

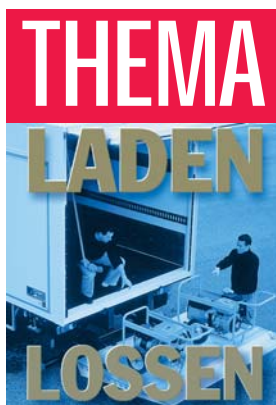
120 cm gedoogd tot 2007

# Branche wil grotere oversteek meeneemheftrucks

**Een oversteek van 150 cm is in de ogen van de branche-organisaties de gewenste maat voor meeneemheftrucks. Of die maat er komt hangt ervan af of de voertuigstabiliteit niet in gevaar wordt gebracht. Dat wordt mogelijk nader onderzocht.**

Officieel mag lading - en dus ook een meeneemheftruck - maximaal één meter uitsteken achter het achterste punt van het voertuig. Omdat het niet mogelijk is binnen die maat een meeneemheftruck te bouwen die aan de eisen

van de meeste gebruikers voldoet, gedooft de politie een maat van 120 cm. Bij tijd en wijle zijn er echter politiekorpsen die plotseling de controle op dit soort zaken tot prioriteit verheffen en dan bij controle-acties toch weer trucks met meer dan 1 meter uitstekende meeneemheftrucks van de weg halen en verbaliseren.



Vanuit politiekring is er enige tijd geleden behoefte ontstaan aan meer duidelijkheid of liever nog aan strikte wetgeving waarin een en ander duidelijk is geregeld. Dat leidde er volgens goede poldergewoonten toe dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in overleg is getreden met de brancheorganisaties RAI Vereniging, FOCWA en TLN. Uit een eerste inventarisatie is gebleken dat laatstgenoemden uiteraard de voorkeur geven aan een zo groot mogelijke wettelijk toegelaten oversteek, waarbij 150 cm als ideale maat naar voren kwam. In opdracht van het ministerie heeft TNO uitgezocht of een dergelijke maat zou kunnen. Daarbij kwam naar voren dat 150 cm oversteek bij het uitscheren van een voertuig geen probleem is. Volgens TNO moet wel verder worden gekeken naar de gevolgen van een dergelijke maat voor de stabiliteit van het voertuig. Men noemt met name het risico van een negatieve schotelbelasting bij rijden met opleggers, voorzien van meeneemheftrucks. Maar ook de ontlasting van de vooras van bakwagens en aanhangwagens is een verschijnsel dat nader onderzoek behoeft. Nog dit jaar



Oversteek

**Vrijwel geen enkele meeneemheftruck blijft binnen de 100 cm oversteek.**

vindt overleg plaats tussen genoemde partijen over een eventueel verder onderzoek. Standpunt van zowel RAI Verenigingen als Focwa is dat de stabiliteit van voertuigen en daarmee de verkeersveiligheid nooit in het geding mogen komen. Vooralsnog is afgesproken dat de controlerende instanties tot 2007 de maat van 120 cm zullen gedogen. Wordt vervolgd. ■

P.C. Wieman

## Comeback voor Cangaru-meeneemheftruck

**Sinds kort is Ron van Ingen in Oudewater bezig met de herintroductie van de Cangaru-meeneemheftrucks. Hij doet dit met een grote Franse producent als partner.** Oud-verkeersvlieger Van Ingen zit al sinds 1985 in de meeneemheftrucks. In dat jaar deed hij een poging Kooiaap in de Verenigde Staten te introduceren. In 1989 startte hij met partner BOA in Enschede de ontwikkeling en productie van de Cangaru-meeneemheftrucks op. Na negen succesvolle jaren verliet Van Ingen het bedrijf. Drie jaar later ging BOA failliet. Van Ingen dook vervolgens op

bij Terberg Techniek en ondersteunde daar de introductie van de KingLifter. Na Terberg Techniek te hebben verlaten keert Van Ingen nu weer terug naar zijn beginpunt Cangaru. Van Ingen: "Na het faillissement van Cangaru werden het merk en de ontwerpen gekocht door het Franse Transmanut. Ik had met dat bedrijf al eerder contact gehad. Zij zijn een grote producent van onder andere vliegveldtrekkers, silowagens en kleine graafmachines. Transmanut maakt al sinds jaar en dag ook meeneemheftrucks, maar was daarmee vooral ac-

tief buiten Europa. Zij wilden via de aankoop van Cangaru meer de Europese markt op. Die kans krijgen ze nu in ieder geval voor wat betreft de Nederlandse markt via de samenwerking met mij. De meeneemheftrucks zullen worden gebouwd door Transmanut en zijn gebaseerd op hun eigen concept. Daarnaast ga ik enkele Cangaru-modellen voeren. Het programma omvat meeneemheftrucks in de in ons land gangbare specificaties en afmetingen. De belangrijkste componenten worden verzinkt en gepoedercoat." Van Ingen is op dit mo-

ment nog bezig met het opzetten van een service-organisatie. Daarnaast is Van Ingen onder de naam IRC actief met het reviseren van meeneemheftrucks. ■

**IRC Meeneemheftrucks**  
Hekendorperweg 41  
3421 VJ Oudewater  
Tel.: (0348) 56 15 76  
www.ircmeeneemheftrucks.nl

### Leveringsprogramma IRC

**Cangaru JR**  
1500 kg laadvermogen,  
1 of 3 wiel drive met alle mogelijke technische opties

**Cangaru Standaard**  
2500 kg laadvermogen,  
zelfde keuzepakket

**Transmanut TCI**  
3 wiel drive, met alle mogelijke opties tot 3500 kg

**Transretract**  
3 wiel met moving mast

**Transversal**  
geen meeneemheftruck maar zijlader

**IRC 4**  
4-weg handpallettruckje dat ook zijwaarts rijden kan

# Akoestisch signaal botst met PIEK

## Zicht in plaats van geluid

In de praktijk lukt het nog niet altijd om aan de PIEK-geluidsnormen te voldoen. Die komen erop neer dat er tussen elf uur 's avonds en zeven uur 's ochtends geen overschrijding van 60 dB(A) geluidsniveau is toegestaan. Leverancier Orlaco in Barneveld levert nu een achterzichtsysteem, dat het vaak als irritant ervaren gepiep dat opklinkt nadat de achteruitversnelling is ingeschakeld, vervangt. Orlaco heeft hiervoor een subsidie van de Novem ontvangen.

Twee voorbeelden. De Lidl-supermarkt in Nieuwegein en de Konmar in dezelfde plaats hebben met de PIEK-regels te maken gehad. Over beide supermarkten waren klachten binnengekomen bij de gemeente over geluidsoverlast in de ochtend. Bij de Lidl verscheen de blauwe truck al om vijf uur in de ochtend. Na aanhoudende klachten leverde een geluidsmeting van de kant van de gemeente een geluidspiek op van 83 dB(A), 23 decibel boven de toege-

stane grens. Na overleg met de provincie legde de gemeente een dwangsom op van duizend euro per overtreding tot een maximum van 20.000 euro. Eén keer werd daadwerkelijk de boete opgelegd. De Konmar wist dit te voorkomen. Daar betrof het probleem door rollcontainers veroorzaakte geluidsoverlast, die de geluidsmeter naar 71 dB(A) deed uitslaan. Inmiddels zijn ook hier maatregelen getroffen. Duidelijk is dat de PIEK-normen niet zo maar ge-

haald kunnen worden, en dat vervoerders vaak met verladers serieus moeten kijken naar maatregelen. Een van die maatregelen is het vervangen van het akoestisch signaal dat klinkt bij achteruitrijden, door een camera. De chauffeur kan dan zien wat er gebeurt wanneer hij achteruit rijdt, en er klinkt geen geluid meer.

Voorwaarden  
Volgens Orlaco moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden om als vervoerder voor een



Geluidloos

**De chauffeur kan zien wat er gebeurt wanneer hij achteruit rijdt en er klinkt geen geluid meer.**

subsidie in aanmerking te komen: er dient geladen dan wel gelost te worden tussen elf uur 's avonds en 07:00 uur 's ochtends; het voertuig moet op of na oktober 2001 op kenteken gezet zijn; de subsidie geldt alleen voor het achterzichtsysteem; de subsidie geldt tot het maximum uit te keren bedrag is bereikt, met als laatste datum september 2005. Verder dient montage van de camera te ge-

beuren door de leverancier of de dealer.

Voor een zwart/wit achterzichtsysteem kan de vervoerder een subsidie van € 230,- tegemoet zien, voor een kleurensysteem zelfs € 257,-. Orlaco wijst erop dat het systeem eenvoudig uitgebreid kan worden met extra camera's om bijvoorbeeld de dode hoek te elimineren. ■

Tim de Jong

# Cargo Floor lanceert radiografische afstandsbediening

**Cargo Floor BV ontwikkelde voor al haar laad/losvloersystemen een nieuw modulair toepasbare radiografische afstandsbediening.**

Het systeem kan worden ingeschakeld vanuit elke positie. Het is daarmee dus mogelijk dat de heftruckbestuurder zelf de Cargo Floor kan bedienen vanaf de heftruck zonder deze te verlaten. Ook lossen via een trechter of lossen in bunkers waarbij nauwkeurige dosering vereist is, wordt met de radiografische bediening een stuk makkelijker. Ook kan men met het systeem bij stofontwikkeling of andere vervuiling uit de buurt van het voertuig gaan staan. Een tweede nieuwe ontwikkeling bij Cargo Floor

is een 100% waterdichte versie van de Cargo Floor. Dat systeem is ontwikkeld voor het transporteren van milieubelastende producten, zowel los gestort als geperste balen. Het is ook geschikt voor het transporteren en overslaan van huisvuil, groenaafval en slachtafval. De Cargo Floor in waterdichte uitvoering heeft een laag eigen gewicht en is eenvoudig te reinigen. Het systeem is eenvoudig te monteren en blijft binnen de kopstraal van de trailer. Een derde noviteit is het CargoMatic kettingaangedreven lamellen transportsysteem in een uitvoering voor geconditioneerd transport. Met het CargoMatic-systeem kunnen allerlei soorten verpakte materialen on-

geacht de vorm en afmeting worden gehandeld. Het systeem kan autonoom worden ingezet, maar is daarnaast uitermate geschikt als een zogenaamde "dock to trailer" oplossing waarbij de lading klaar staat op een stationaire inpanidige CargoMatic-baan. Het aandrijfsysteem wordt aan de buitenzijde onder de koelmotor gemonteerd zodat geen laadruimte verloren gaat. De componenten die CargoMatic gebruikt zijn geschikt tot -30 graden Celsius. Het systeem wordt elektrisch aangedreven. ■

Cargo Floor BV  
Byte 14  
7741 MK Coevorden  
Tel.: (0524) 59 39 00  
www.cargofloor.nl

Handzaam

**Via een compact bedieningspaneel kan de Cargo Floor op afstand worden bediend.**



Lekvrij

**Zelfs onder deze omstandigheden blijft het voertuig waterdicht.**

# Transfork vecht zich terug met Palfinger Crayler

Het was voor Hans Bree even slikken toen in juni 2003 het contract voor de import van de Ierse Moffett meeneemheftrucks abrupt werd beëindigd. Inmiddels is hij helemaal terug met de Crayler-meeneemheftrucks van het Oostenrijkse merk Palfinger.

“We hebben het met Moffett in Nederland goed gedaan. Vanaf de start in 1997 tot het eind in 2003 hebben we in Nederland rond de 350 Moffett-meeneemheftrucks verkocht. Eerlijk gezegd kwam de fusie tussen Moffett en Kooiaap natuurlijk niet helemaal onverwacht. De komst van Kone als aandeelhouder in Partec was uiteindelijk van doorslaggevende betekenis.”

Al vrij snel na het aflopen van het contract kwam Bree in contact met Palfinger. Het contact ging overigens van Palfinger zelf uit. Het Oostenrijkse familiebedrijf zag door de fusie tussen Moffett en Kooiaap in een aantal landen een soort vacuüm ontstaan doordat de importorganisaties in die landen Moffett kwijtraakten. Bree: “We hebben intensief met elkaar gesproken waarbij ik een zeer positieve indruk heb gekregen van de wijze waarop de Oostenrijkers de zaken aanpakken, met name op het gebied van kwaliteit. Ik heb ze meteen wel uitgelegd dat de Nederlandse markt voor meeneemheftrucks voor 40% bestaat uit vierweg machines, die



Tweemanszaak

**De bemanning van Transfork bestaat uit Hans Bree (links) en Wouter Vink.**

zij op dat moment niet in het programma hadden. Nog geen vier weken na het laatste gesprek kwamen ze met een compleet ontwerp voor een vierwegmachine! We hebben daar een aantal keren diepgaand over gediscussieerd waarbij ik aanvullende technische eisen heb neergelegd. Een maximale oversteek van 120 cm was een van die eisen. Binnen een half jaar daarna stond er een gerede, productierijpe machine bij ons op de stoep!”

Veel zorg voor kwaliteit

Op de vraag wat er zoveel beter is aan een Palfinger Crayler meeneemheftruck geeft Hans Bree een eerlijk antwoord: “De meeste componenten van alle merken meeneemheftrucks zijn identiek of kwalitatief gelijkwaardig. Waar de verschillen in zitten is de wijze waarop ze zijn samengebouwd, de kwaliteit van de delen die je zelf fabriceert en het serviceapparaat. Om van dat eerste een voorbeeld te geven: bij ons zijn de hydraulische cilinders waarmee de wielen worden bestuurd ingetrokken als de heftruck op de truck hangt. Daardoor wordt het blanke staal niet aan weer en wind blootgesteld en wordt roestvorming voorkomen. Het aantal bedrijfsuren van meeneemheftrucks is betrekkelijk gering. Meeneemheftrucks slijten

het meest door vocht, pekelen en steenslag waaraan ze worden blootgesteld tijdens het transport achterop de vrachtauto. Om die reden besteedt Palfinger ook zeer veel aandacht aan de oppervlaktebehandeling van het plaatwerk. Bij Palfinger wordt de laklaag niet meteen op het staal aangebracht maar gaat het plaatwerk eerst door 16 dopmelbaden, waarna een poedercoating wordt opgebracht. Normaal zijn de productieaantallen van meeneemheftrucks te klein voor degelijke procédés, maar omdat Palfinger ook autolaadkranen, autolaadkleppen en hydraulische afzetsystemen maakt, heeft men er voldoende aantallen voor. Wat de constructie van de meeneemheftruck betreft, biedt Palfinger Crayler verder nog het voordeel van een beter zicht. Dat komt ondermeer door de open constructie van de mast, die twee cilinders heeft. Ook kan de chauffeur het rechter voorwiel zien.”

Service

Op het gebied van service is het concept van Transfork ongewijzigd. Dat betekent dat de samenwerking met de MAN-dealerorganisatie is gecontinueerd en vooral geïntensiveerd. Hans Bree: “De aantallen meeneemheftrucks zijn dusdanig dat je er geen aparte serviceorganisatie voor op kunt zetten. Wij hebben daarom gekozen dat via de MAN-organisatie te doen. We kunnen daarbij ook

## Traditioneel familiebedrijf

Palfinger bestaat sinds 1932 en is voor het overgrote deel nog in handen van de gelijknamige familie. Het hoofdkantoor van het bedrijf is gevestigd in het Oostenrijkse Bergheim bij Salzburg. Palfinger heeft ruim 2200 werknemers en produceert autolaadkranen, boerderijkranen, recyclingkranen, afzetbaksystemen, meeneemheftrucks, laadkleppen, spoorwegsysteemoplossingen en telescopische kranen. Men heeft een wereldwijd netwerk van 80 importeurs, 1500 verkoop- en servicevestigingen, zeven eigen vestigingen en produceert in zowel Europa als Zuid-Amerika. De omzet bedraagt 306 miljoen euro. ■

www.palfinger.com  
www.transfork.nl



Beschermde

**Wanneer de meeneemheftruck niet wordt gebruikt is de stuurcilinder ingeschoven om roestvorming en beschadiging te voorkomen.**



Bouwsector

**Ook voor Transfork is de bouwsector van groot belang. De vierwegtruck is goed voor het leeuwendeel van de afzet.**

gebruik maken van MAN's internationale Euro Service. Wij zorgen ervoor dat binnen de MAN-dealerorganisatie onderdelen op voorraad liggen en we zorgen uiteraard ook voor training van de monteurs (in de prijs inbegrepen.) Wij hebben bewust gekozen voor de bedrijfswagensector omdat daar 24-uurs bereikbaarheid cruciaal is. Stilstand van een meeneemheftruck betekent veelal stilstand van het voertuig. Vandaar dat 24-uurs service zo ontzettend belangrijk is."

Perspectief

Wat de toekomstplannen betreft is Hans Bree realistisch: "De Nederlandse markt voor meeneemheftrucks is niet zo groot. Je praat over ongeveer 150 trucks per jaar en rond de 18.000 potentiële klanten. Ik streef ernaar om in 2007 weer op het niveau te zitten waar ik met Moffett ben geëindigd. We hebben deze week de eerste Palfinger-meeneemheftrucks afgeleverd en hebben zo'n 35 bestellingen in portefeuille. De fabriek heeft op dit moment een jaarlijkse productie van rond de 500 stuks. Doel is om in 2007 de grens van 1000 te overschrijden. Ik ben ervan overtuigd dat ze dat lukt!" ■

P.C. Wieman

ttm - december 2004

# Handige dieplaadlift

**Carrosseriebouwer Jacobs uit Someren ontwikkelde een aanhangwagen met een 'dieplaadlift' waarmee in korte tijd een dieplaadvloer kan worden omgezet in een vlakke vloer en omgekeerd. De maximum laadhoogte is 3,50 meter. De wagen is gebouwd voor Van Dijk Logistics B.V. uit Venray.**

Van Dijk BV is een transportonderneming die zich naast het vervoer van complete partijen, deelpartijen, groupage en volumevervoer naar Italië ook bezighoudt met vervoer van grondverzetmachines, wegebouwmachines, landbouwmachines en voertuigen. Met dit voertuig is het mogelijk beide soorten trans-



port te verrichten en dan ook nog met een laadlengte van 15 m, wat een voordeel is ten opzichte van diepladers. Voorheen maakte men gebruik van vlakke aanhangers met wielkuilen. Doordat de laadhoogte met 10 cm kan worden vergroot tot 3,50 m zijn die niet meer nodig. In de vlaklaadstand worden machines en voertuigen vanaf de achterzijde via twee rijplaten bela-

den, vervolgens op de 4,5 m lange dieplaadlift geplaatst en dan neergelaten in de dieplaadstand. Om dergelijke grote machines te kunnen laden zijn aan de achterzijde zwenkrommen gemonteerd en is de huifopbouw uitgerust met een hefduk.

De dieplaadlift maakt een belaste hoogtevaststelling mogelijk van 400 mm en heeft een laadvermogen van 12 ton. De hydraulische aandrijving met gelijklooppinrichting is zodanig compact ingebouwd dat de volledige ruimte op of onder de lift als laadruimte benut kan worden. Doordat wielkuilen niet meer nodig zijn, en een vlakke laadvloer met laadlift is gerealiseerd, biedt de aanhangwagen mogelijkheden voor verschillende ladingsoorten, ook als bijlading. ■

## Technische gegevens aanhangwagen

Chassishoogte .....	0,88 m
Laadhoogte .....	3,02 - 3,50 m
Ledig gewicht .....	7.780 kg
Kentekengewicht .....	20 ton
Bergruimtes voor het voorschot .....	6 stuks, 0,4 m diep
Laadvloer .....	staal, gecoat
Schuifdak .....	Edscha
Zwenkrommen .....	0,4 m zwenkbreedte

## Laadkleppen op voorraad of te huur

JS Laadtechniek BV is één van de weinige leveranciers die laadkleppen op voorraad houdt en nog wel van drie merken ook. Huismerken van JS Laadtechniek zijn AMA, BÄR en Dhollandia. Op voorraad houdt men van deze merken zowel achtersluiters als onderschuivers. Het gaat om 2 tons uitvoeringen waarbij de platformlengte van de achtersluiters vast staat op 2 meter. Bij de onderschuiver is variatie mogelijk. JS Laadtechniek levert de

laadkleppen af met LPK en een eerste servicebeurt binnen de eerste 3 maanden.

Een andere bijzondere activiteit is de mogelijkheid laadkleppen te huren. Het gaat daarbij om onderschuivers voor trailers. Voordeel hiervan is dat de kosten bij periodiek gebruik niet het hele jaar doorlopen. Tevens is het eigen gewicht van de klep, toch altijd nog 700 kg, beschikbaar is als nuttig laadvermogen. Als de trailer ervoor aangepast is kan de klep bin-

nen een half uurtje worden gemonteerd. JL Laadtechniek beschikt over een uitgebreide storingsdienst die 24 uur per dag, 7 dagen per week paraat is. Het bedrijf heeft vestigingen in Maasdijk en Boskoop. ■

**JS Laadtechniek BV**  
Bandijkweg 25  
2676 LH Maasdijk  
Tel: (0174) 54 03 40  
www.JSLaadtechniek.nl  
www.laadklepservice.nl