare dessa återförsäljare garanteras snabb service i flera regioner där det finns dotterbolag och auktoriserade mekaniker. I Parisregionen erbjuder franska Hiab detta genom sina egna serviceverkstäder.

"JONSERED kranen är mycket användarvänlig och exakt att arbeta med.





"I synnerhet gillar jag att hydrauliken reagerar direkt", säger föraren Denis Leroy (till vänster). Hiabs Michel Poirson till höger.

Stark ställning i Vendée

Blanchard SAS är partner till Hiab France och har specialiserat sig på att bygga fartyg, tippvagnar och fordon för avfallstransporter. Företaget driver också en egen verkstad för billackering vid huvudkontoret i Le Mans. Denna grupp av företag leds av **Jean-Philippe Galand** och omfattar sammanlagt 30 ytterst kompetenta anställda. Blanchard har en stark ställning på den regionala marknaden. Dessutom har företaget moderna verkstadslokaler. Dessa två faktorer bidrog på ett avgörande sätt till att företaget fick kontraktet som gällde den nya lastbilen för avfallstransporter inom ramen för partnerskapet mellan de kommunala myndigheterna. Företaget utför också påbyggnadsarbeten på alla fordonstillverkares bilar. Eftersom företaget dessutom är specialiserat på hydraulik, genomförs underhålls- och reparationsarbeten direkt hos kunden på alla typer av lastbilskranar, andra kranar och tippvagnar, oavsett märke.

Den nya lastbilen monterades ihop vid Blanchards fabrik i Cholet, där direktören **Didier Briand,** som även ansvarar för försäljning, har många trogna kunder från olika branscher inom sitt säljdistrikt.

Denna Mercedes-Benz Actros 3541 (8x2) var genast klar att tas i bruk och utgjorde en investering på 192 320 euro. På lastbilen finns det två olika avfallsbehållare (med fördelningen 2/3 - 1/3) som kan tippas bakåt och dessutom två luckor som hydrauliskt kan fällas 2700 i sidled. Föraren kommer upp på arbetsplattformen med en hiss som är byggd i enlighet med EU-standarderna. Därifrån kan föraren styra sin Jonsered 1620 Z och får samtidigt en god överblick över arbetsområdet. Denna Jonsered 1620 Z utvecklades särskilt för anläggningar för avfallshantering. Kranen är utrustad med systemet Kinshofer KM 921 för att kunna lyfta, öppna och stänga sopkärl.

Demonstration av fordonet

Didier Briand (Blanchard SAS) och Michel Poirson (Hiab France) var båda närvarande då det nya fordonet för avfallstransporter officiellt överlämnades. På plats fanns även representanter för partnerskapet mellan de kommunala myndigheterna. Det var bland annat **Patrick Nayl,** som är borgmästare i St.Hilaire, Jacques Fraisse, som är vice borgmästare och ansvarar för miljöfrågor, Marc Bonnion, som är biträdande chef för anläggningarna för avfallshantering, och andra specialister från den lokala anläggningen för avfallshantering.

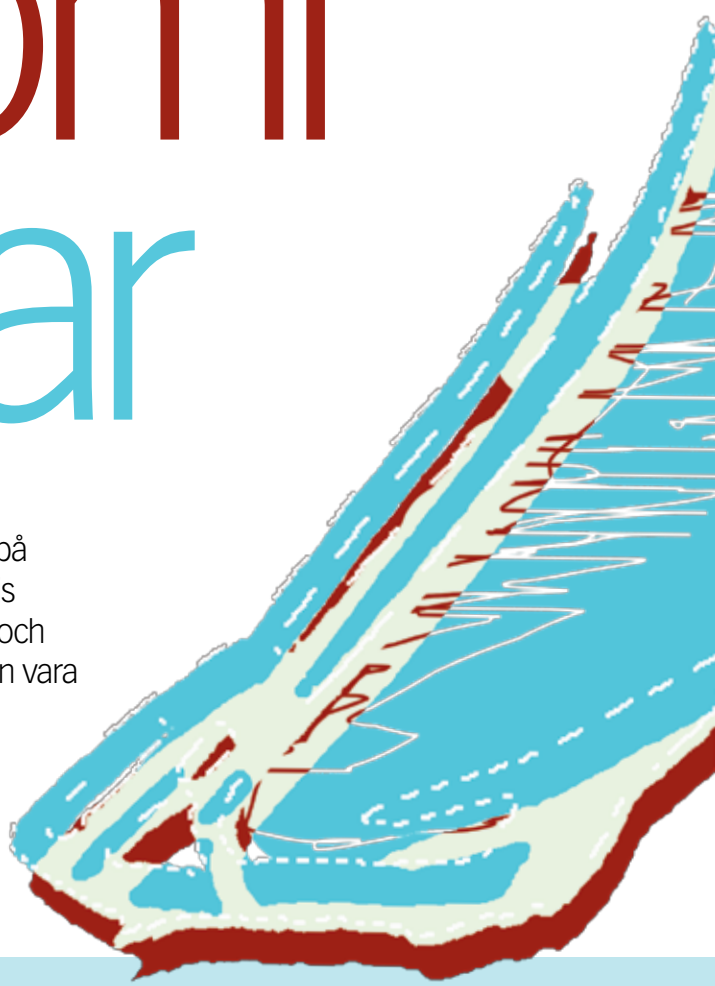
Redaktören från Method var närvarande vid presentationen och överlämnandet av fordonet och fick även åka med i fordonet på dess nya rutt. Föraren **Denis Leroy** (34) var entusiastisk: ”Den här lastbilen är mycket enkel att manövrera tack vare de medstyrande axlarna och den kompakta utformningen. Dessutom är den mycket bekväm att arbeta i”. Han berömde Blanchards design och den lättillgängliga arbetsplattformen på kranen. ”Jag behöver inte längre klättra och kan nu komma upp till arbetsplattformen med hissen på ett tryggt sätt. Jag har också en mycket god överblick därifrån”. Kranen från Jonsered gillade han också: ”Styrreglagen är logiska och dessutom klara och tydliga. Särskilt gillar jag att hydrauliken reagerar direkt”.

Då Leroy kör fram mot sopstationerna måste han vara ytterst försiktig. Han förklarar: ”Tillfarterna är ofta blockerade av bilar. Här har jag nytta av att kranen klarar så stora laster. Med hjälp av den kan jag lyfta laster på upp till 2 100 kg på ett avstånd av åtta meter. Jag kan till och med lyfta sopkärlen över förarhytten. Jonsered-kranen är mycket användarvänlig och kan styras mycket exakt”. Kranarna av typen 1620 Z är utrustade med hydrauliska utskjut. Denna utrustning var ett välkommet tillägg för Leroy på hans nya arbetsplats, där han arbetar som återvinningsansvarig. Utrustningen är till stor nytta för honom, eftersom det enda sättet att annars nå en av sopstationerna var att köra mot enkelriktat, och dessutom fanns det en bil som blockerade tillfarten till följande sopstation. ■

Text och bilder: Gerlach Fronemann

Bra ergonomi fungerar

Att lasta virke är ingen barnlek: ett arbetsskift i hytten på en skogskran kan leda till att kroppen domnar av, precis som kan hända i varje annat arbete där du bara sitter, och ruskväder gör det hela ännu värre. Bättre ergonomi kan vara lösningen på problemet.



Loglift Jonsereds fabrik i Salo i västra Finland har tillverkat skogskranar sedan 1965. Ergonomin har utvecklats under en lika lång period.

"Vi har en egen forsknings- och utvecklingsavdelning, men ergonomin utvecklas av var och en – även kunder som kommer med sina önskemål och krav", berättar **Kalevi Sjöholm,** OEM affärsutvecklingsdirektör för Loglift Jonsered.

Ungefär 80 procent av de lastbilsmonterade LOGLIFT och JONSERED skogskranarna är utrustade enbart med en förarstol bakom kranstommen eller intill den. Men en allt större del av skogskranarna utrustas med hytt.

"Hytten är ett skandinaviskt fenomen, som även ökar i popularitet i USA och Mellaneuropa – det vill säga på områden där man generellt behöver skydd mot kyla och regn", säger Sjöholm och ger en kort översikt av ergonomin hos LOGLIFTs och JONSEREDs skogskranar.

Förarkomfort i fokus

"Om vi tar det nerifrån och upp, så har vi först stegen; den har utformats så att föraren enkelt kan klättra upp i förarstolen. Stegen är tillräckligt bred och har en sträv yta som varken samlar is eller snö", förklarar Kalevi Sjöholm.

I hyttförsedda kranar kan styrreglagen flyttas åt sidan för att underlätta in- och urstigning. Med två dörrar, en framtill och en på sidan, kan föraren välja den som är lämpligast i olika situationer. Hytten är tillverkad i rostfri stålplåt.

Ca 80 procent av olycksfallen med skogskranar är halkolyckor som sker när föraren klättar upp eller ner från förarstolen. Kranens sträva fotsteg och stabila ledstänger minskar olycksrisken. De hjälper föraren att dra sig upp och förbättrar även säkerheten vid lastningen av stockar. Om en stock i gripen skulle svängas mot stolen är förarens ben skyddade av ledstängerna.

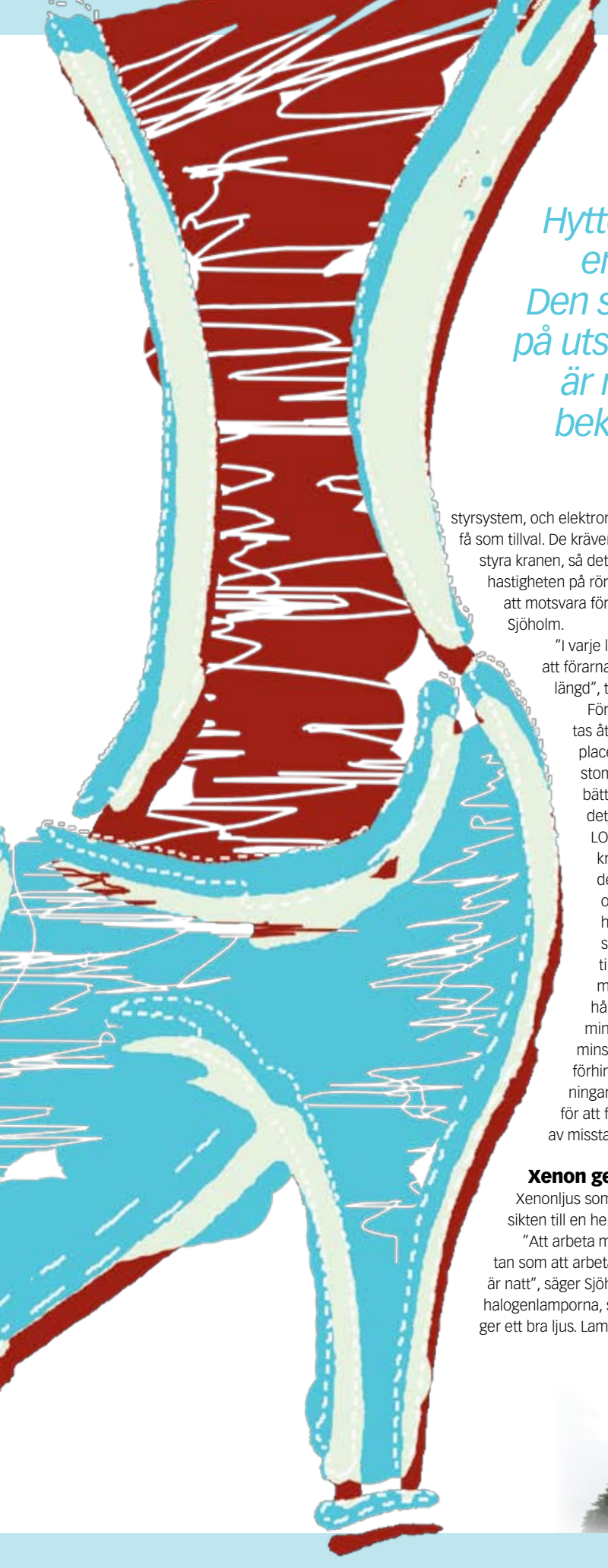
Den näst vanligaste olyckan sker under service av skogskranen. Service- och underhållsarbete har gjorts säkrare genom att göra serviceplattformen större och perforerad vilket minskar risken för halkskador.

"Dessutom har ventilerna placerats så att de är tillgängliga direkt från marken eller bekvämt från serviceplattformen", förklarar Sjöholm.

Patenterad stolmekanism

Stolen i en skogskran är ett kapitel i sig; i både de öppna och hyttförsedda versionerna har stolen utformats för att stödja korsryggen. Stolen är också uppvärmd, vilket är särskilt viktigt när man arbetar i kalla temperaturer. Stolen hålls varm och blir inte så blöt.

"Stolen kan enkelt justeras i fyra riktningar: bakåt och framåt och uppåt och neråt. Loglift Jonsered har patent på denna mekanism. Även positionen och vinkeln på pedaler och manöverspakar kan justeras, och eftersom spakrörelse och spakkraft på ventilerna har optimerats, kan flera spakar användas samtidigt utan problem. Hytterna är utrustade med våra patenterade manuella



> *Hytten är som en damsko: Den ser liten ut på utsidan, men är rymlig och bekväm inuti.*

styrsystem, och elektronisk fjärrstyrning finns att få som tillval. De kräver ännu mindre kraft för att styra kranen, så det hela är verkligen lätt, och hastigheten på rörelserna kan anpassas för att motsvara förarens önskemål", säger Sjöholm.

"I varje liten detalj har vi beaktat att förarna är av olika storlek och längd", tillägger han.

Förarstolen kan delvis flyttas åt sidan så att den inte är placerad direkt bakom kranstommen: detta ger föraren bättre sikt över arbetsområdet. Kranarmsystemet hos LOGLIFTs och JONSEREDs kranar har utformats så att det är så smalt som möjligt, och hydraulledningarna har placerats längs med sidan på armen. I motsats till armsystemet så har diametern på rör och slangar hållits relativt stor för att minimera tryckförluster. Detta minskar energiförluster och förhindrar överhettning av ledningarna, vilket minskar risken för att föraren bränner sig ifall de av misstag rör ledningarna.

Xenon ger bättre sikt

Xenonljus som ingår som tillval tar sikten till en helt ny nivå:

"Att arbeta med xenonlampor är nästan som att arbeta i dagsljus, även om det är natt", säger Sjöholm och tillfogar att även halogenlamporna, som ingår som standard, ger ett bra ljus. Lamporna är placerade ovanpå hytten och på armen så att ljusstrålen lyser upp föremålet som ska lyftas plus omgivningen. Dessutom gör den gula färgen på gripen att den syns tydligare i mörkret. Den kran som monteras på skotare är i allmänhet svart, som ofta hos Hiabs produkter, men den har en matt finish som gör att ljuset inte reflekteras och irriterar ögonen.

En annan egenskap som underlättar arbetet är att föraren med LOGLIFT- och JONSERED-utrustning kan köra kranens stödben från stolen. Väl fungerande hydraulik förenklar även arbetet; mjuka och precisa rörelser gör kranen bekvämare att styra och arbetet mindre påfrestande för såväl kran som förare.

Hytten är som en damsko

Skogskran med en öppen förarstol kan utrustas med krankapell som tillval. Skyddet lyfts fram bakom förarens rygg och täcker hans huvud. Det skyddar mot regn och vind. Vädret utgör däremot inget problem i hyttförsedda kranar.

"Hytterna har värmeaggregat och en frisklufts-fläkt som standard, medan luftkonditionering för heta sommardagar finns att få som tillval", säger Kalevi Sjöholm.

Han jämför hytten med en damsko: Den ser liten ut på utsidan, men är rymlig och bekväm inuti.

"I de kranar som har hytt har manöverventilerna placerats utanför så att lukt, ljud och värme inte kommer in i hytten. Dessutom har ljuddämpande material använts i tak och väggar. Vid valet av material för fotutrymmet var det viktigaste kriteriet att det ska vara lätt att hålla rent", påpekar Sjöholm.

Och listan fortsätter: "Spakar och knappar har placerats inom bekvämt räckhåll för föraren. En hydraulcylinder lyfter och sänker hytten; det styva hyttstativet minskar också den svajande rörelsen vid tunga lyft och lyft på lång räckvidd.

Och precis som för skor har man lagt stor vikt på design. Till exempel är vindrutan böjd – och det är inte bara för att det ska se bra ut.

"Böjt polykarbonatglas orsakar inga reflexer, det ger bättre plats och sikt och är slagtåligt", konstaterar Sjöholm. ■

Text: Compositor/Tiia Teronen
Illustration: Topi Saari





John Millington, logistikchef: "Det viktigaste inom logistiken är att förutse och förstå hela verksamhetens logistiska behov. Det är en fantastisk känsla när allt går som smort."



John Godber, ansvarig för reservdelar: "Det känns fint att få se hur våra ansträngningar bidrar till hela teamets verksamhet. Jag är stolt över att få ansvara för reservdelar."

Bakom kulisserna till det mest dynamiska rally-stallet

Rallyteamet vid Ford backas upp av 120 personer i en organisation där alla kan kalla sig vinnare.

Förra gången de vann priset för bästa tillverkare i världsmästerskapen i rally var 1979. Åren 2006 och 2007 kunde de skörda nya framgångar i och med att de igen vann priset för bästa tillverkare. Teamet hade även närapå vunnit förarnas förstapris 2007, men förlorade efter en jämn kamp.

Vid Ford testas rallyteamets kompetens och yrkesskicklighet i varje tävling och här handlar det om en enda sak: Kommer allt att fungera som det ska under hela tävlingens lopp? Förarna utför sin del av jobbet på ett professionellt sätt, men resten beror på det arbete som utförs i bakgrunden och de förberedelser som har gjorts. En eventuell seger är kronan på verket och en belöning för det arbete som har gjorts under hela året och under själva rallytävlingen.

Alla medlemmar i teamet tar sitt arbete på allvar och är oerhört engagerade. Var och en har sina egna uppgifter att sköta, men samtidigt är alla beredda att hjälpa varandra vid behov. Det behövs många olika slags kunskaper i ett rallyteam, så därför är det en fördel att det finns personer med olika bakgrund i teamet.

Då en tävling är körd, är det dags att åka vidare till nästa ort där ett rally går av stapeln. Men vad är det som händer mellan rallytävlingarna? Vad arbetar teamet med dag ut och dag in för att hjälpa föraren till seger?

David Simpson från M-Sport Ltd är manager för rallyevenemang och ansvarar för verksamheten i rallyteamet vid Ford varje dag dygnet runt, även mellan rallytävlingar. Det är inte bara utrustningen och personalen som ligger på hans ansvar, utan han ser även till att teamet får mat. Dessutom skall han sörja för ordning och reda på den del av rallyområdet där teamet arbetar. Det är Simpsons uppgift att se till att rätt person utför rätt uppgift vid rätt tidpunkt, samt att teamet är tillräckligt väl förberett på problemsituationer.

Arbetet är ibland mycket hektiskt, men Simpson säger att han trots allt inte kan tänka sig ett bättre jobb.

”Det här jobbet är perfekt för någon som gillar att



Alex Mottram, rallytekniker: ”Direkt och tydlig kommunikation är A och O i en teknikers och hela teamets arbete. Informationen måste ges ske snabbt.”



M-Sport förvärvade sin första MOFFETT påhängstruck för några år sedan.





David Simpson, manager för rallyevenemang: ”Att vara väl organiserad och snabb är de viktigaste egenskaperna i mitt arbete. Det gäller att vara effektiv när man fattar beslut.”



Milly, George och Malcolm reser världen runt med Ford-teamet.

göra olika typer av uppgifter varje dag och som tycker om att göra sitt yttersta. Det är enda sättet att vara tillräckligt motiverad hela tiden, eftersom arbetet utförs på lång sikt och situationerna förändras hela tiden.”

Simpson kommer till platsen för rallyt ett par dagar innan det startar för att säkerställa att allt löper enligt planerna.

”Allt hänger på att man har gjort en bra grundläggande planering. Tidtabeller och minneslistor över arbetsuppgifterna är viktiga verktyg, eftersom arbetet utförs året runt”, poängterar Simpson.

Den mest effektiva medlemmen i teamet

Det är en stor mängd utrustning som skall transporteras och största delen av denna utrustning är tung. Därför krävs det mycket muskelkraft i teamet för att flytta runt och bära saker och ting. Tidigare brukade teamet lasta och lossa släpvagnarna manuellt eller med hjälp av hyrd utrustning, tills M-Sport slutligen köpte sin första påhängstruck från Moffett för ett par år sedan.

Enligt Simpson kan teamet arbeta lättare och snabbare tack vare påhängstrucken. Medlemmarna i teamet kan fokusera mer på sina egna ansvarsområden. I år använder teamet den nyaste modellen, M5 25.3LT.

Tom Lindsay, som leder teamet av tekniker som gör allt klart inför tävlingarna, säger att den nya påhängstrucken från Moffett är ett fantastiskt stöd, eftersom den klarar av att lasta och lossa på släpvagnarna även från sidan. Med hjälp av den utskjutbara gaffeln kan man dessutom lasta utrustningen så att hela lastutrymmet utnyttjas. ▸



Keith Adlard, ansvarar för Mikko Hirvonens bil: ”Ärlighet och aktivitet, med förare och kollegor, är avgörande faktorer i teamarbetet.”

► M-Sport använder en äldre modell på längre resor. Den nya modellen används i serien av tävlingar runt Europa, där större mängder utrustning transporteras.

”En påhängstruck är mycket användbar för denna typ av arbete. Eftersom den dessutom kan lastas av när man kommer och lastas på när man åker igen, kan den användas genast då den behövs.”

Lindsays team sätter igång med arbetet ungefär en vecka före varje rallytävling. Arbetet inleds med att mäta det inhägnade området och lossa utrustningen. Det första som kommer på plats är det mest grundläggande, som till exempel tälten och släpen med utrustning för att utföra reparationsarbeten. Sedan börjar arbetet med att lasta av den egentliga utrustningen. Teamet har också till uppgift att se till att alla konstruktionsdelar sitter säkert och på rätt plats.

John Godber ansvarar för reservdelar och ser till att de är i perfekt ordning. En separat släpvagn har reserverats för reservdelarna. I släpet finns det hyllor från golv till tak, och hyllorna är fulla av lådor. Godbers arbete börjar så snart lastbilen kommer in i staden, och arbetet fortsätter tills allt har packats ner på exakt samma plats varje gång.

”Vi måste kunna hitta varje del genast. Vi har inte råd att förlora en enda sekund, i synnerhet under en rallytävling. Därför lägger vi alltid delarna på samma platser.”

Det framgår tydligt att reservdelar är viktiga, eftersom man håller åtminstone två reservdelar av samma sort i lager, och detta gäller även för större delar. När den första reservdelen har använts, så finns en till i lager, för säkerhets skull.

Viktig sakkunskap

Det finns tolv tekniker som arbetar med bilarna innan rallytävlingen startar och under själva rallyt. **Alex Mottram** är en av dem. Han började arbeta som praktikant för företaget alldeles efter att han fick sitt avgångsbetyg från skolan, och detta är det sjätte året han arbetar i teamet hos Ford.

”Det bästa sättet att bli ett proffs är att börja som praktikant. Eftersom tekniken ständigt utvecklas, är det bästa sättet att hänga med i utvecklingen att få vara med och praktiskt arbeta med utrustningen.”

Mottram menar att den största utmaningen är att den tekniska sidan utvecklas så snabbt. Men det gäller bara att anta utmaningen, och Mottram säger också att han njuter av att dagligen arbeta med bilar. När rallytävlingen startar, koncentrerar sig Mottram bara på bilarna i det inhägnade området. Tiden mellan rallytävlingar använder han också på bilarna. Det finns alltid något att reparera och meka med.

Keith Adlard som ansvarar för Mikko Hirvonens bil har ett nära samarbete med andra tekniker och förare. Att sköta om Hirvonens bil och tillhörande tekniska arbeten är hans huvudsakliga ansvarsområde. Därför känner Adlard Mikkos bil och alla dess delar som sin egen bakficka.

”Jag ansvarar för att ha allt klart då mekanikerna kommer. De kan genast hoppa i sina overaller och sätta igång med jobbet. Vi har ingen tid att förlora, precis som i allt det övriga arbetet som utförs i detta rallyteam.”

Det är detaljerna som räknas

På platsen där rallytävlingen går av stapeln fortgår det organisatoriska arbetet utan avbrott. **John Millington,** som är logistikchef för rallyteamet, berättar att så fort innevarande rallytävling är avslutad, reserverar han hotellrummen och ett visst inhägnat område inför följande år.

”Vi kan inte förlora tid, eftersom allt måste vara klart inför nästa års rallytävling. Ett år är ju trots allt en relativt kort tid om man beaktar att teamet deltar i sexton deltävlingar på fem olika kontinenter där man tävlar om världsmästerskapet i rally.”

Logistiskt sett är varje land unikt. Enligt Millington är det lätt att arbeta i de nordiska länderna i jämförelse med vissa av de andra länderna ute i Europa, där det behövs mer kommunikation och fler bekräftelser.

Millington har ansvar för att integrera alla de små detaljerna i ett fungerande logistikpaket tillsammans med fyra andra medlemmar i teamet för logistik. I arbetet ingår också att ta hand om räkningarna och att se till att det finns bränsle till bilarna samt att kommunicera med lokala samarbetspartners. Teamet har sina egna väderexperter som kontrollerar väderförhållandena under tävlingsdagarna och meddelar förarna och teknikerna hur det ser ut. Arbetet pågår under årets alla tolv månader.

”Det tar aldrig slut, men jag gillar det. Och det håller mig alert så jag kan klara av jobbet”. ■



Tom Lindsay, ledare för teamet av tekniker: ”Det faktum att du kan lita på alla och att varje länk i kedjan är stark är något jag personligen värdesätter i ett team. Att stå stadigt med fötterna på jorden är avgörande i vårt arbete.”

FIA:S VÄRLDSMÄSTERSKAP I RALLY 2007

omfattade sexton deltävlingar under tolv månader på fem kontinenter. Varje rallytävling pågår i tre dagar och omfattar en sträcka på upp till 1 200 km. Tävlingen inbegriper 350 km ren körning på vägar av varierande typ, allt från jämn asfalt till snö och is eller gropiga hjulspår fulla med stenblock.

Fords team, BP-Ford World Rally Team, deltog i alla sexton rundor av mästerskapsserien med två Focus RS World Rally-bilar. Bilarna kördes av de tvåfaldiga världsmästarna Marcus Grönholm och Timo Rautiainen, samt deras landsmän från Finland, Mikko Hirvonen och Jarmo Lehtinen. Fords mångåriga partner M-Sport, som ligger bakom de internationella rallyprojekten inom ramen för Blue Oval, genomförde programmet för Fords del. BP-Ford World Rally Team har sitt huvudsäte hos M-Sport i Dovenby Hall i nordvästra England. Teamet har arbetat för Ford Motor Company sedan 1997.

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

Text: Compositor/Kirsi Paloheimo
Bilder: Jyrki Vesa

Raka spåret till samarbete

Snabb respons avgjorde när Havator valde ny kranpartner.

Havator Groups koncernchef **Erkki Hanhirova** berättar att företaget överraskande och akut måste få tag på en kran. En överenskommen kranleverans gick om intet och Havator hade redan hunnit planera in kranen för ett jobb.

Företaget befann sig i en kritisk situation, men hjälpen var nära. ”Lyckligtvis blev vi tipsade om att fråga Hiab om hjälp. Det resulterade i att vi fick leverans av lastbilen med kran bara två veckor senare.”

Den snabba kranleveransen blev startskottet till ett partnerskap mellan Havator och Hiab. Hiabs rykte som snabb kranleverantör påverkade köpbeslutet. Hanhirova poängterar betydelsen av transparens. Även om också priset är en avgörande faktor, måste du framför allt kunna lita på din partner.

Samarbetet ligger i sin linda och förväntningarna är höga. Havator vill investera i ett långvarigt partnerskap och delta i utvecklingsarbetet. ”Vår verksamhet utvecklas fortlöpande – det lönar sig att diskutera förändringarna med Hiab, som sedan kan beakta dem i sin produktutveckling. Det blir en winwin-situation.”

Hiab-kranen var ett ypperligt tillskott till Havators maskinpark och verksamhet. Utrustningen används främst för att flytta fackverkskransektioner och motvikter till den egna maskinparken. Ungefär hälften av jobben görs för andra, bland annat att flytta krossverk.

”Vi har bara haft kranen i några månader, och utnyttjandegraden har legat på ca 80 procent, men vi vet redan nu att vi fattade rätt beslut”, konstaterar Hanhirova.

Han är övertygad om att partnerskapet kommer att fördjupas i framtiden, eftersom den viktigaste hörnstenen finns på plats: tillförlitlighet. Den är nyckeln till allt samarbete. ■

Text: Compositor/Kirsi Paloheimo
Bilder: Jyrki Vesa

Nummer ett inom lyfttjänster

Med huvudkontor i Torneå är Havator Group en av Nordens största koncerner inom lyfttjänster, specialtransporter och hamnkranservice. Företaget sysselsätter över 400 medarbetare och har verksamhet i Skandinavien, Baltikum och Ryssland. Havators kranpark omfattar monteringskranar för industrin, bilburna kranar med hydrauliskt armsystem för användning i tätorter och industri, terränggående rough terrain-kranar med hydraulisk teleskoparm, såväl som fackverkskranar monterade på lastbilar och bandtraktorer samt mobila hamnkranar.





Föraren Hannu Hyvärinen från Havator är nöjd med den nya HIAB XS 800 kranen: Utrustningen är lätt att manövrera och tillgång till service dygnet runt säkrar att driftstoppen aldrig blir långa. Jussi Sukuvaara instämmer.

Klimatförändringar och bränsleförbrukning är frågor som dyker upp dagligen, ja de går hand i hand. Om man minskar bränsleförbrukningen, sparar man kostnader, minskar på utsläppen av koldioxid och skonar miljön vi lever i. Därför är det en verkligt god nyhet att det nu finns ett manöversystem för kranar som minskar miljöbelastningen och samtidigt ökar kranens lyftkapacitet och kostnadseffektivitet.

Spara bränsle och minska UTSLÄPP



Hiabs senaste generation av manöversystem för kranar sätter ny standard för branschen. Lyftkapaciteten och effektiviteten har ökats, medan bränsleförbrukningen samtidigt har skurits ned för att minska miljökonsekvenserna.

När man utformar en kran, räknar man ut kranens maximala lastkapacitet utgående från egenvikten och geometrin på kranen och stålkonstruktionernas förväntade livslängd. Man kan minska vikten på en kran genom optimal detaljutformning, t.ex. placering av svetsar eller genom att använda höghållfast stål samt genom att använda sådana manöversystem att den fulla kapaciteten i krankonstruktionen kan utnyttjas. Under flera decennier har Hiab legat i framkant då det gäller att skräddarsy utformningen av och använda stålsorter med ultrahög hållfasthet. Även manöversystemen har utvecklats kontinuerligt. Detta utgör grunden till Hiabs framgångsrika utveckling av effektiva kranar med hög prestanda.

”Självfallet har kunden mest nytta av en kran som är så lätt som möjligt, men som ändå har en så stor lyftkapacitet som möjligt. Om kranen är lätt, kan lastbilen transportera större nyttolaster på flaket. Dessutom behövs det givetvis mindre bränsle för att transportera en lättare kran”, påpekar **Lars Andersson,** R&D Manager Structure Mechanic Hiab Cranes.

Bromsa klimatförändringarna

Eftersom kunderna behövde lätta kranar med högsta möjliga lyftkapacitet, utvecklade Hiab



manöversystemen Pro och HiPro. Lyftkraften kan ökas med upp till 20 procent och möjliggör en minskning av bränsleförbrukningen med ända upp till 40 procent.

”Det är värt att notera att större kapacitet och mindre bränslekostnader är sådana fördelar som inte bara ökar lönsamheten för kunden, utan även på ett konkret sätt bidrar till att bromsa klimatförändringarna”, säger Lars Andersson.

Det krävs energi för att en kran skall kunna drivas och lyfta laster. I dag har de flesta kranar en pump som levererar ett fast oljeflöde. Ofta cirkulerar en stor del av oljan direkt tillbaka till tanken.

Om kunden väljer en pump med fast flöde för en kran av typen 166 HiPro, pumpas 70-90 liter olja per minut i hydraulsystemet. Med detta oljeflöde behöver dieselmotorn i lastbilen ca tre liter bränsle i timmen. Men relativt ofta är det så att kranen inte används med full kapacitet. Den kanske bara behöver svänga 90 grader från lastbryggan till flaket och tillbaka. Dessutom körs den kanske inte heller med högsta hastighet, utan med 60 procent.

”Då skulle det behövas endast 25 liter olja per minut, vilket betyder att minst 50 liter olja pumpas runt i systemet i onödan. Då förbrukas onödig energi som omvandlas till värme i manöversystemet, och eftersom oljetemperaturen inte bör stiga över 70 grader, behövs oftast en oljekylare”, säger Lars Andersson. ►

Utsläppen av växthusgaser från en 800 HiPro är tio ton mindre per år med en variabel pump än med en pump med fast flöde. Tio ton motsvarar den årliga mängden koldioxidutsläpp från fyra bilar.



Ju större kranen är, desto mer kan man minska bränsleförbrukningen och CO_2-utsläppen med hjälp av en variabel pump.

Hiabs manöversystem Pro och HiPro är förberedda för att använda variabelpumpar till kranarna istället för traditionella pumpar med fast flöde. En variabel pump reglerar hela tiden mängden hydraulolja som behövs i hydraulsystemet baserat på det flöde som behövs för att kranen skall röra sig med den önskade hastigheten.

Enligt Lars Andersson minskas den genomsnittliga bränsleförbrukningen med 32 procent eller 2 200 liter om man byter ut fastflödespumpen (standard) mot en variabel pump på en lastbil med en Hiab-kran av typen XS 288 HiPro, som normalt förbrukar ungefär 7 000 liter dieselolja per år. Med en kran av typen 800 HiPro, där lastbilen förbrukar 10 000 liter per år, kunde man minska bränsleförbrukningen ännu mer, kanske 4 000 liter.

”Utsläppen av växthusgaser från en 800 HiPro är tio ton mindre per år med en variabel pump än med en pump med fast flöde. Tio ton motsvarar den årliga mängden koldioxidutsläpp från fyra bilar”, säger Lars Andersson.

En investering som snabbt blir lönsam

Även om alla kranar från Hiab i serien HiPro uppfyller de tekniska kraven, är det för närvarande bara 15 – 20 procent av kranarna som är utrustade med en variabel pump. Andersson menar att skälet till detta är att människor är mer förtrogna med pumparna med fast flöde, och många vet inte att man kan spara bränsle om man använder en variabel pump.

Det kostar 1 000 – 2 000 euro om man vill installera en variabel pump på en ny kran från Hiab eller i efterhand på en äldre kran. Andersson säger att denna investering dock snabbt blir lönsam.

”Om priset på en liter dieselolja ligger kring en euro, kan man kan tjäna in den summa man har betalat för den variabla pumpen inom mindre än ett och ett halvt år med en kran av typen 288 HiPro. Och om man använder en 800 HiPro, tar det bara ett halvår. Efter det sparar man årligen 2 200 euro med den mindre kranen och upp till 4 000 euro med den större”, påpekar Lars Andersson.

Det finns även andra viktiga fördelar med variabla pumpar. Det minskade energibehovet leder också till att oljetemperaturen blir betydligt lägre om man använder en variabel pump. Oljan i hydraulsystemet blir minst 20 grader svalare än annars.

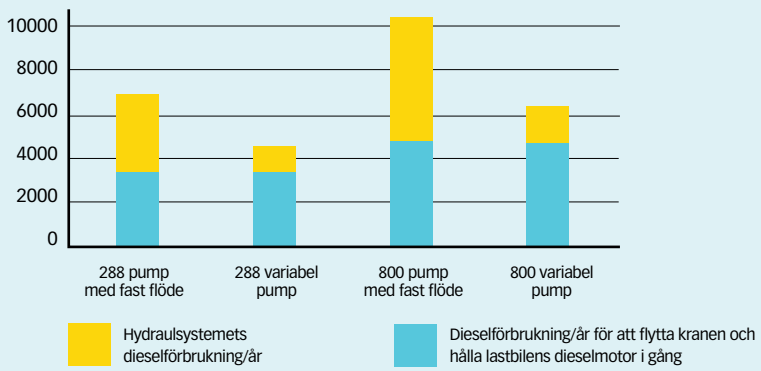
”I de flesta fall behöver man då inte ens installera en oljekylare på kranen. Samtidigt håller tätningar, hydraulslangar och andra slitagedelar längre på grund av den lägre temperaturen”, tillägger Andersson.

”Förutom att bränsleförbrukningen minskar, kan lyftkapaciteten för HiPro-kranen öka med upp till 25 procent eller vid långa räckvidder ännu mer. På detta sätt ökar produktiviteten tack vare det innovativa och intelligenta manöversystemet”, noterar Lars Andersson.

Andersson tillägger: ”Under mer än två decennier har vi bedrivit ett intensivt och kontinuerligt forsknings- och utvecklingsarbete. Ett av resultaten är att lyftkapaciteten på HIAB XS-kranar idag alltid regleras automatiskt av manöversystemen, vilket ger ökad prestanda och bättre säkerhet. Samtidigt blir det bekvämare för kranoperatören att köra kranen. Vi har kunnat höja ribban avsevärt genom att ta fram den nya generationen av manöversystem för kranar. Lyftkapaciteten och kostnadseffektiviteten ökar och samtidigt begränsas miljökonsekvenserna i och med att bränsleförbrukningen minskar.” ■

Text: Compositor/Tiia Teronen
Illustration: Topi Saari

Dieselförbrukningen under ett år för en genomsnittligt använd Hiab 288 Pro och Hiab 800 HiPro med antingen fastflödespump eller variabel LS-kompenserad pump





HIAB FUSIONERAR SINA PRODUKT-LINJER FÖR KRANAR

För att stödja framtida tillväxt och förbättra lönsamheten slog Hiab från januari 2008 samman produktlinjerna för lastbilskranar och skogskranar till en enda produktlinje för kranar. Organisationsförändringen förbättrar och förstärker användningen av gemensamma resurser för utveckling, tillverkning och marknadsföring av kranprogrammen.

Den nya produktlinjen för kranar utvecklar och tillverkar lastbilskranar, skogskranar och återvinningskranar i global skala på sina fem tillverkningsenheter i Sverige, Nederländerna, Spanien, Finland och Korea. Den sammanslagna produktlinjen leds att av **Harri Ahola,** som tidigare var chef för produktlinjen för lastbilskranar.

Hiab förvärvade ett servicebolag i USA

Hiab har ingått ett avtal om att förvärva ett servicebolag i Tampa, Florida, USA. Bay Equipment Repairs Inc., som erbjuder underhåll och service vid sin egen verkstad och hos kunderna, har varit Hiabs partner sedan 1991. De flesta av bolagets kunder är även Hiabs kunder i Florida.

Bay Equipment Repairs kommer att integreras med Hiabs serviceorganisation i USA, och förstärker därigenom Hiabs utbud av underhållstjänster på den viktiga marknaden i Florida. Bolaget servar främst MOFFETT påhängstruckar och HIAB-kranar.

Hiab säkrade en order för lasthanterings-utrustning från Danmark och Tyskland

Hiab och SAWO – Hiabs importör i Danmark – har tagit hem en betydande order på 133 kroklastväxlare och 22 lastbilskranar från MAN. Produkterna kommer att monteras av SAWO på MAN lastbilar och levereras till den danska försvarsmakten. Leveransen av kroklastväxlarna och kranarna inleddes under 2007 och kommer att fortsätta under 2008.

Hiab tog också in en betydande order på 157 kroklastväxlare från MAN Nutzfahrzeuge AG. Kroklastväxlarna kommer att monteras på MAN lastbilar och levereras till den tyska försvarsmakten. Leveransen av kroklastväxlarna kommer att inledas omedelbart och fortsätter fram till år 2012.

Dessa mycket rörliga lastbilar är utformade för att användas av militären i extrema förhållanden och när de är utrustade med MULTILIFT kroklastväxlare klarar de av lastning, transport och lossning av både ISO-containrar och militära Stanagflak. I Danmark är HIAB-kranarna avställbara och lastbilarna kan utrustas med kran inom om en timme. I Tyskland kommer kroklastväxlarna också att utrustas för frakt av pansarmoduler som utformats för säker transport av soldater i riskområden.

Nya Hiab-webbplatser publicerade!

Hiabs nya Internetsidor har lanserats. De nya webbplatserna har nya egenskaper, bland annat sök produkter, kontakta återförsäljare, ett jämförelseverktyg, bildbank och mycket mer. På webbplatsen presenteras också ett varierande utbud av tjänster och service som vi erbjuder globalt. Användarna kan lära sig mer om Hiab och läsa hur våra kunder har nått framgångar med hjälp av våra produkter.

Förstasidan **www.hiab.com** är nu en portal till varje lands lokala webbplats, som även kan nås direkt via de lokala landsdomänerna (till exempel **www.hiab.de**). Besök **www.hiab.com** eller ditt lands lokala webbplats för att lära dig mer om innehållet och egenskaperna på de nya webbplatserna.

Vi är tacksamma för all feedback du kan ge om våra nya webbplatser. Sänd dina kommentarer via webbplatsens kontaktformulär på **www.hiab.com/feedback**.

Frihet

och effektivitet med påhängstruck

Nu är åkeriägaren **Lars Lindblom** i Tomelilla inne på sin andra påhängstruck. Han uppskattar den frihet som trucken innebär. Dessutom är den lönsam.

”Även i uppdrag där det inte ingår någon extra betalning för lastning eller lossning, så ger trucken mitt företag bättre ekonomi. Jag sparar helt enkelt så pass mycket tid genom att kunna sköta allt utan att behöva vänta på andra. Dessutom är man inte beroende av att det finns folk på plats”, säger Lars Lindblom.

Tidigare hade han en KOOI från 2002. Den var långt ifrån utsliten, så den arbetar vidare hos en kollega nu. Nytillskottet hos Lars Lindbloms Åkeri AB är en MOFFETT M4.

”Modellen med det breda gaffelbordet. Dessutom har den saxstativ och det saknades på min förra.”

Det är en finess som han verkligen uppskattar, eftersom han då kan knuffa lasten på plats mycket enklare än tidigare.

”Nu under sensommaren kör jag mycket eldningspellets i storsäckar på pall. Då är det bekvämt att kunna knuffa dem i rätt position på flaket.”

Men ännu större nytta av saxstativet väntar han sig få under våren. Det är då det är som mest att göra med att leverera gräsmattor på rullar från Weibulls stora gräsmatteodling på Österlen.

”Under högsäsong levereras upp till 7 000 kvadratmeter gräs per dag! Då är vi sex åkare som kör. Ofta kan det vara problematiskt att lasta bilen eftersom gräsrullarna tappar formen och ”kalvar”. Då är det bra att kunna använda saxstativet för att trycka dem på plats”, berättar Lars Lindblom.

I trånga nybyggda villakvarter är det sällan det går att få in bil med släp. Då kommer trucken till sin rätt för att leverera gräsrullarna ända fram till tomterna.

Åkeriägaren Lars Lindblom i Tomelilla är nu inne på sin andra påhängstruck. Han uppskattar den frihet som trucken innebär. Dessutom är den lönsam.

Mindre beroende av andra

Under resten av året är det mycket körningar för Lantmännen som står på programmet. Det sker via GKF Frakt AB som ingår i DSV Miljö A/S-koncernen. Förutom ren transportkörning av betor och spannmål handlar det för Lars Lindbloms del om leveranser av utsäde, gödning och andra förnödenheter över stora delar av södra Sverige.

”Totalt blir det mellan tio och trettio stopp för leverans per dag, så trucken kommer verkligen till användning. En stor fördel är också att trucken gör mig oberoende av andra. Jag sköter det mesta själv och på så sätt kan jag, då det behövs, förlänga arbetsdagen och göra klart allt på en gång utan att behöva övernatta i bilen.” ■

Text och bild: Ulf C Nilsson

Tillbaka till *rötterna*

Coverworld blev på 80-talet ett av de första företagen i Storbritannien att använda påhängstruckar från MOFFETT. Nu, tjugo år senare återvänder man till rötterna och har skaffat sex nya MOFFETT M8-truckar.

”Helt enkelt därför att MOFFETT fortfarande är marknadens bästa.”

Att företaget nu åter väljer MOFFETT beror inte bara på prestanda och pålitlighet. Den höga servicenivå och tekniska support som hela tiden erbjudits har spelat en stor roll i valet.

Då Coverworld skaffade sin första truck ägnade sig företaget huvudsakligen åt leveranser av förnödenheter inom jordbruket och MOFFETT erbjöd då de bästa skräddarsydda lösningarna. De visade sig idealiska för materialhantering på leriga underlag och till trånga platser.

Idag är Coverworld en av Storbritanniens marknadsledare när det gäller produktion och leveranser av ytbehandlad plåt för tak- och fasadbeklädnad. I det sammanhanget passar deras MOFFETT M8:or in perfekt.

Med en modern fordonsflotta levererar man över hela landet och den typiska lasten kan bestå av plåtsektioner på upp till sex meters längd. Sektioner som av naturliga skäl kan vara besvärliga att lasta av och leverera till rätt ställe på trånga byggplatser. Men med de nya truckarna löser man problemet.

”Vi har både fått alla de kvaliteter vi uppskattade med de gamla maskinerna – plus en hel rad nya fina funktioner, inte minst den snäva vändradien, som gör att våra förare kan köra säkert även på mycket begränsade ytor”, säger Coverworlds produktionschef **Ian Hawkins.**

Eftersom M8-truckarna har en lastkapacitet på upp till 2,5 ton klarar förarna nu hela avlastningen själva utan att vara beroende av hjälp. Detta snabbar på hela arbetet och gör att de klarar fler leveranser per dag.

Möjligheten att köra truckarna sidledes gör att de även kan hantera de längsta paketen på små utrymmen, vilket är en stor fördel i den här verksamheten.

”Påhängstruckarna från MOFFETT har alltid varit exceptionella maskiner. Vi var imponerade redan för tjugo år sedan, men kan idag konstatera att tekniken avancerat långt sedan dess. Jag är övertygad om att vi genom den här investeringen kommer att få uppleva en påtaglig ökning i både leveranser och vinster, samtidigt som våra kunder blir ännu nöjdare”, säger Ian Hawkins.

Text: Ulf C Nilsson
Bild: Chris Bailey



LARS LINDBLOM I TOMELILLA blev först i Sverige med nya MOFFETT M4. Hans truck är en helt ny modell som tagits fram i samarbete mellan två Hiab-företag – MOFFETT Irland och f d KooiAap Holland.

Bland nyheterna märks:

- Direktkopplad hydraulpump utan rem.
- Alla serviceställen är lätt åtkomliga och det är lätt att byta slangar.
- Hydraultanken är avtagbar för enkel rengöring.
- Bränsletank samt motorhuv och luckor i plast istället för metall.
- ISO-godkänd säkerhetsbur med skyddsgrind.
- Ny spakplacering för bättre förarergonomi.
- Lägre ljudnivå.
- Förbättrat regnskydd och möjlighet till täckt hytt.



Att göra saker rätt från första början

Vid foten av en av världens längsta bergskedjor producerar Bussbygg komponenter för alla lasthanteringsbehov.



I dag är Bussbygg nummer ett i Norge när det gäller skåppåbyggnad.

Geirangerfjorden hör till Norges främsta turistattraktioner och lockar med sina hisnande vyer tusentals turister och passagerare på kryssningsfartyg från hela världen varje år. Den inramas av 1 400 meter höga fjäll som stupar rakt ned i fjorden, som är en av de längsta i världen. Mindre känt är att kusten runt omkring är full av framgångsrika industrier. Framförallt handlar det förstås om fiske och skeppsbyggnad, men även om möbler – och lastbilspåbyggnader.

Ett par timmars körning norrut från Geirager ligger samhället Skåla i Molde kommun. Där har det familjeägda aktiebolaget Bussbygg A/S funnits etablerat sedan 1947. År 1975 rullade den sista bussen härifrån och man fokuserade helt på karosseri och skåp. Särskilt fisktransporterna har alltid varit en stor verksamhet i Norge. De krävde speciella lösningar.

”Framförallt behövdes flexibilitet för lastningen. I Finnmark kunde en förare till exempel behöva köra 50 mil till olika småhamnar för att fylla bilen innan han kunde sätta kurs på Oslo eller Europa”, berättar marknadschef **Roar Berg.**

Bussbygg A/S levererade lösningarna och blev något av branschens hovleverantör. Deras skåp kunde öppnas på båda sidorna och bak. I dag med 170 anställda är Bussbygg nummer ett i Norge när det gäller påbyggnadsskåp.

”Vi är den enda leverantören som bygger elementen själva, hela vägen från grunden, i vår fabrik”, berättar Roar Berg.

Anpassad till kundens krav

Fokuseringen på leveransprecision och, framförallt, kvalitet ger återkommande kunder. Eftersom man dessutom bygger allt från grunden kan man erbjuda flexibla karosserilösningar exakt anpassade efter kundens önskemål.

Något som många kunder önskar är en bakgavellyft och Bussbygg A/S har därför blivit Norges största kund när det gäller ZEPRO-lyften.

ZEPRO-lyften garanterar säker lasthantering även i fuktiga och tuffa förhållanden, eftersom lyftarna är testade för att fungera väl i varierande klimatförhållanden.

Hiab levererar en bra bit över 200 lyftar om året till Bussbygg A/S. Förutom att dessa lyftar ligger i linje med Bussbyggs höga kvalitetskrav så går det lätt och snabbt att få tag i reservdelar över hela Norge till dem. ■

Text: Ulf C Nilsson
Bilder: Crestock & Bussbygg

