

GIANTS

ON THE ROAD

2016 / 03

TRANSPORT CHERVIER

'Para nosotros Nootboom ofrece las mejores góndolas de cama rebajada'

GÓNDOLAS PENDEL-X

Nootboom gana el caso judicial de patente europea

DIGIBENNES

Normativas en Francia

HISTORIA

60 años de ejes pendulares



MANOVR

DESARROLLO CON HUECO PARA EXCAVADORA

INNOVATION THAT GETS YOU THERE

Por supuesto, todas las marcas de tecnología necesitan innovar. Pero nosotros no lo hacemos solo por el bien de ella. Innovamos para crear desarrollos innovadores. Desarrollos que hacen a nuestros vehículos los mejores del mercado. El resultado es que nuestros vehículos ofrecen la mayor posibilidad mientras dan la mayor ligereza, el menor coste y la más alta fiabilidad. Creemos que nuestros clientes y los clientes de nuestros clientes, merecen que sus transportes especiales se realicen satisfactoriamente y sin ninguna preocupación. Cada día.

CONTENIDO GIANTS ON THE ROAD

- | | |
|---|--|
| 5 INTRODUCCIÓN
Marinka Nootboom | 28 EURO-PX
2 toneladas más de peso por eje en Alemania |
| 10 PATENTES
Nootboom gana un caso judicial de patentes | 33 BAMBÚ
El suelo del futuro |
| 12 CHERVIER TRANSPORTS
“Los mejores remolques para nuestro tipo de trabajo” | 34 HAN REKERS
Embajador Nootboom |
| 18 NOOTEBOOM FRANCIA
Crecimiento de ventas y más socios de servicio | 36 MEGATRAILERS
Multifunción |
| 23 DIGIBENNES
Normativas de transporte especial en Francia | 40 SERVICIO DE REMOLQUES ZWIJNDRECHT
Extenso paquete de servicio |
| 26 GRUPO AERTSSEN
El proyecto de autopista orbital | 44 HISTORIA
60 años de ejes pendulares |
| | 48 15 PREGUNTAS PARA Pierrick Guyon |



10



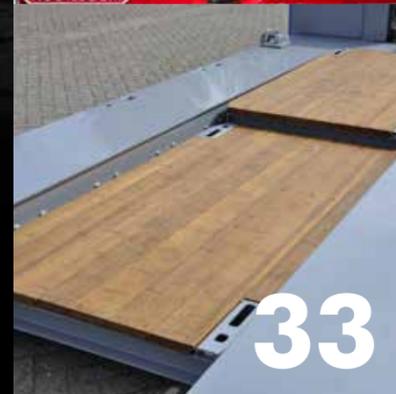
12



23



26



33



40



44



48

CALENDAR

COLOFÓN

Giants on the Road
Publicado por :
Royal Nootboom Group B.V.
Nieuweweg 190
PO Box 155
6600 AD Wijchen
The Netherlands
T +31 (0) 24 6488864
E info@nootboom.com
W www.nootboom.com

Producción:
Makarion BV
Nijewei 63 A
9212 PC Boornbergum

Concepto y diseño:
Ambitions Creative
Communication BV
E mail@ambitions.nl
Performancees
E info@performancees.nl

Impreso:
Incido
Liessentstraat 11
SB 5408 Volkel

Dirección contacto anuncios:
Makarion BV
Nijewei 63 A
9212 PC Boornbergum

Reacciones:
Ad de Koning (makarion@live.nl)
Johan van de Water
(j.vd.water@nootboom.com)

Derechos de autor: Ninguna parte de esta publicación puede en todo o en parte, ser reproducida, almacenada en una base de datos informática o medios públicos en cualquier forma sin el permiso por escrito del editor. Los editores no son responsables de la impresión y errores tipográfica.



CALENDAR

SMOPYC

Zaragoza (ES)
25-29 Abril 2017

NOOTEBOOM OPEN DAGEN

Wijchen (NL)
11-13 Mayo 2017

PLANTWORX

Leicestershire (UK)
6-8 Junio 2017

MATEXPO

Kortrijk (B)
6-12 Septiembre 2017

SOLUTRANS

Lyon (F)
21-25 Noviembre 2017



“Si Vd. elige Nootboom,
elige un completo soporte
de servicio”

Como negocio familiar que somos, 135 años después de su creación, seguimos con firmes raíces en la sociedad holandesa. Al mismo tiempo, tenemos actividad actualmente en más de cien países, y nos hemos convertido en el fabricante líder de vehículos de transporte especial – en Europa y más allá. Esta dimensión internacional caracteriza nuestra revista Giants on the Road.

MANTENIENDO UNA SALUDABLE VELOCIDAD DE CRECIMIENTO

Nuestra presencia internacional significa que en Nootboom nos enfrentamos cada día al desarrollo dinámico de diversos mercados. Estos cambios no solamente afectan a Nootboom, afectan claramente también a nuestros clientes. Por supuesto, no tenemos influencia en la política y economía internacional. Lo que podemos hacer es asegurarnos de ofrecer a nuestros clientes la mayor seguridad posible – sin importar las circunstancias. Cualquiera que elija Nootboom elige los mejores remolques disponibles en el mercado y siempre puede confiar en nuestro soporte de servicio completo.

Tras recibir el Premio a la Innovación BedrijfsautoRai SV y el Premio a la Innovación Heavies (UK) por nuestra revolucionaria nueva generación de remolques MANOOVR, podemos añadir ahora el Premio ESTA de Excelencia a nuestra colección. Para nosotros, es el reconocimiento internacional de nuestros esfuerzos en seguir sorprendiendo a nuestros clientes con innovaciones pioneras.

Si, como empresa, invierte de forma importante en I+D, no hace falta decir que quiere proteger su propiedad intelectual lo mejor posible. Por lo tanto, Nootboom regularmente patenta sus innovaciones con el fin de recuperar sus inversiones y volver a invertir en nuevas inversiones. A principios de este año Nootboom ganó la batalla legal sobre su patente del Pendel -X de cama rebajada con ranura para excavadoras. Esto es un verdadero impulso para nosotros ; que demuestra que somos realmente creadores de tendencia cuando viene de la innovación. Nootboom – también en el interés de sus clientes – hará por lo tanto todo lo que pueda para proteger su propiedad intelectual y siente que esto está avalado por la decisión de la Oficina Europea de patentes.

En este número de Giants on the Road puede leer más sobre los últimos avances en nuestra organización, como la ampliación de la producción de MANOOVR , el último MANOOVR de cama rebajada con ranura para excavadoras y las instalaciones de servicio en Zwijndrecht (NL). ¡Feliz lectura!

MARINKA NOOTEBOOM
DIRECTOR GENERAL



TIENDA NOOTEBOOM

Mercedes-Benz SLT con un Nootboom Euro-PX 1+3 en 1:50

Que Nootboom es una marca potente queda patente por el hecho de que se vendan más de 10000 modelos a escala en distintas versiones cada año. Los coleccionistas de todo el mundo saben que deben buscar a Nootboom si buscan modelos realmente impresionantes. El programa se actualiza continuamente. Después de la plataforma de contrapesos "Ballasttrailer" de 7 ejes, la cual estaba disponible a principios de 2016, presentamos ahora con orgullo el Nootboom Euro-PX 1+3. La cabeza es Mercedes-Benz SLT 8x4 y la cama es extensible. Esta combinación puede solicitarse desde ahora en la tienda Nootboom por 159 €. La conocida góndola de cama baja Multi-PX ya estaba disponible en la configuración de 6 ejes. Próximamente estará disponible una versión de 5 ejes. Los modelos de Nootboom son muy detallados, y cada modelo será una valiosa incorporación a su colección.

Nootboom



BROUWER ZWAAR Y SPECIAAL TRANSPORT

Impresionante combinación

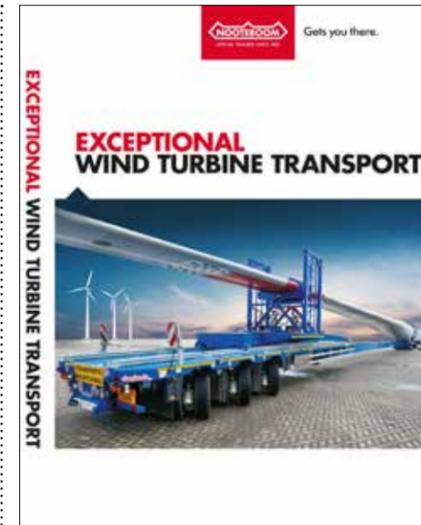
Brouwer Zwaar y Speciaal Transport BV, de Nieuwegein, han puesto en servicio recientemente un Nootboom Euro-PX de 5 ejes con un Jeepdolly de 2 ejes. Ante la góndola de cama rebajada hay una cabeza pesada Volvo FM 10x4/6. La góndola de cama rebajada tiene que cumplir 3 requisitos fundamentales: más de 90 toneladas de capacidad de carga, excelente maniobrabilidad y espacio para transportar maquinaria perforadora de gran tamaño. Estas tres exigencias se han cumplido: tiene una capacidad de carga de 95 toneladas, el Jeepdolly permite usar la combinación en lugares de difícil acceso y el pack de motor diesel está integrado, semisumergido, en la estructura del cuello. Las dimensiones del Jeepdolly de 2 ejes lo hacen adecuado para la cabeza Volvo 10x4/6. El cuello desmontable extralargo es válido para una carga en la quinta rueda de 57 toneladas. Esta combinación, con 12 ejes y su capacidad de carga de 95 toneladas, puede maniobrar perfectamente incluso en los lugares más estrechos. Klaas Brouwer: "Podemos transportar virtualmente lo que sea, desde maquinaria hidráulica, perforadoras y otro tipo de maquinaria pesada hasta locomotoras. Con esta nueva combinación Volvo / Nootboom podemos cumplir aún mejor con las exigencias de nuestros clientes."



NOOTEBOOM

Nootboom en el Top 100 de industria manufacturera de NL

Por cuarto año consecutivo, Management Team ha publicado Manufacturing Industry100, una lista de la que estar orgullosos, llena de "glorias holandesas". La industria manufacturera es importante para la economía holandesa. Con la plataforma "Made in NL", Management Team quiere promover el compartir conocimientos dentro y acerca del sector. Marinka Nootboom: "Con 400 empleados Nootboom no es la organización más grande en 'Manufacturing Industry100' Por consiguiente, nuestro modesto 95th puesto. Sin embargo, estamos muy orgullosos de esta posición. Desarrollamos y fabricamos todos nuestros productos nosotros mismos e invertimos en el desarrollo de nueva tecnología. Esto muestra las nuevas e inteligentes soluciones que ideamos para nuestros clientes. Pero también invertimos en nuevos métodos de producción. En la 'Manufacturing Industry100' hay muchas más empresas familiares. Empezamos hace 135 años y creó en la fuerza de los negocios familiares. En los momentos difíciles podemos reaccionar rápidamente y en los momentos mejores, como es ahora, invertimos sin descanso en nuevos productos. "Por eso estamos muy orgullosos de nuestro puesto 95 ~ y felicitamos a las otras 99 empresas de la lista."



TIENDA NOOTEBOOM

DVD "Transporte Wind Turbine"

La película "Transporte Excepcional Wind Turbine" se ha publicado recientemente en la tienda Nootboom. La película muestra los últimos avances en el transporte e instalación de molinos de viento. La creciente capacidad de los molinos ha afectado en gran medida a su transporte. Los aerogeneradores con una altura superior a 100 metros y palas de rotor de 70 m de longitud ya no son una excepción. La película muestra a diversos clientes de Nootboom. Ofrece la oportunidad de observar tras las bambalinas, desde un punto de vista técnico además del modo en que se organiza el transporte. La película dura aproximadamente 1 hora y dispone de comentario auditivo en holandés e inglés. El DVD puede adquirirse en la tienda Nootboom. Las magníficas y espectaculares imágenes hablan por sí mismas.



NOOTEBOOM IRELAND LTD

Se abre sucursal en Irlanda

Nootboom ha sido un importante actor en el mercado del transporte pesado irlandés durante más de veinte años y cree que es el momento de establecer un distribuidor irlandés exclusivo. Anteriormente se apoyaba al mercado con Nootboom UK; la nueva empresa, Nootboom Irlanda, Ltd, nace de la asociación entre el proveedor de grúas Palfinger de larga tradición, Palfinger Ireland Ltd, y el anterior propietario de Nootboom UK, Nigel Houghton. Fundada en la región central del país en Tullamore, Nootboom Irlanda está ubicada de forma ideal para ofrecer no solamente experiencia comercial, sino también una asistencia de servicio sin rival para el mercado. La empresa ofrecerá vehículos nuevos Nootboom en existencias, junto con una selección de equipos usados, y una completa gama de recambios y reparaciones. Puede encontrar detalles de Nootboom Irlanda Ltd en www.nootboom.com

NOOTEBOOM

Nueva página web

Ha llegado la hora: la página web de Nootboom se ha reformado. Hacía tiempo que se tenía que hacer una revisión completa: la web tenía que ser mejor, estar más actualizada y tener una respuesta auténtica. En Nootboom compartir el conocimiento siempre está entre los principales objetivos. Queremos ofrecer a nuestros visitantes un contenido atractivo, de vanguardia y de la más alta calidad en todos sus aspectos. No solamente tiene otro aspecto: todos sus enlaces se han transformado por completo. Le invitamos a ver todos los cambios y, por supuesto, nos encantaría saber su opinión sobre ellos. Visite nuestra nueva página web en www.nootboom.com y seleccione uno de los 6 idiomas.

MULTI-PX 3+3+3

Multi-PX 3+3+3 Especial para Norteamérica

Especialmente para el mercado norteamericano, Nootboom ha desarrollado la góndola ligera "highway" Multi-PX. En el proyecto conjunto ALE-Heavylift y Roll-Lift han estado usando varias góndolas de cama baja Multi-PX 3+3+3 desde hace un tiempo. Esta versión ha sido desarrollada en especial para cumplir con las normativas concretas de Canadá y Estados Unidos. El versátil Multi-PX 3+3+3 ofrece una gran capacidad de carga para transporte dentro de la normativa. La cama puede extenderse hasta una longitud de aproximadamente 32 metros a partir del cuello de cisne. Otra gran ventaja de esta robusta góndola de cama baja es que es perfecta para usarse para 'descargas' y transporte interno. Ello se debe a su alta capacidad de carga técnica de 165 toneladas y el gran recorrido de la suspensión de 60 cm, de forma que la carga puede subirse simplemente. Dado que la cama Nootboom tiene una gran rigidez de torsión, se evita cualquier torsión en la carga que pueda dañarla. La góndola "highway" Multi-PX es, por lo tanto, la sustitución ideal para los complicados remolques modulares. Puntos importantes a tener en cuenta para elegir Nootboom fueron su fácil uso y su alta fiabilidad, incluso en condiciones climatológicas extremas. Tecnología Europea para el transporte especial en Norteamérica: la combinación perfecta.



JAC GOUD TRANSPORT

Jac. Goud Transport de Waarde ha puesto en servicio un Scania con un Nootboom Euro-86-14 (IFP). Joop Goud: "Comparada con nuestra anterior góndola de cama rebajada, la cama es 15 cm más baja. Para aprovecharlo al máximo hemos elegido un Scania con una altura de la cabina superbaja, tan sólo de 267 cms."

IFP Interdolly

El nuevo IFP Interdolly solamente puede desengancharse en el lateral de la cama. Así obtenemos 35 cm más de longitud y casi 1000 kg más de capacidad. La combinación completa pesa aproximadamente 40 toneladas vacía y puede transportar 60 toneladas con una exención de 100 toneladas. En la cama se han integrado vías de ferrocarril para transporte de locomotoras.

En resumen: bajo, ligero, maniobrable y menos de 22 metros de largo cerrado. Es la combinación ideal para entregar maquinaria en lugares de construcción en los que hay poco espacio para maniobrar.

VIDEOS EXPLICATIVOS



Una imagen dice más que 100 palabras

En el departamento de postventa de Nootboom se tratan a menudo las mismas preguntas. "¿Cómo cambio la rueda interna de un eje pendular?" o "¿Cómo alinee los ejes de mi vehículo con dirección hidráulica?" Los videos cortos y fáciles de comprender muestran la respuesta de estas preguntas de forma práctica. Pueden verse los videos en línea en la nueva web de Nootboom. Se han producido diversos videos, que incluyen el uso de las rampas hidráulicas, enganche/desenganche del cuello de cisne de una cama baja, alinear un vehículo y mucho más. Próximamente añadiremos otros videos explicativos y mantenimiento.

Programa de innovación Manoovr

NUEVO MANOOVR CON HUECO PARA EXCAVADORA

EN UN AÑO LA TECNOLOGÍA "MANOOVR" DE NOOTEBOOM SE HA CONVERTIDO EN UN REFERENTE HABITUAL EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE ESPECIAL INTERNACIONAL. LA ÚLTIMA INNOVACIÓN DEL PROGRAMA "MANOOVR" ES LA VERSIÓN CON HUECO PARA EXCAVADORAS. ESTA OPCIÓN HACE QUE LA GÓNDOLA DE CAMA BAJA SEA AÚN MÁS VERSÁTIL, ESPECIALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE EXCAVADORAS O MAQUINARIA DE DEMOLICIONES, DADO QUE EL BRAZO PUEDE COLOCARSE EN EL HUECO .

EXPANSIÓN DEL PROGRAMA "MANOOVR"

Dicho hueco para excavadoras viene standard en toda la serie de góndolas de cama baja de la gama "Manoovr" con hasta seis ejes. Otros vehículos de la gama Manoovr pueden suministrarse con hueco para excavadoras bajo pedido. El ancho del hueco depende del ancho del vehículo. Con una anchura de 2740 mm, el hueco es de 800 mm de ancho, y con una anchura de 2890 mm, el hueco puede aumentar hasta 950 mm de ancho. La góndola de cama baja Manoovr con hueco para excavadoras está disponible con distancias de eje de 1360 mm o 1510 mm.

VENTAJAS DEL MANOOVR

Con la tecnología "Manoovr" Nootboom ofrece muchas ventajas que no se ven afectadas por la instalación del hueco para excavadoras. Comparado con otras marcas, la góndola de cama baja Nootboom Manoovr tiene ventajas importantes y exclusivas como: altura de suelo de 780 mm, recorrido de suspensión de 500 mm, ángulo de dirección de 60 grados, neumáticos con una autonomía de 300000 km y 12 toneladas por eje en Europa. Como resultado: bajo coste en neumáticos, bajos costes de mantenimiento y elevado valor residual. Combinado con rampas de aluminio o hidráulicas, el Manoovr con hueco para excavadoras es la góndola ideal multifuncional para transportar maquinaria.

Nootboom está desarrollando con rapidez nuevas versiones y opciones para la gama Manoovr. La versión con hueco para excavadoras ha sido solicitada anticipadamente por diversos operadores de transporte, y las primeras serán puestas en servicio próximamente por Van der Vlist. Muchos conductores valorarán este hueco para excavadora porque es un lugar idóneo para guardar las cuñas para ruedas y cadenas. Es una (no insignificante) ventaja añadida ■

El hueco para excavadoras viene de serie en todos las góndolas de cama baja Manoovr hasta 6 ejes



Patentes: Un factor importante en el programa de innovación de Nootboom

NOOTEBOOM GANA UN IMPORTANTE CASO DE PATENTES SOBRE LA GÓNDOLA DE CAMA REBAJADA PENDEL-X CON HUECO PROFUNDO PARA EXCAVADORA

DESDE EL PRIMER 'OSCILANTE' CON EJES PENDULARES AL MANOOVR: LA LARGA LISTA DE INNOVACIONES EN NOOTEBOOM SIGUE CRECIENDO. POR LO TANTO, TAMBIÉN CRECE LA NECESIDAD DE PROTEGER CORRECTAMENTE ESTAS INVENCIONES. OBTENER UNA PATENTE ES UNA FORMA IMPORTANTE DE PROTEGER LA PROPIEDAD INTELECTUAL Y GARANTIZAR QUE NUESTROS CLIENTES SIEMPRE PUEDAN ESPERAR LA MÁXIMA CALIDAD.



Algo más de diez años: esa es la duración de la lucha judicial sobre la góndola de cama rebajada Pendel-X Euro con hueco para excavadora desarrollada por Nootboom. Este año la Oficina Europea de Patentes ha decidido a favor de Nootboom: la combinación de una ranura para excavadora y ejes pendulares es exclusiva y Nootboom es la única entidad en Europa que puede traer este producto al mercado.

UN AUTÉNTICO ALIVIO

“Ha terminado un largo tiempo de incertidumbre”, declara el Director Toon de Smit, responsable en Nootboom de las patentes. “Cuando estábamos presentando nuestra solicitud para la patente en 2005 ya nos retaron: la góndola de cama rebajada con hueco para excavadoras no se consideraba única y, según nuestros competidores, no podíamos solicitar una patente. El principio del hueco para excavadora y el concepto de los ejes pendulares, es cierto, llevan tiempo existiendo. Es la combinación de ambos la que es única, y no había sido vista antes, lo que ha indicado el Tribunal de Apelaciones de la Oficina Europea de Patentes en su veredicto. Es un gran avance para nosotros; demuestra que realmente marcamos tendencia cuando se trata de innovación.”

ANIMANDO A LA INNOVACIÓN

Una patente es nada más y nada menos que el derecho exclusivo temporal de explotar una invención concreta. Para una empresa como Nootboom, que invierte de forma importante en I+D, puede ser valiosa: el monopolio temporal ofrece al solicitante de la patente la oportunidad de recuperar la inversión y obtener beneficios de la invención. Después puede usar estos fondos para invertir en más



■ La combinación de un profundo hueco para excavadoras y ejes pendulares es única

innovación. En un sentido más amplio, la patente también tiene ventajas para todo el sector. Otras partes pueden (a cambio de una cuota) usar la invención - por ejemplo bajo licencia.

El ritmo de la innovación en Nootboom siempre ha sido elevado

MERCADO PEQUEÑO

Al mencionar patentes, la mayoría piensa en los grandes litigios con los que fabricantes de electrónica, como Apple y Samsung, se han estado bombardeando.” En el mercado en el que

actúa Nootboom no es tan serio.” declara el Director Toon de Smit. “Nootboom tiene actividad en un nicho de mercado con un número limitado de fabricantes, mayoritariamente instalados en esta zona de Europa. En países en los que tenemos una actividad intensa elegimos normalmente invertir en una patente para garantizar la mejor protección posible. Si se copian los inventos de otros de forma impune se mata la innovación; si los agentes como Nootboom no pueden recuperar sus inversiones en I+D, el clima de innovación en el sector y los clientes no tendrán muchos resultados. Nootboom, por lo tanto, hará todo lo que pueda para proteger su propiedad intelectual, y se ha animado mucho por la decisión de la Oficina de Patentes Europea.”

ALTO RITMO DE INNOVACIÓN

La lista de patentes en Nootboom sigue creciendo. En los próximos años Toon de Smit espera que la lista crezca con mucha rapidez. “El ritmo de la innovación en Nootboom siempre ha sido elevado. Hemos declarado de forma explícita que tenemos la ambición de intensificar más nuestro programa de I+D y aumentar el ritmo de innovación. En la práctica, queremos presentar dos innovaciones importantes cada año. Con el objetivo, por supuesto, de ofrecer a nuestros clientes vehículos de la máxima calidad. Vehículos que, gracias a su bajo coste total de propiedad no solamente ofrecen ahorro financiero, sino que puntúan alto en términos de su vida útil gracias a su inteligente diseño. Invenciones que merecen ser protegidas.” ■

NOOTEBOOM

Nootboom ha obtenido un gran número de patentes. Algunos ejemplos:

- 1992** góndola extensible cubierta
- 1999** viga precombada
- 2002** bloque separador para asegurar el contenedor
- 2002** adaptador para torre
- 2004** sistema de pre-pressure dirección hidráulica
- 2004** góndola con ejes pendulares y hueco para excavadoras
- 2005** anillo de amarre
- 2011** dirección ajustable para góndola multi eje

Para otras innovaciones las patentes están pendientes.

Alain Chervier

“NOOTEBOOM PROPORCIONA LAS MEJORES GÓNDOLAS DE CAMA REBAJADA PARA NUESTRO TIPO DE TRABAJO”

OCULTA EN LOS MONTES AL NORTE DE LYON, EN LA FRONTERA DEL ‘DÉPARTEMENT’ DE SAONE-ET-LOIRE, SE ENCUENTRA LA ALDEA DE CHAUFFAILLES. UN SOLEADO DÍA DE JUNIO DE 2016 VISITAMOS LA ALDEA, QUE ES LA CENTRAL DE TRANSPORTS CHERVIER. ES UN DÍA AJETREADO. TODOS LOS HGV ESTÁN EN LA CARRETERA, EN EL GARAJE SE REvisa UNA GÓNDOLA DE CAMA REBAJADA Y EN LA OFICINA TODO EL MUNDO TRABAJA INTENSAMENTE.



■ En Chervier las góndolas de cama rebajada Nootboom duran 20 años



■ En la flota disponen de góndolas con Jeepdolly e Interdolly

Es la tercera generación que lleva este negocio familiar. Transports Chervier es una empresa líder, pero ha tenido también tiempos difíciles. Hablamos con Alain Chervier, el hijo de Louis, que en 1947 recogía madera del bosque para el aserradero regional con su carro tirado por bueyes.

LOS PRIMEROS AÑOS

Alain: “Inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial existía una gran demanda en la región para el transporte por carretera. En 1947 mi padre compró un camión Berliet de segunda mano y comenzó un servicio de transporte entre Chauffailles, Saint-Etienne, Lyon y Roanne. Sus clientes eran empresas regionales, por ejemplo textiles, que querían vender sus productos en ‘la gran ciudad’. También transportaba carbón y bebidas. El negocio creció, y a principios de los cincuenta se puso en servicio un segundo camión. Este Unic tenía una cabina para dormir, haciéndolo adecuado para viajes más largos. En breve los colores rojo/gris de Chervier podían verse, no solamente en la región Rhone-Alpes, sino también en otras grandes ciudades francesas, incluso en París.”



■ Alain Chervier: “A todos nuestros conductores les gusta trabajar con un vehículo Nootboom”

JEAN FRICAUD

“1957 fue un año importante en la historia de Transports Chervier. Ese año Jean Fricaud puso en marcha una fábrica en Chauffailles. Tenía un contrato con los hermanos Bruneri, italianos, para fabricar bajo licencia en Francia la excavadora Yumbo. El desarrollo de excavadoras estaba en sus inicios, pero los usuarios estaban entusiasmados. En un primer momento, la maquinaria era transportada por muchas empresas distintas, pero Jean Fricaud quería trabajar con un único operador de transporte. Se negoció con distintas empresas, pero mi padre consiguió el trabajo. Por supuesto, nuestra empresa tenía la ventaja de encontrarse al lado de la fábrica Yumbo.”

TRANSPORTE PESADO

“Nuestro Unic ZU 122 podía llevar dos excavadoras Yumbo: una en el camión y otra en el remolque. Con 150 CV, el Unic cruzaba dos veces por semana las montañas hasta el distribuidor alemán en Kehl. Eso es 2000 km cada semana con un vehículo con carga pesada, que no podía ir más rápido que andando en una subida. En los años siguientes la maquinaria se hizo más y más grande y nuestra flota creció. Entregábamos maquinaria Yumbo a clientes y concesionarios, y a veces las llevábamos a los puertos de Marseille y Le Havre para exportación.”

SOLO EXCAVADORAS

“El negocio fue tan bien que en los sesenta mi padre decidió centrarse exclusivamente en el transporte de maquinaria. Yumbo abrió una nueva fábrica en 1961 y se construía en toda Francia. El peso de las excavadoras creció rápidamente, y sobre 1970 teníamos dos camiones Magirus-Deutz para los trabajos realmente pesados. El primero tenía 310 CV y el segundo era un potente camión 6x4 con un motor V10 y 340 CV. Mi padre tenía un pensamiento muy avanzado. Un semirremolque con suspensión neumática, que en esos tiempos era única.”



La legislación francesa exige una distribución muy precisa de la carga por los ejes

SUCESIÓN GRADUAL

“He trabajado en el negocio de transportes de mi padre desde 1968. Nunca nos faltó trabajo. En nuestro garaje obtuve experiencia en la reparación de camiones y remolques. Incluso realizábamos los trabajos de pintura nosotros mismos. Toda la flota conducía para Yumbo. Pese a su gigantesco crecimiento, el negocio de Yumbo seguía siendo bastante vulnerable. Solamente ofrecían dos modelos, uno con orugas y otro con ruedas. La competencia – liderada por Poclairn – podía ofrecer una mayor selección de modelos.”

LA PRIMERA BANCARROTA DE YUMBO

“Yumbo entró en bancarrota y perdimos la mayor parte de nuestros ingresos. Fuimos salvados por la internacional Harvester. Esta empresa americana absorbió a Yumbo y decidió ampliar su producción y aumentar el número de modelos. Las fábricas funcionaban de nuevo a toda capacidad y la demanda de transporte se mantuvo. Los HGV se hacían más fuertes y pesados. Fue en esos días cuando por primera vez, tuvimos la combinación de una cabeza 6x4 y una góndola de cama rebajada con un peso total de 80 toneladas.”

AÑO DESASTROSO

“Los dos clientes principales de Chervier eran Richier e International Harvester, el fabricante de Yumbo. Ambas empresas entraron en bancarrota en 1978. Para sobrevivir tuvimos que reducir nuestra plantilla, de veinticinco empleados a diez. Gracias a nuestra buena reputación y, sobretodo, a nuestros experimentados conductores, continuamos transportando maquinaria de gran tamaño para otros clientes. Comenzamos a invertir rápidamente en nuevos camiones y semirremolques.”

TRASPASO

“Junto con mi mujer Françoise, tomé el mando de la empresa de transportes de mi padre en 1983. Nuestros clientes eran proveedores de maquinaria de gran tamaño y grandes contratistas. Caterpillar, Volvo, Hitachi, Potain y PPM que nos usan para transportar de parte de sus productos. Al mismo tiempo, conseguimos un mayor número de clientes de diversos sectores industriales y de transporte de estructuras de acero. En 2014 era hora de dejar sitio a la siguiente generación. Mi hija, Catherine, es directora general, y junto con mi otra hija Sylvie es propietaria de Transports Chervier.”

CHERVIER Y NOOTEBOOM

“Somos muy leales a nuestros proveedores. Antes de 1996 la mayoría de nuestros semirremolques eran suministrados por Kaiser. Debido a diversos problemas técnicos, compramos la primera Nootboom de cama rebajada en 1996, un EURO de ejes con Jeepdolly. Esta combinación ya era pionera en ese momento. El Jeepdolly es un eje adicional tras la cabeza, para una mayor carga y una mejor distribución de ésta. Este Jeepdolly es un sistema de articulación doble combinado con un kinping doble oscilante sin dirección hidráulica. La forma en que Nootboom construyó este vehículo lo hace el mejor “transportador de maquinaria” en el mercado francés para transportar maquinaria para movimiento de tierras en la gama de 30 a 50 toneladas. Nos ofrecía una altura baja de cama, una dirección eficiente y un chasis resistente con las vigas principales en el exterior. Opté por esta idea de Nootboom porque nos ofrecía todas estas ventajas en un remolque: más peso (con TARA menor), una dirección óptima y, por último pero no menos importante “fácil de usar”.

Nuestra empresa pronto se benefició del vehículo; mediante intercambios técnicos muy útiles con Philippe Chavernac, el director de ventas de Nootboom en Francia en esa época, desarrollamos nuevos diseños innovadores que todavía nos dan una ventaja competitiva en Francia al día de hoy.

Compramos un EURO de 4 ejes con Jeepdolly con una cama especial baja: tiene un doble hueco de rueda que nos permite transportar los “cargadores” más grandes en distancias cortas. El año pasado renovamos este remolque añadiendo una extensión para poder transportar trituradoras y pantallas. Existe una demanda creciente para moverlas en obras.

TECNOLOGÍAS NOOTEBOOM

“Estos últimos 20 años hemos invertido en muchas tecnologías Nootboom: desde la Interdolly con 2 líneas de ejes y rodadura de 5 ejes hasta una rodadura con los ejes pendel - X ejes con un hueco para excavadoras ancho y profundo. Nosotros también estudiamos la evolución del vehículo. Nootboom es copiado pero nunca igualado. Ellos prestan atención a todos los detalles, teniendo en cuenta a todo el mundo, desde el conductor hasta el mecánico y el propietario. Aquí tenemos algunos ejemplos: para el conductor,



El transporte de vagones de tren y metro es la especialidad de Chervier

puede desenganchar el cuello de cisne desde el mismo lado que los demás controles (hidráulico, eléctrico y neumático) y también puede acoplar el cuello de cisne incluso cuando se haya cargado la maquinaria sobre suelo fangoso. El movimiento del cuello de cisne hace posible

“En Nootboom la atención por los detalles es muy importante”

descender incluso cuando la cama está bajo el nivel del suelo. Mecánicamente pueden desmontarse fácilmente los componentes y cambiar cualquier pieza gastada en poco tiempo. Así, puede realizarse el mantenimiento con seguridad y de una forma económica. Con respecto

al propietario, se beneficia de un vehículo de larga duración con un alto valor residual. Un vehículo Nootboom siempre es fácil de vender.

Además de las góndola de cama rebajada EURO para transporte de maquinaria, hemos abierto nuevas líneas de negocio en el transporte de mercancías industriales. Hemos comprado plataformas MCO-73-04 (V) con una cama extensible doble que puede transportar vagones ferroviarios de 28 m de largo a 900 mm del suelo.”

Desde entonces hemos comprado aproximadamente veinticinco vehículos Nootboom, principalmente góndolas de cama rebajada. Hasta el momento se han vendido tres, el resto siguen en uso. Después de diez años de servicio intensivo, los vehículos se acondicionan, y pueden usarse diez años más. En estos veinte años los vehículos Nootboom han evolucionado. Por ejemplo, la tecnología de dirección ha avanzado notablemente. Y también la conservación. Los vehículos eran normalmente vulnerables a la corrosión; este problema se ha solucionado



En Francia una cabeza con una larga distancia entre ejes es un factor positivo para la exención



"The connected partner for my competitiveness!"



MICHELIN TIRE CARE, services improving your business performance.

Because it is essential that your business remains competitive, Michelin is at your side, designing and adding a range of innovative services to its high-performance product line: **MICHELIN TIRE CARE**. Working with hauliers, the teams at Michelin have jointly developed a range of services to overcome your challenges (quality of service, reduced costs and lead times).

MICHELIN TIRE CARE services help to make tyre management a key success factor for you. Michelin is committed to you

"TO MAKE MY LIFE EASY, I CHOOSE THE TireLog™ APPLICATION".

- This free-of-charge smartphone application will make monitoring your tyres easy. Your data is easily digitalised and you can access it in just a few clicks. Helping you to save time.

"FOR PLANNING AND OPTIMISATION, I CAN RELY ON iCheck OFFER".

- With this online reporting service, specially designed for integrated workshops, you are sure to receive the right alert and intervene at the right time. So you can manage maintenance in a preventive way and reduce your costs.

"WITH iManage OFFER, MY CONNECTED TYRES GIVE ME TOTAL TRACEABILITY".

- With RFID* connected to the TPMS* and your on-line portal, it is easy to make use of all the data produced by your tyres throughout their useful life to optimise the management of your stock. You can precisely analyse their performance, manage your stock and your investments, improve your commitment to safety and quality of service. **iManage** is specially designed for integrated workshops.



PARTNERSHIP
Services tested and developed with 100 hauliers throughout Europe.



CONNECTIVITY
100% digital solutions developed for hauliers by the best road transport specialists.



EXPERTISE
50 Michelin experts devoted to working on creating services for you.



trucks.michelin.eu

DISCOVER THE TIRE CARE EXPERIENCE

* Radio Frequency Identification - Tyre Pressure Monitoring System

All the **MICHELIN TIRE CARE** services are available in your customised MyAccount space or on the trucks.michelin.eu web site

por completo, y los vehículos están totalmente protegidos contra la corrosión con un recubrimiento de zinc en caliente. Recientemente se nos han entregado dos nuevos vehículos Nootboom, un 1+4 y un 2+4 de cama rebajada. Afortunadamente casi nunca lo necesitamos, pero en caso de emergencia Nootboom dispone de una red de más de 20 centros de servicio en Francia. Tenemos una relación excelente con la sección de servicio de Nootboom, Garage Martel en Grigny (69) y Garage Déchet (03) en Auvergne. Nos ofrecen soporte y responden rápidamente a nuestras necesidades."

¿CONFIANZA EN LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA?

"En este momento no existe una inversión suficiente en infraestructura en Francia. Esperamos que en 2018, después de las elecciones, se realicen nuevos proyectos. Además, cada vez tenemos que tratar con la competencia de empresas de Europa del este. Mientras estas empresas paguen a sus conductores los mismos sueldos, cumplan con las normas de tiempos de conducción y aseguren correctamente su carga no hay problema. Pero a menudo no es el caso, y en tal caso estamos tratando con competencia desleal."

EXENCIÓN POR TRANSPORTE ANÓMALO

"Pueden llevarse cargas indivisibles en Francia de hasta 48 toneladas de peso y 3 metros de ancho con una exención de Categoría 1. De 48 a 72 toneladas es transporte de Categoría 2, para el que se precisa de un coche piloto. Tenemos cinco coches pilotos propios que usamos también para ofrecer experiencia a conductores en formación para operaciones de transporte especial. En Francia la altura no está restringida. Si tenemos que pasar bajo un puente bajo normalmente vamos muy

lentamente. En ese momento el conductor del coche piloto es responsable de la seguridad. Nuestros transportes casi nunca usan la autopista. El conductor del coche piloto también dirige la parte trasera del vehículo con la dirección manual cuando se entra en una de las muchas rotondas. Para solicitar la exención usamos el sistema digital Tenet, y lo hemos hecho desde hace unos años. En la mayoría de 'départements' las exenciones se emiten rápidamente, en otros tarda un poco más."

PENSIÓN

"Me jubilé en 2014. Antes de ello uno de nuestros vehículos se vio implicado en un accidente grave. Como director de una empresa tienes que enviar conductores a la carretera cada día, y el riesgo de un accidente siempre está presente. De hecho, si posees una empresa de transporte se enfrentas con riesgos toda la vida. Nuestra empresa va bien, pero no siempre ha sido fácil. Sigo implicado con el negocio a diario, pero he entregado la dirección a mi hija. Con confianza, porque lleva trabajando aquí años y tiene la experiencia suficiente para poder dirigir Transports Chervier hoy y en el futuro."

Una conversación con Alain Chervier es como un viaje en el tiempo. Cuando era joven, un camión tenía 150 CV y la mayoría de los semirremolques no tenían ejes dirigidos. Gradualmente hemos visto la llegada de camiones fuertes y cómodos, y remolques con una capacidad de carga mucho mayor. Su pasión es el transporte y es un leal cliente de Nootboom. Alain: "Nootboom vende los Rolls-Royce de los semirremolques a un precio competitivo. Ahora estoy jubilado, y confío en que mis hijas mantengan la misma relación con Nootboom durante mucho tiempo." ■



■ El transporte de maquinaria de construcción comenzó en 1954

Nootboom Francia

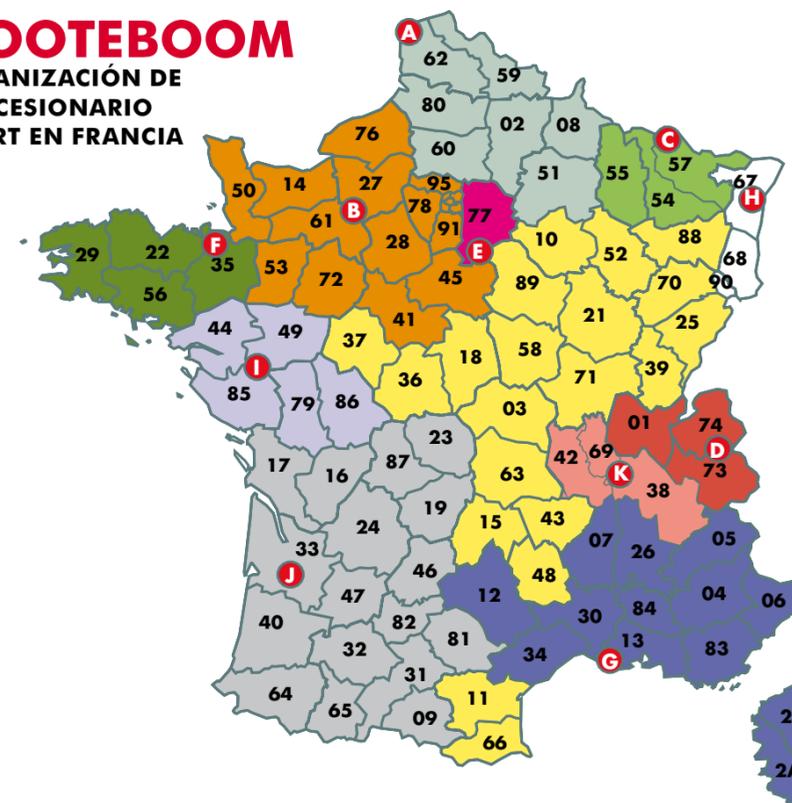
CRECIMIENTO DE VENTAS Y MÁS SERVICIOS ASOCIADOS

LA RED COMERCIAL Y DE SERVICIO DE NOOTEBOOM EN FRANCIA HA CRECIDO SIN CESAR CON LOS AÑOS. SEIS EMPLEADOS NOOTEBOOM, DIEZ CONCESIONARIOS DE VENTA DE VEHÍCULOS SMART Y APROXIMADAMENTE 25 TALLERES ASOCIADOS ESTÁN A SU DISPOSICIÓN CADA DÍA PARA NUEVOS VEHÍCULOS, SERVICIO O ENTREGA DE RECAMBIOS. DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS NOOTEBOOM HA DESARROLLADO VARIOS VEHÍCULOS ESPECIALMENTE DISEÑADOS PARA EL MERCADO FRANCÉS. EL OPTICAT ES UN BUEN EJEMPLO. ESTE VEHÍCULO PUEDE TRANSPORTAR HASTA 56 TONELADAS CON UNA EXENCIÓN FRANCESA DE CATEGORÍA 3. LAS DISTANCIAS ENTRE EJES DEL OPTICAT SE HAN AJUSTADO PARA ADAPTARSE A LA NORMATIVA FRANCESA.



■ El equipo de Nootboom Francia: Philippe Le Hoerff, Aurélie Kornmann, Julien Brun, Matthieu Remy y Loïc Bonnefond

NOOTEBOOM ORGANIZACIÓN DE CONCESIONARIO SMART EN FRANCIA



A ■ CHANNEL SEMI REMORQUE
Avenue liberté ZAC Transmark
62730 MARCK
Tel. 03.21.82.43.48

B ■ DELTA TRAILERS
Z.I. Rue F. Arago
27130 VERNEUIL SUR AVRE
Tel. 02.32.32.72.20

C ■ ETS HERMENT S.A.
Z.I. Nord, Hauconcourt
57282 MAIZIÈRES-LÈS-METZ
Tel. 03.87.80.32.22

D ■ AD REMORQUES
761, Routes des Vernes
74370 PRINGY
Tel. 07.87.52.98.92

E ■ ETS. RAMBACH & FILS
Carrefour Prévert RN4
77970 JOUY LE CHATEL
Tel. 01.64.01.50.59

F ■ KERTRUCKS
Rue de la Giraudière
35530 NOYAL SUR VILAINE
Tel. 02.99.00.53.47

G ■ SAVIM
165, Chemin du Guignonnet
13270 FOS SUR MER
Tel. 04.42.05.08.78

H ■ SVI, STRASBOURG
4, Rue de l'Industrie
67116 REICHSTETT
Tel. 03.88.18.08.28

I ■ OUEST UTILITAIRES
Z.I. La Belle Étoile
44470 CARGUEFOU
Tel. 02.40.13.19.20

J ■ GAP INDUSTRIES
Rue du Fieuzal
33523 ZAC DE FIEUZAL
Tel. 05.56.46.40.40

K ■ MSRA
19, Rue Jacquard,
69680 CHASSIEU, France
Tel.04.78.90.14.94

JULIEN BRUN

Julien Brun se unió a Nootboom Francia en 2004 como consejero comercial. En 2013 era responsable de todas las ventas de Nootboom en Francia. Julien: “Nuestro negocio está bien organizado. Nuestros diez concesionarios SMART comercializan la gama SMART. Son góndolas de 3 y 4 ejes con dirección hidráulica o autodireccional. Para las ventas de los demás vehículos especializados Nootboom, se divide Francia en cuatro regiones. La región de Matthieu Remy cubre la zona desde Paris, Valonia(B), Alsacia y la parte francesa de Suiza. El año pasado reclutamos a Loïc Bonnefond para encargarse de la postventa en las regiones de Rhone-Alpes y Auvergne. Philippe Le Hoerff es nuestro especialista en el oeste de Francia y mi propia región es todo el sur de Francia y los territorios de ultramar Dom-Tom. Todos nos apoyamos en Aurélie Kornmann. Como directora de oficinas se encuentra en el centro de nuestra organización comercial. Grégory Hamann (servicio postventa) está disponible para instruir en la entrega de vehículos nuevos y ofrecer consejos a todos los centros de servicio. Philippe, como coordinador de servicio, ofrece asistencia a Grégory en su apretada agenda.”

SERVICIO Y ENTREGA DE RECAMBIOS

Julien: “Con nuestras 25 talleres de servicio estamos en toda Francia. Estos tienen stock de los recambios más habituales o disponibles en nuestra central logística en Francia y, si uno no está disponible, puede

entregarse desde la fábrica de Wijchen en menos de 24 horas. Hemos incorporado tres concesionarios SMART a nuestra red este año: SVI, con instalaciones en Estrasburgo y Mulhouse, Ad Remorque, para Alta Savoya, y MSRA en Chassieu.”

“Breves líneas de comunicación con la fábrica de Wijchen”

LOS CLIENTES SON LEALES A NOOTEBOOM DURANTE AÑOS

Julien: “En este momento estamos vendiendo más de 150 vehículos Nootboom en Francia cada año. Algunos clientes han confiado en Nootboom durante más de 20 años. Ello se debe en gran medida al excelente servicio postventa. Los clientes pueden solicitar consejos en cualquier momento. El servicio asociado tendrá a menudo una solución, pero si es una consulta muy compleja la enviará directamente a la fábrica. Las líneas de comunicaciones son cortas, y nuestros clientes lo aprecian. Los mecánicos de los talleres reciben formación en Wijchen cada año, de forma que su conocimiento de los complejos productos Nootboom esté al día. ■

Concesionario SMART Delta Trailers

“SOLAMENTE VENDEMOS VEHÍCULOS DE LAS MEJORES MARCAS”

Delta Trailers representa a Nootboom Trailers en la región de París desde Marville-Mountiers-Brûlé (al suroeste de París) hace más de 10 años. Delta Trailers vende vehículos nuevos de diversas marcas. Todas tienen un elemento en común: son los mejores productos del mercado.

LOUIS-MARIE LEVET

Louis-Marie Levet comenzó en Delta Truchs en 2003, tras una exitosa carrera como consejero comercial en Volvo Trucks. Durante este periodo entró en contacto por primera vez con Nootboom Trailers. En 2006 se estableció la asociación y Delta se convirtió en concesionario oficial del programa SMART. Louis-Marie: “Nuestras ventas se realizan principalmente en la región de París, pero también tenemos excelentes contactos en Normandía y Bretaña. En la región de París todo tiene que hacerse deprisa. Los vehículos Nootboom se usan de forma intensa, especialmente en el sector de la obra pública. Siempre tenemos góndolas de cama baja en stock, porque nuestros clientes tienden a cambiar sus vehículos por otro nuevo bastante deprisa.”

CRECIMIENTO RÁPIDO

Louis-Marie: “Hace dos años nos trasladamos a nuestra ubicación actual. Hemos renovado por completo el taller. Estas importantes inversiones se han realizado tras meditarlo cuidadosamente. Durante los últimos dos años nuestro personal se ha triplicado nuestro personal, y ya tenemos planes para trasladar nuestro servicio de vehículos a las instalaciones de al lado. Las marcas que vendemos no son las más baratas, pero nuestro equipo de ventas puede explicar con claridad que lo que cuenta es la calidad y el servicio.”

PERSONAL BIEN FORMADO

Louis-Marie: “Aprovechamos la oportunidad de formar nuestros mecánicos por Nootboom en Wijchen. Hemos invertido de forma importante en el equipamiento de nuestro taller. Tenemos elevadores de columna con una capacidad de 80 toneladas y pueden repararse vehículos de hasta 42 metros de longitud en el taller. Tenemos el equipamiento perfecto,

pero un buen servicio comienza con personal bien formado y motivado. La relación con Nootboom es excelente. La región de París precisa a veces de la realización de ajustes muy específicos en las góndolas de cama baja. Lo hablamos con Nootboom y la mayoría de las veces encontramos una solución adecuada.”

LA CALIDAD SE VENDE SOLA

Louis-Marie: “Delta Trailers, con 21 empleados, de los que cuatro forman parte del departamento comercial, se ha convertido en una organización importante en la venta de vehículos nuevos y de segunda mano. Muchos contactos nos llegan por nuestra web, y la calidad de nuestros vehículos y servicio vende sola.”

¿ASÍ QUE TODO ES PERFECTO?

Louis-Marie: “Los sucesos actuales de Francia son preocupantes, no solamente en el aspecto social, también en el mundo de los negocios. En tiempos revueltos se invierte menos en nuevos equipos. La discusión del Brexit también es mala para Europa. Tenemos una empresa que trabaja junto con socios europeos y compramos vehículos nuevos en diversos países europeos. Nuestros clientes para vehículos nuevos se encuentran en Francia, pero para los



■ Louis-Marie Levet

de segunda mano tenemos contactos muy lejos de la frontera francesa. Apoyo decididamente una Europa sin restricciones comerciales.”

La calidad es la principal razón del éxito de Delta Trailers. Remolques de la máxima calidad, excelente servicio y un taller moderno, pero por encima de todo: personal bien formado y entusiasta.. ■



■ Delta Trailers: fuerza de trabajo triplicada en dos años

Concesionario SMART Channel SR

PAQUETE COMPLETO: CAMIONES, SEMIRREMOLQUES NUEVOS Y USADOS Y EXCELENTE SERVICIO

Channel es un gran concesionario Scania con cinco subsidiarias en el norte de Francia. Su subsidiaria Channel Semi-Remorques vende más de 250 semirremolques de diversas marcas cada año. Con las ventas del programa SMART de Nootboom, Channel tiene una cuota de mercado en el sector de las góndolas de cama rebajada de casi el 50%.

DANIEL SIABAS

Daniel Siabas es el responsable de ventas de semirremolques nuevos en Channel. Daniel: “Channel Poids Lourds comenzó en 1989 como concesionario Scania con un sólo taller en Calais. Ofreciendo un excelente servicio postventa y brindando servicios y productos complementarios como alquiler, carrocería y la venta de Trailers, el grupo creció en el norte, Picardie y Champagne, y ahora tiene 9 talleres que cubren todo el área. Desde el 2009, Alexis Bourel es el CEO del grupo familiar. Bajo su dirección, nuestro próxima sede en Caly (60), cerca de la autopista A1, nos ayudará a responder con más eficacia a las necesidades de nuestros clientes.”

CHANNEL Y NOOTEBOOM

Daniel: “El vehículo Nootboom que mejor se vende en nuestra región es el OSDS.48-03. Esta góndola de cama baja es muy popular con nuestros clientes gracias a su construcción extremadamente sólida, alta capacidad de carga y elevado valor residual. Llevamos años vendiendo la gama SMART, pero gracias a nuestra estrecha colaboración con Nootboom también les ayudamos vendiendo un número de góndola rebajadas para nuestros clientes.”

JUBILACIÓN

Daniel: “Ahora tengo 65 años y mi jubilación está cerca. Mi colega Philippe Demarthe ya realiza gran parte de mi trabajo, y Pierre Honoré ha comenzado a vender vehículos Nootboom. Llevo vendiendo camiones y remolques más de 40 años, y he disfrutado cada instante. Hace mucho tiempo comencé vendiendo camiones Berliet. Cuando Berliet desapareció pasé a los semirremolques y nunca me he arrepentido.” Channel Poids Lourds ofrece un paquete



■ Daniel Siabas

completo: vende y alquila camiones Scania, semirremolques con caja cerrada, volquetes, plataformas y góndolas de cama baja para transportes pesado. Un concepto excelente, combinado con un servicio perfecto y comercialización de vehículos de segunda mano de diferentes marcas. ■



■ Paquete completo: cabezas, remolques y servicio en cinco sucursales distintas

WE KEEP YOU AHEAD OF THE COMPETITION



Fluid power technology for success

Innovations and intelligent system solutions combined with flexibility and productivity – ARGO HYTOS sets new standards in all areas of fluid power technology.

We support young talents in sailing on their road to success. This is also the way our customers experience us: As an active partner – for more than 65 years.



ARGO-HYTOS B.V. · Industrieweg 14 · 3144 CH Maassluis · The Netherlands · Tel. +31-10-59 26 149 · info.benelux@argo-hytos.com · www.argo-hytos.com

Digibennes SASu

NORMATIVAS PARA EL TRANSPORTE ESPECIAL EN FRANCIA

EL 1 DE ENERO DE 1993 SE SUPRIMIERON LOS REQUISITOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS ENTRE LOS DISTINTOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA DE GOLPE. SE HIZO REALIDAD UNA EUROPA UNIDA SIN FRONTERAS INTERNAS.

De un momento a otro, los vehículos comerciales podían cruzar fronteras sin tener que enfrentarse con burocracia interminable. Esta situación aún no es aplicable al transporte especial. Las mercancías ya no tienen que inspeccionarse en la frontera, pero existen numerosas y a menudo normativas muy detalladas para transportes largos, anchos y pesados. Gilles Bisson es propietario de Digibennes SASu en Anneyron. Se encarga de miles de solicitudes de exención en Francia cada año. Gilles conoce los detalles mejor que nadie.

carretera de pago, debe pagarse una tarifa para cada puente. No es inusual una cantidad de 100 € hasta 390 € por puente. En algunas carreteras los costes por recorrido pueden ser superiores a 100000 €. No es necesario decir que los operadores de transportes siempre intentan encontrar la ruta con los costes más bajos.

PTR, PTC, PTAC Y PTR

Estos cuatro acrónimos son importantes para determinar la capacidad de carga. Las primeras dos letras (PT) siempre significan Poids Total (peso bruto). El PTR es el peso máximo admisible (en la mayoría de casos 44 toneladas). PTAC indica la clasificación de peso bruto. PTC indica Poids Total Charge. Este peso nunca debe exceder el PTAC, ni tampoco cuando se mida por eje. PTR indica el peso bruto del camión, incluyendo la capacidad de carga nominal.



■ Gilles Bisson

LAS NORMATIVAS

Gilles: “Comenzaremos de forma sencilla. En Francia los movimientos de carga especial incluyen todos los transportes de más de 16,5 metros de largo (o 18,75 metros para una combinación con remolque), más de 2,55 metros de ancho y más de 40/44/45 toneladas. Las dimensiones y pesos máximos se definen en el ‘Code de la Route’. No existen restricciones de altura. Es responsabilidad del operador de transporte elegir una ruta con puentes con la altura suficiente para que pase el transporte.”

LOS COSTES

Las exenciones para transporte especial en Francia son gratuitas. Pero cuidado: solamente es aplicable a la red de carreteras del Gobierno Francés. Para pasar puentes que, por ejemplo, pertenezcan a una



■ Categoría 1: transporte hasta 3 metros de ancho



■ Categoría 2: de 48 a 72 toneladas de peso bruto



Global Suspension Solutions



VDL WEWELER has developed a 12 tonne air suspension system suitable for heavy duty operations. It features an unique single leaf trailing arm instead of a conventional dual leaf trailing arm. A cost-effective and light weight solution for axle manufacturers and trailer builders.

• AIR SUSPENSION SYSTEMS • SPRING STEEL TRAILING ARMS • AXLE LIFT SYSTEMS • AUXILIARY TRUCK & BUS AXLES • SPLITTER •

ECOFACORIJ 10 • 7325 WC APELDOORN • THE NETHERLANDS • +31 (0)55 - 538 51 00 • WWW.VDLWEWELER.NL



- Por encima de 72 toneladas se entra en la Categoría 3

PESOS ADMITIDOS PARA DISTINTAS CONFIGURACIONES DE VEHÍCULO

Número de ejes	Legal (Code de la Route)	Con exención/técnico
4x2	Hasta 19 toneladas ¡También máx. 19 toneladas!	
6x2	24 hasta 26 toneladas	Máx. 27 toneladas (*)
6x4	Máx. 26 toneladas	Máx. 36 toneladas (*)
8x4	Máx. 32 toneladas	Máx. 44 toneladas (*)

(*) Siempre que la capacidad de carga técnica lo permita. Para semirremolques con exención, la capacidad de carga máxima depende por completo de las especificaciones técnicas del semirremolques.

CATEGORÍA 1, 2 Y 3.

Según la longitud, ancho y peso total, los transportes especiales se dividen en tres categorías:

	Longitud	Ancho	Peso bruto
Cat. 1	Máx. 20 metros	Máx. 3 metros	Máx. 48 toneladas
Cat. 2	Máx. 25 metros	De 3 a 4 metros	De 48 a 72 toneladas
Cat. 3	Más de 25 metros	Más de 4 metros	Más de 72 toneladas

La exención más simple es la Cat. 1 – Nacional. En la Carte National para transportes de la Categoría 1 se indican todas las carreteras que pueden usarse. Se permite un desvío de estas carreteras no superior a 20 kilómetros para fines de carga/descarga. Cuando exista un control el conductor debe poder mostrar la tarjeta, y la exención tiene una validez de 60 meses. Para la Cat. 2 las cosas ya se complican. Existen tres tipos de Cat. 2: nacional, para un único 'département' o para una única ruta específica. Para la Cat. 2 también existe una tarjeta especial. Si el ancho es superior a 3 metros el transporte debe estar escoltado. La exención de Cat. 2 tiene una validez de 12 a 60 meses, y el peso bruto máximo es de 72 toneladas, siempre que las especificaciones técnicas del vehículo lo permitan. No todos los 'départements' franceses tienen carreteras adecuadas para transportes de Cat. 2. Las exenciones de Cat. 3 solamente se emiten para rutas específicas.

LA DISTRIBUCIÓN LONGITUDINAL

Ningún otro país europeo conoce esta normativa fuera de Francia. Si la distancia entre tres ejes consecutivos de una combinación es superior a 2 metros, dichos ejes no deben llevar una carga en kg superior a 6,5 veces la distancia en milímetros. Por ejemplo: una cabeza 6x4 con una distancia de 3200 + 1350 distancia entre ejes, puede transportar un peso máximo de $(3200 + 1350) * 6,5 = 29.575$ kg. Si se vulnera esta normativa el transporte se clasificará como Cat. 3, para el cual se precisa una exención y escolta distintas. El peso bruto máximo de una combinación con exención se calcula según la distancia entre el primer eje y el último, y las distancias entre los demás ejes. Por ejemplo: un transporte con peso bruto de 72 toneladas y más de 4 ejes y un peso por eje de menos de 13,5 toneladas tiene permitidas 5 toneladas/metro. en el eje con más carga La distancia entre el primer y el último eje en este caso debe ser de al menos $72/5 = 14,4$ metros. Una mayor distancia entre los demás ejes es favorable en lo que respecta al cálculo del peso bruto máximo.



- Con "Répartition Longitudinale" se calcula el peso bruto

CARGAS INDIVISIBLES

Las exenciones para transportes especiales solamente se emiten para cargas indivisibles. Por supuesto, existen excepciones. Si una carga solamente es demasiado larga – pero el ancho y el peso se encuentran dentro de los valores definidos en el 'Code de la Route' – pueden transportarse varias secciones. Por ejemplo: el transporte de tubos de plástico largos. Para cargas demasiado anchas se aplica la misma normativa.

ESCOLTA

La escolta para transportes de Cat. 1 y Cat. 2 es muy sencilla: con una carga más ancha de 3 metros se precisa de una escolta. La escolta para un transporte de Cat. 3 depende del peso (hasta 72 toneladas, de 72 a 120 toneladas y más de 120 toneladas) y el ancho y longitud de la carga. Con un ancho de más de 5 metros o una longitud de más de 40 metros, son necesarios dos coches pilotos y dos escoltas en motocicleta. La escolta policial casi nunca es necesaria, excepto en algunos casos en los que la exención declara la necesidad de una escolta policial en ciertas ciudades o pueblos.

Concluyendo, Gilles Bisson ofrece algunas recomendaciones: "En Francia pueden solicitarse exenciones digitalmente. El tiempo de procesamiento varía con cada 'département', y con un contacto personal puede acelerarse notablemente el proceso. Otro problema es la sobrecarga. Menos de un 5 % de las sobrecargas se solucionan normalmente con una multa. Cuando es más del 5 % la carga excesiva debe retirarse o – si no resulta posible – debe solicitarse una nueva exención. Una última recomendación: Solamente son líneas generales. Algunos 'départements' y administraciones de carreteras pueden imponer más condiciones. Sólo alguien que se encargue de exenciones cada día, y esté en contacto con todas las partes implicadas, puede realizar una valoración sólida de si un transporte puede recorrer la ruta indicada sin sufrir retrasos." ■



- La distancia entre el eje más delantero y el más posterior determina el peso máximo admisible



- Para una carga más ancha de 5 metros, necesita 2 coches escolta y dos 'guideurs'

Grupo Aertssen

EL PROYECTO DE AUTOPISTA ORBITAL EN QATAR

GRUPO AERTSSEN SE COMPONE DE TRES GRANDES DIVISIONES: CONSTRUCCIÓN E INFRAESTRUCTURA, GRÚAS Y TRANSPORTE. UNO DE LOS PROYECTOS EN LOS QUE TRABAJA AERTSSEN EN QATAR ES EL PROYECTO DE LA NUEVA AUTOPISTA ORBITAL. ESTA AUTOPISTA CONECTA LAS ZONAS INDUSTRIALES DE RAS LAFFAN CON LA NUEVA REGIÓN DEL PUERTO DE HAMAD. LA NUEVA CARRETERA ANULAR TIENE APROXIMADAMENTE 200 KILÓMETROS DE LONGITUD Y 14 CARRILES DE TRÁFICO, 4 DE LOS CUALES SON INDEPENDIENTES Y EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.



■ El Khalifa Stadium se está renovando y ampliando para el Campeonato Mundial de Atletismo en 2019 y el Mundial de Fútbol en 2022. En este proyecto trabajan varias grúas con orugas de la flota Aertssen



■ Los remolques Nootboom se usan en Qatar para todo tipo de cargas

QATAR INVIERTE EN INFRAESTRUCTURA

Estos últimos años Qatar ha tenido un importante crecimiento industrial y económico. Este crecimiento se ha visto acompañado de una inversión impresionante en infraestructura. Para Aertssen Transport el proyecto de autopista orbital es una novedad. Sam Aertssen, director general de Aertssen Transport: “Nuestros conductores transportarán un mínimo de 2,168 secciones de puente de hormigón desde el lugar de fabricación a la ubicación donde se instalarán. La sección de puente más pesada pesa 92 toneladas. Cuando lleguen a su destino la división de grúas tomará el control. Los miles de componentes de puentes necesarios para la construcción de 22 cruces se colocan en posición con grúas sobre cadenas. En el proyecto AMS tiene seis grúas de cadenas Hitachi SCX2800-2 funcionando y algunas grúas más pequeñas. Las grúas más pequeñas proporcionan soporte adicional durante los últimos estadios del proyecto.”

AERTSSEN EN QATAR

Sam Aertssen: “Hemos tenido actividad en Oriente Medio desde hace aproximadamente diez años, y a principios de 2016 comenzamos con el transporte especial. En este momento disponemos de ocho combinaciones en funcionamiento. El trabajo es tan amplio que nuestros vehículos se usan a menudo la mayor parte del día y la noche. La góndola de cama rebajada de 7 ejes de Nootboom ya ha demostrado estar a la altura del trabajo. Con esta góndola de Nootboom transportamos secciones de puente de hormigón y maquinaria, estructuras de acero, lastre para nuestras grúas y chasis de grúas. También tenemos algunos remolques locales, pero se puede ver la gran diferencia de calidad si los comparamos con nuestros remolques Nootboom. Cuando se trata de calidad los remolques Nootboom son líderes del mercado. Por lo tanto, tenemos una amplia gama de vehículos Nootboom en nuestra flota, desde góndolas de cama baja de 3 ejes hasta el Mega Windmill Transporter.”

En Qatar tienen actividad diversas divisiones de Grupo Aertssen La sección de construcción e infraestructura ha actuado con el nombre de Gulf Earth Moving (GEM) desde 2006. GEM se especialista en el movimiento

de tierras. La división de grúas (desde 2011) y la división de transporte (desde 2016) actúan con el nombre Aertssen Machinery Services (AMS). Las distintas divisiones de Aertssen trabajan en distintos proyectos en Qatar, incluyendo los estadios para el Mundial de Fútbol en 2022, el nuevo metro, el puerto de Hamad y otros proyectos de infraestructuras y construcción en acero. En 2006 Qatar fue la primera sucursal internacional de Aertssen, y hoy en día el grupo tiene actividad en los Emiratos Árabes Unidos, Omán y Kuwait. A partir de estas sucursales Aertssen tiene actividad en varios otros países en Oriente Medio.

La fuerza de Aertssen radica en asegurarse de que exista una buena colaboración y comunicación entre las distintas divisiones. Esto ha ayudado a la empresa a crecer en Bélgica y aparentemente la fórmula parece funcionar también en Qatar. La fuerza de trabajo de Aertssen, con su pericia y entusiasmo, es la que contribuye a alcanzar excelentes resultados. Para apoyar su crecimiento, en Bélgica y otros países, Grupo Aertssen está buscando nuevo personal. A fin de cuentas, el lema de Aertssen es: Personas, Potencia y Pasión para construir. ■



■ Aertssen Transport transporta todo tipo de maquinaria de sus empresas hermanas en Qatar

La góndola de cama rebajada EURO-PX de 2 ejes de Nootboom conserva sus 12 toneladas

ALEMANIA HA SUSPENDIDO LA EXENCIÓN DE 12 TONELADAS PARA EJES INDEPENDIENTES

UNA DE LAS PRINCIPALES VENTAJAS DE LOS EJES PENDULARES ES QUE DISTRIBUYEN EL PESO DE LA CARGA POR LA SUPERFICIE DE LA CARRETERA MEJOR QUE LOS EJES PASANTES E INDEPENDIENTES. POR LO TANTO, EL PESO MÁXIMO POR EJE DE LOS EJES PENDULARES ES SUPERIOR EN MUCHOS PAÍSES EUROPEOS. EN ESTE MOMENTO SOLAMENTE LAS GÓNDOLAS DE CAMA REBAJADA DE 2 EJES CON EJES PENDULARES, COMO EL NOOTEBOOM EURO-PX, ADMITEN 12 TONELADAS POR EJE CON EXENCIÓN EN ALEMANIA. LAS DEMÁS GÓNDOLAS DE CAMA REBAJADA DE 2 EJES CON EJES PASANTES O INDEPENDIENTES ESTÁN RESTRINGIDAS A 10 TONELADAS POR EJE.



CAMBIOS EN ALEMANIA PARA SEMIRREMOLQUES DE 2 EJES CON EJES PENDULARES

Dentro de la normativa alemana se especifican dos tipos distintos de eje: ejes pasantes y ejes independientes. Los ejes pendulares y los ejes independientes se clasifican como ejes partidos. Este año el Ministerio de Transporte ha decidido dejar de emitir exenciones para 12 toneladas por eje cuando se refiera a un semirremolque de 2 ejes. Solamente se otorga la exención para 12 toneladas si el semirremolque está equipado con ejes pendulares.

En Holanda la diferencia entre ejes pendulares y de suspensión independiente puede llegar a 3 toneladas/eje

La BSK alemana (Federación de Operadores de Transporte Pesado y Grúas) ha solicitado al Ministerio de Transporte alinear los semirremolques de 2 ejes con suspensión independiente con las equipadas con ejes pendulares, como es el caso actualmente con los semirremolques con más de 3 ejes. Como resultado de esta solicitud de la BSK, el Ministerio de Transporte de Baden-Württemberg ha tomado dos importantes decisiones. La primera decisión estipula que el BAST (Instituto de Investigación de Autopistas Federal) reciba como tarea comparar la diferencia entre el peso transmitido a la carretera cuando se usen ejes partidos con suspensión independiente y el peso al usar ejes pendulares. En la otra decisión se define que en toda Alemania, dependiendo de los resultados de la investigación, se otorgue exención para 12 toneladas por eje a los semirremolques de 2 ejes con ejes pendulares, y a los semirremolques de 2 ejes con suspensión independiente solamente se otorgue para 10 toneladas por eje.

EJES PENDULARES EN HOLANDA

Las normas holandesas también distinguen dos tipos de eje: ejes de viga y ejes pendulares. Todos los tipos de eje con suspensión

independiente se clasifican actualmente como ejes de viga. Pese a diversas peticiones de aumentar el peso por eje, la suspensión independiente con una exención de 100 toneladas a largo plazo no recibirá más de 10 toneladas por eje. En las mismas normativas de la exención se estipula que los ejes pendulares tienen una capacidad de carga máxima de 12 toneladas por eje. Para las plataformas bajas de 2 ejes con suspensión independiente la diferencia es aún mayor, dado que junto con un tractor de 3 ejes el peso total sigue siendo inferior a 50 toneladas. Por lo tanto, no califica para una exención por peso. Como resultado: 9 toneladas por eje para un semirremolque de 2 ejes con suspensión independiente y 12 toneladas para un semirremolque con ejes pendulares. En la práctica significa que la plataforma baja de 2 ejes con ejes pendulares, como el Nootboom EURO-PX, tiene 6 toneladas de capacidad de carga más que una plataforma baja similar con suspensión independiente, como el SL, Panther, MPA y Twinaxle-2.

FRANCIA: EN LA CAT 3 MÁS CAPACIDAD DE CARGA EN UN EJE PENDULAR

La legislación francesa divide el transporte anómalo en tres categorías. La ley distingue tres tipos de eje: ejes pasantes, ejes independientes y ejes pendulares. Para determinar el peso bruto máximo, los ejes pasantes y ejes independientes (con suspensión independiente) se tratan del mismo modo. Se realiza una excepción en los ejes pendulares. En la categoría 3 se les puede permitir un mayor peso por eje que en los ejes pasantes y ejes con suspensión independiente. Depende del número de líneas de eje, la distancia entre los ejes y si se instalan neumáticos sencillos o dobles. Los vehículos entran en la categoría 3 en cuanto el vehículo cargado supera los 25 metros de largo, 4 de ancho o tiene un peso total superior a 72t.

Las góndolas de cama rebajada Nootboom EURO-PX es el resultado de la evolución técnica durante muchos años. La mayor capacidad de carga permitida ahora en Alemania para el Nootboom Euro-PX de 2 ejes muestra que la innovación también ofrece ventajas prácticas. Tres importantes países europeos, Holanda, Alemania y Francia, reconocen las ventajas de los ejes pendulares respecto a las suspensiones independientes. Como resultado: hasta 3 toneladas más de capacidad de carga por línea de ejes. ■



KAHL SCHWERLAST GMBH

Expansión de flota con 30 líneas de eje Manoovr

Kahl Schwerlast GmbH, basándose en las ventajas de la tecnología Manoovr, ha invertido en varias góndolas de cama baja MPL y lo ha compartido con el público en su página de Facebook. En total se trata de 30 líneas de eje, combinadas con un Multidolly de 3 ejes. Después de muchos años Kahl Schwerlast volvieron al familiar de Nootboom. Sus razones para elegir a Nootboom y la tecnología Manoovr: "Las góndolas de cama baja con 10 líneas de ejes pueden transportar cargas de hasta 105 toneladas de forma eficiente y con un bajo coste. También buscábamos el suelo bajo y la excelente dirección. Con las nuevas góndolas de cama baja Manoovr tenemos la flexibilidad para cumplir rápidamente con las exigencias de nuestros clientes."

MANOOVR S M W E N



PREMIOS ESTA

Premio ESTA a la Excelencia para el Nootboom Manoovr

El 14 de abril de 2016 se presentaron los prestigiosos "Premios ESTA a la Excelencia" en la BAUMA de Múnich. ESTA es la organización europea más importante para el transporte especial y vertical. En la categoría "Innovación de fabricantes" fueron nominados los mayores fabricantes europeos de equipos para el transporte y elevación pesados. Pese a este ilustre grupo de nominados, Nootboom consiguió este importante premio. Ello demuestra que el Manoovr es un producto innovador importante y revolucionario, incluso en competición directa con grandes fabricantes europeos. El centro de los Premios ESTA se encuentra en la tecnología. El innovador rodamientos torre del Manoovr fue el aspecto definitorio para el panel de jueces expertos para otorgar el premio a Nootboom.

Con este premio "ESTA" Nootboom ha recibido tres premios por el Manoovr en un solo año.



LASO

"Los vehículos Nootboom son especialmente populares entre nuestros conductores"

Basándose en sus buenas experiencias con los vehículos Nootboom, LASO Transportes SA de Malveira en Portugal, ha realizado otro pedido, esta vez de góndolas Nootboom en diversas versiones. Las más atractivas son los dos góndolas Manoovr MPL-126-26 (VV) que se entregarán este año. El Manoovr con Interdolly, presentado en la BAUMA de Múnich en Abril de 2016, tiene un gran éxito. Lo especialmente importante para LASO de esta versión es la baja altura del suelo, el desgaste de neumáticos extremadamente favorable y los bajos costes de mantenimiento. El pedido también incluye seis góndolas rebajadas Euro 54-03 y diversas góndolas rebajadas EURO-114-24 con Interdolly.

LASO Transportes SA es una de las empresas más grandes especializadas en transporte especial de Europa. Gran parte de la flota de LASO, con 850 unidades, consiste en vehículos para el transporte de molinos de viento. LASO dispone de más de 200 vehículos Nootboom, desde las góndolas de cama baja sencillas de 3 ejes hasta las más avanzadas como Super Wing Carriers y Mega Windmill Transporters. Al elegir sus vehículos, LASO no solamente selecciona por los vehículos, sino también por el servicio y la agradable relación de trabajo con Nootboom.



MCFADYENS TRANSPORT LTD

Nuevo Manoovr tras una excelente experiencia con Multi-PX

Gran parte de la flota de McFaydens Transport de Campbeltown (UK) se usa para el transporte de componentes para la industria de los molinos. Los vehículos de su flota extremadamente moderna incluyen el Nootboom SWC Super Wing Carrier y el Mega Windmill Transporter (MWT). La elección de la góndola de cama baja Manoovr de 6 ejes se basó en sus excelentes experiencias con el Multi-PX de 6 ejes. Con su suelo bajo, Manoovr es ideal para transporte de secciones de torre de molinos y generadores, pero también para transportar cargadores rodantes, maquinaria con orugas o movimientos industriales.

DE LANGE SPECIAAL TRANSPORT

"Doce toneladas por eje es una gran ventaja en Holanda"

Desde su oficina en Dordrecht (NL), De Lange Speciaal Transport organiza operaciones de transporte especial por toda Europa. Un transporte de más de 5 metros de ancho, desde Alemania a Polonia, no es una excepción. Para este tipo de transporte la fiabilidad de los remolques es un requisito necesario. Nootboom es el 'proveedor preferido' de los remolques. Como resultado: aproximadamente 20 vehículos Nootboom en la flota. A partir de su excelente experiencia con el Multi-PX de 6 ejes la flota se ha ampliado recientemente con un Manoovr 2+6. Por lo tanto, De Lange Speciaal Transport tiene garantizada una gran carga en toda Europa y bajos costes operativos.





COLLETT TRANSPORT

"Góndola versátil"

Collett es uno de los primeros clientes en invertir en un Manoovr de 6 ejes. La góndola de cama baja puede extenderse hasta 30,35 metros y tiene 100 toneladas de capacidad de carga. Con este Manoovr Collett podrá cumplir todas las necesidades de hasta sus clientes más exigentes.

HAVATOR

Desvío por Jonköping



La empresa finlandesa Havator AB ha invertido en una góndola de cama baja Manoovr de 6 ejes con un Multidolly de 2 ejes para su subsidiaria sueca en Norrköping. El Manoovr tomó un desvío para ir a Norrköping y presentar dicho vehículo al público sueco en la feria Lastbil, que tuvo lugar a finales de agosto en Jonköping. Havator conoce bien el Nootboom Manoovr porque ha estado usando exhaustivamente a su predecesor – el Multi-PX – desde hace varios años. El nuevo Manoovr fue entregado con la misma configuración, pero con todas las ventajas de la tecnología Manoovr. La primera carga estaba esperando tras la feria: una turbina GT 800 en el puerto de Norrköping. La designación del tipo de esta góndola es MPL-126-26 (VV). Significa: Peso bruto de 126 toneladas, un Multidolly de 2 ejes y una rodadura de 6 ejes con doble extensión.

ZAGREBRANS D.O.O.

La versión más pesada del Manoovr

Zagrebtrans, de Croacia, es un especialista en transporte especial con un rápido crecimiento. Solamente este año, Zagrebtrans ha pedido a Nootboom varias góndolas de cama baja MCO de 5 ejes y una góndola de cama rebajada Euro-PX de 4 ejes con un Jeepdolly de 2 ejes. La última incorporación a su flota es la – hasta ahora – la versión más pesada del Manoovr: un MPL-150-37(V) de 10 ejes. Esta góndola de cama baja de 7 ejes más un Multidolly de 3 ejes es adecuado para un peso bruto de 150 toneladas. Zagrebtrans tiene docenas de remolques Nootboom en uso, incluyendo un Mega Windmill Transporter (MWT). En 27 años, Zagrebtrans ha crecido hasta convertirse en un operador de transporte internacional con 125 empleados.

UNIVERSAL TRANSPORT

El Manoovr 2+4 más pequeño posible con Multidolly

Universal Transport de Paderborn, con más de 20 sucursales, es uno de los mayores protagonistas del transporte especial en Alemania. Para crecer aún más, Universal ha abierto recientemente nuevas instalaciones en Turquía y Egipto. Universal tiene una relación con Nootboom desde hace muchos años. Todos los tipos de vehículos Nootboom pueden encontrarse en su extensa flota, incluyendo tres nuevos Super Wing Carrier. El nuevo Manoovr 2+4 tiene un peso bruto máximo de 97 toneladas. Esta versión 2+4 es la combinación más pequeña posible: un Multidolly de 2 ejes y una góndola de cama baja con 4 líneas de eje. La configuración 2+4 es perfectamente adecuada para combinarse con una cabeza de 6x4.



Innovadora aplicación de compuesto de bambú en el sector de los remolques

BAMBÚ: SUELO DEL FUTURO

DADO QUE LA MADERA ESCASEA Y ES MÁS CARA CADA DÍA, NOOTEBOOM ESTÁ BUSCANDO ALTERNATIVAS PARA LA FABRICACIÓN DE LOS SUELOS DE SUS VEHÍCULOS. EL COMPUESTO DE BAMBÚ CON TANTA FUERZA HA DEMOSTRADO SER UNA ALTERNATIVA ATRACTIVA Y RESISTENTE.

La madera es muy dura y excepcionalmente duradera. Sin embargo, tiene una gran desventaja: en los próximos años escaseará. Los árboles de los que se obtiene crecen con mucha lentitud; tardan entre 35 y 50 años en madurar lo suficiente para cortarse. Además, Nootboom usa exclusivamente madera de máxima calidad, del centro del tronco.

ALTERNATIVA

Esta escasez también afecta al precio. Por lo tanto, no resulta sorprendente que Nootboom comenzara a buscar alternativas a los suelos de madera que usa actualmente. Un aspecto inicial importante fue que la alternativa debía ser exactamente igual de buena que los suelos actuales, pero preferiblemente tener especificaciones aún mejores para su aplicación en el transporte anómalo, el transporte especial. De su investigación surgió el compuesto de bambú como la mejor alternativa. Nootboom lo ha estado probando en la práctica durante casi dos años, con resultados extremadamente positivos.

AHORRO DE PESO

Una ventaja del bambú es su ligereza; con un grosor del suelo de 30mm, como se usa en un Teletrailer, el bambú es entre 100 y 300 kilogramos más ligero por metro cúbico que la madera. Para suelos de, por ejemplo, una plataforma plana, se usa aproximadamente un metro cúbico de madera, lo que implica una rebaja considerable del peso. Otra ventaja importante es que el bambú se dilata solamente un 1 por ciento al mojarse, mientras que la madera lo hace entre un 4 y un 5 por ciento. El bambú tiene un coeficiente de adhesión ligeramente superior a la madera. Al probarlo en la práctica el bambú, como es un material compuesto, ha demostrado ser resistente a deformaciones incluso pasados años de uso. Y el producto tiene buen aspecto.

TABLA COMPARATIVA DE "BAMBOOTEQ" CON SUELO DE MADERA "KERUING", GROSOR DE PLANCHAS 28MM

Propiedades	Bambooteq	Keruing
Dureza relativa	2,4x	1x
Hinchamiento en agua (ancho)	0,15%	4,15%
Hinchamiento en agua (longitud)	2,14%	3,97%
Densidad (kg/m3)	630	800

ABUNDANTE DISPONIBILIDAD

Una ventaja adicional del bambú – una de las plantas de crecimiento más rápido del mundo – es su amplia disponibilidad. Existen en todo el mundo más de 1,500 especies de bambú. El bambú del tipo Teq usado es la especie de planta de crecimiento más rápido del mundo. En unos meses este bambú crece hasta los 20 metros de altura o más; pasados cinco años el bambú puede recolectarse. Durante la producción apenas se producen residuos, dado que se utiliza todo el material cortado. El bambú que usamos procede principalmente del sur de China sub-tropical; ningún panda gigante vive en la zona.



COOPERACIÓN EXCLUSIVA

Para crear el compuesto de bambú se añade resina, entre otros productos. Le ofrece la propiedad de su extremada resistencia. Bamboo Teq ha desarrollado una variedad de planchas de 30mm de grosor a partir de tiras largas laminadas de bambú para usarlas en plataformas planas. La otra variedad, con planchas de 40mm o 50mm de grosor, se compone de diversas capas. Esta versión es adecuada para góndolas de cama baja y cama rebajada. Junto con el proveedor, Nootboom desarrollará el suelo compuesto para transporte especial. En este momento el suelo de compuesto está disponible opcionalmente para parte del programa de vehículos de Nootboom. Aunque el suelo de bambú es actualmente ligeramente más costoso que el de madera, muchos clientes han indicado su interés en el compuesto de bambú y se ha usado en diversos vehículos. Se espera que esta tendencia crezca en los próximos años, especialmente dado que en el futuro la diferencia de precio se reducirá y se seguirá desarrollando este suelo compuesto. ■

Han Rekers, Director General
de Liebherr Nederland

EMBAJADOR DE NOOTEBOOM

EL PASADO AÑO, DESPUÉS DE TRABAJAR MÁS DE 25 AÑOS, HAN REKERS DEJÓ SU PUESTO COMO DIRECTOR DE VENTAS DE NOOTEBOOM PARA CONVERTIRSE EN DIRECTOR GENERAL DE LIEBHERR NEDERLAND. PARA REKERS FUE UNA ELECCIÓN A CONCIENCIA, QUE REMEMORA CON GRAN SATISFACCIÓN EL TIEMPO PASADO EN WIJCHEN. "SI QUERÍA HACER ALGO MÁS EN MI CARRERA TENÍA QUE SER EN ESE MOMENTO".



Aunque Han Rekers dijo adiós a Nootboom hace ya casi un año, le llamamos varias veces utilizando la palabra 'nosotros' cuando hablaba acerca de su empresa anterior. Y en su oficina, en la sede central de Liebherr Nederland en Amersfoort, las paredes están adornadas con un calendario de Nootboom, y un reloj de madera original de Nootboom.

Esto no es lo realmente sorprendente: Nootboom es la empresa en la que Rekers trabajó durante más de un cuarto de siglo y donde vivió altibajos. La carrera de Rekers en Nootboom incluyó diversas funciones en ventas: desde jefe de producto Multi trailers a Director de Ventas. "Ha ocurrido mucho durante estos 25 años", dice Rekers, mirando atrás. "Un punto realmente bajo fue el arranque de la crisis financiera en 2008. Este fue el punto de inicio de un periodo turbulento dentro de Nootboom, con varias reorganizaciones y cambios de responsabilidades como consecuencia. Cuando Nootboom emergió de la crisis más fuerte que nunca (alrededor de 2013 y 2014) sentí empezar un cosquilleo. ¿Qué quería lograr yo, a los cuarenta y tantos, para mi carrera? En una exposición en París tropecé con Peter van Acker, entonces director general de Liebherr

Nederland. Me dijo que pronto se iba a jubilar, por lo que habría una vacante. ¿Sería para mí? Pensé: si he de hacer un cambio, ahora es el momento. Por supuesto yo conocía Liebherr muy bien: una gran empresa, con mayor escala que Nootboom, y con bastantes clientes comunes. Parecía lo correcto, también porque sabía que Nootboom de nuevo estaba en buena forma y totalmente preparados para el futuro. Podría dejarlos con la mente tranquila; al menos no tendría que preocuparme por eso".

ORGULLO

Después de un extenso proceso de selección, Rekers, que acababa de llegar a América para unas vacaciones con sus hijos, recibió una llamada de teléfono satisfactoria: tras una reunión final con los accionistas fue elegido Director General de Liebherr en los Países Bajos. "Realmente fue el momento perfecto: no estar en los Países Bajos me dio unas semanas para pensar sobre cómo contar las malas noticias. Como puede imaginarse fue un gran paso dejar un negocio familiar estrechamente unido, tal como Nootboom, después de 25 años. Mi anciana madre no entendió en absoluto este movimiento", dijo Rekers mientras sonreía. "Pero en Nootboom la respuesta fue principalmente positiva. Lo más duro para mí fue decirselo a Dick Nootboom; él fue mi mentor y amigo durante 25 años. Afortunadamente seguimos siendo amigos; y a menudo conversamos. Finalmente prevaleció el sentimiento de orgullo de que una empresa como Liebherr quería tenerme".

NEGOCIO FAMILIAR

El 1 de diciembre de 2015 fue el momento oficial para la siguiente fase en la carrera de Rekers. ¿Qué le chocó en particular en este primer periodo? "Para empezar, observé específicamente las similitudes entre las dos empresas. Tanto Nootboom como Liebherr son negocios familiares y esto se refleja en un enfoque relativamente fuerte sobre la satisfacción

del cliente y las condiciones de trabajo. Justo como en Nootboom, los empleos a largo plazo no son una excepción en Liebherr. Otras empresas a menudo son impulsadas principalmente por los valores de los accionistas, pero las empresas de tipo familiar se centran más en el largo plazo. Además, el proceso de producción entero es bastante similar, definitivamente veo similitudes ahí. Por supuesto también hay diferencias", continúa Rekers. "Lo que quiere el cliente es realmente lo único que cuenta para Liebherr. A izquierda o derecha: no importa lo que ocurra. Claramente: en Nootboom el cliente es lo primero. Pero que todo el mundo tenga el mismo enfoque: aquí es donde se han dado grandes pasos durante los últimos cinco años. Durante un tiempo la producción en Nootboom prevalecía; si había un atasco significaba que se podría ajustar el tiempo de producción. Esto cambió a partir de 2010 cuando Henk Nootboom insistió internamente: 'los clientes son lo primero, la calidad es lo primero, sin concesiones'. Bajo el liderazgo de Marinka Nootboom, hija de Henk y Directora General desde 2012, la satisfacción del cliente y la calidad continuaron siendo los objetivos que buscaba la organización y Nootboom progresó mucho en esta área". Además, en el desarrollo y preparación de productos en Liebherr hay dos circuitos completamente independientes, que según Rekers significa que los asuntos operacionales nunca dificultarán la innovación. "Afortunadamente, también aquí Nootboom dio grandes pasos con el desarrollo y la producción de nuevos modelos. El MANOOVR es un ejemplo perfecto de esto. Su éxito demuestra que Nootboom se encuentra por el buen camino".

UN SOLO PUNTO DE CONTACTO

La marcha de Rekers coincidió el último otoño con la presentación del MANOOVR. "Fue uno de mis bebés, algo de lo que estaba realmente orgulloso. Otro punto culminante fue la presentación del Super Wing Carrier, cuando éramos los primeros en ofrecer una verdadera solución para el transporte de palas de rotor ultralargas de aerogeneradores. Pero mirando atrás, de lo que más orgulloso estoy es del simple hecho de que

se me permitió trabajar allí durante 25 años. Durante un periodo tan largo estás obligado a enfrentarte a cosas que van mal. Yo siempre he tratado de abordar esto de manera abierta y honesta con los clientes. Tras enterarse de mi marcha, muchos de ellos me hicieron saber que se alegraban por mí. Esta es otra cosa de la que estoy orgulloso: aparentemente puedo mirar a todo el mundo a la cara. "¿Qué lecciones se llevó Rekers de Nootboom a Liebherr? En otras palabras: ¿qué puede aprender un fabricante de grúas del productor de remolques? "En Nootboom el cliente siempre tiene un punto de contacto dedicado. Esto es diferente en nuestras propias divisiones donde un cliente - dependiendo de los grupos de productos que le afecten - a veces trata con varias personas. Quizá esto sea algo que podamos abordar en Liebherr".

PUNTO DE REFERENCIA

Sobre las ambiciones que tiene, Rekers es breve. "Liebherr realmente se debe convertir en el punto de referencia cuando se trata de satisfacción del cliente. Siempre lo hacemos extremadamente bien, pero siempre hay margen de mejora y tenemos que conseguirlo. Incluso cuando un cliente que únicamente nos compra un perno es un cliente que merece toda nuestra atención". Rekers apunta que desde que se marchó está incluso más orgulloso de Nootboom. "Desde la distancia se puede ver mejor lo bien considerada que está la empresa en el mercado. Realmente me enorgullece oír a la gente hacer comentarios positivos sobre la empresa de la que formé parte tanto tiempo. En este sentido, siempre seré un embajador de Nootboom".

Liebherr es un participante a nivel mundial en el desarrollo y producción de grúas móviles y grúas con orugas.

Liebherr Nederland (con base en Amersfoort) está entre los 5 mercados de ventas más importantes de la empresa matriz Liebherr-WerkEhingen GmbH. ■



■ El Primer Ministro de Holanda Mark Rutte y Dick Nootboom son recibidos por Hans Rekers en su visita a Liebherr en Alemania

Nootboom

MEGATRAILERS MULTIFUNCTIONAL

EL TRANSPORTE ESPECIAL ES UN CONCEPTO AMPLIO. CADA EMPRESA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE HA DESARROLLADO SU PROPIA ESPECIALIDAD, PARA LA QUE NOOTEBOOM PUEDE OFRECER TRÁILERES ADECUADOS PARA TRANSPORTE DE CARGAS DE 20 TONELADAS HASTA MÁS DE 150 TONELADAS.

Algunas empresas de transporte deciden centrarse en un segmento específico del sector del transporte especial, mientras que otras quieren ofrecer una gama de servicios lo más amplia posible en este mercado. La flota de estos operadores de transporte incluirá vehículos multifunción, como el Megatrailer. Les permite transportar cargas de hasta 40 toneladas, a veces con las dimensiones y pesos permitidos legalmente, otras con exenciones para cargas anchas, largas o pesadas. Para ellos Nootboom ha desarrollado el Megatrailer. Con su cama baja y plana, el Nootboom Megatrailer es la solución multifunción para el transporte especial 'ligero'.

DOS VERSIONES

El Megatrailer está disponible en dos versiones. El primero es el OSD-MEGA. Este semirremolque de cama plana de 3 ejes puede extenderse una vez y el último eje es autodireccional. Debido a la distancia entre ejes y el último eje autodireccional, el OSD-MEGA puede mantenerse dentro de la normativa de exenciones alemana § 70. La segunda versión es el MCO-MEGA con dirección hidráulica. Este semirremolque de 3 ejes con cama plana está disponible en versión extensible única o doble, con una longitud máxima de hasta 29 metros. La dirección hidráulica implica que el MCO-MEGA es aún más maniobrable que el OSD-MEGA.

BAJO CENTRO DE GRAVEDAD

La exclusiva viga principal de la sección de caja central fabricada con acero de alta gradación garantiza una gran rigidez a la torsión y resistencia del chasis, y un bajo centro de gravedad. El acabado y la conservación son de la máxima calidad; el chasis siempre está totalmente galvanizado mediante rociado con zinc en caliente. El bajo centro de gravedad permite en muchos casos realizar el transporte sin necesidad de exención. Como resultado: menores costes y mayor flexibilidad en lo que respecta a rutas y tiempos de conducción.

VENTAJAS

El diseño de los Nootboom Megatrailers se basa en el éxito de los semirremolques de carga baja del programa SMART. El suelo, las vigas transversales y los soportes laterales son adecuados para transportar maquinaria, donde todo el peso se apoya en los soportes laterales. Algunas ventajas son:

- Cuello super delgado (115mm para el OSD y 125mm para un MCO con dirección hidráulica)
- Adecuado para mega cabezas 4x2 y 6x2
- Peso técnico por eje de 10t/eje a 80 km/h
- Neumáticos 235/75R17.5 o 245/70R17.5



■ El megatrailer con cama perfectamente plano está disponible en diversas versiones, con longitudes de hasta 29 metros

- La altura del suelo de la cama cargada en posición de conducción es de solamente aproximadamente 980mm (-70mm/+130mm)
- Refuerzos extraíbles (opcionales)
- Excelente distribución del peso

PAQUETE DE OPCIONES EXHAUSTIVAS

El equipamiento de serie de los Megatrailer es exhaustivo e incluye suspensión neumática, dirección con seguimiento automático o dirección hidráulica y gran cantidad de anillas de amarre con certificación TÜV. Con su bien pensado paquete de opciones, el Megatrailer puede adaptarse según sea necesario para fines específicos con opciones como cierres de torsión, refuerzos, paneles divisorios, panel de cabecera alto y rampas de aluminio.

LA INVERSIÓN CONSERVA SU VALOR

Estos últimos años se ha mejorado la producción de la gama SMART de Nootboom. Así Nootboom puede ofrecer Megatrailer de la máxima calidad, fabricados exclusivamente con componentes de las principales marcas a un precio muy competitivo. Su gran fiabilidad, bajo coste

operativo, extremadamente larga vida útil y elevado valor residual resultan en el menor coste posible por kilómetro.

En la práctica diaria, el Nootboom Megatrailer es una maravilla multifuncional. Con el suelo de la cama liso la posibilidad de asegurar una carga de retorno adecuada es mayor que con un suelo con cuello de cisne. El número de kilómetros de vacío puede limitarse, dado que el Megatrailer es especialmente adecuado para transportar cargas divisibles como contenedores, materiales de construcción y maquinaria de menor tamaño. Desde luego, la ventaja más importante es el suelo bajo. Por ejemplo, al transportar unidades de oficina podrán transportarse dos unidades, mientras que un semirremolque de plataforma baja solamente puede cargar una unidad. Nootboom Megatrailer: el transporte eficiente comienza con la elección del tráiler correcto. ■



Dos opciones: autodirección
ó dirección hidráulica

PPG Industries

REVESTIMIENTOS DE MÁXIMA CALIDAD

PARA NOOTEBOOM TRAILERS SÓLO SE USAN LAS CAPAS/PINTURAS DE PRIMERA CALIDAD PPG. PPG ES UN FABRICANTE GLOBAL DE CAPAS/PINTURAS, PRODUCTOS ÓPTICOS, QUÍMICOS, VIDRIO. ESTAS CAPAS CUMPLEN LO MÁS ALTOS ESTÁNDARES EXIGIDOS POR NOOTEBOOM EN MATERIA DE DURABILIDAD.

PPG trabaja estrechamente junto con su distribuidor Hodij Coatings siendo el proveedor total de capas/pinturas y accesorios para Nootboom Trailers.

PROTECCIÓN MÁXIMA

Vehículos duraderos de alta calidad para el transporte especial que se realizan con gran experiencia merecen el mejor sistema de recubrimiento posible. Para asegurarse de que el vehículo dure mucho tiempo y su apariencia sea la mejor. En Nootboom los vehículos son rociados térmicamente (también llamada pulverización de zinc caliente). Esto proporciona el sustrato ideal para un sistema de anti-corrosión que consiste en una imprimación flexible y una capa de acabado "High Build". Este tratamiento consigue la mejor protección posible y da la protección máxima al vehículo contra los factores externos. Es el mejor seguro de longevidad para un vehículo.



COLORES FABULOSOS

Por supuesto, el color y el brillo son extremadamente importantes. Un vehículo muy bien pulverizado es la obra maestra de todas las empresas de transporte. PPG pinturas están disponibles en prácticamente cualquier color que desee, incluso tonos metálicos pueden ser suministrados para este tipo de vehículo.

NUEVO TALLER DE PINTURA

Pero por supuesto, los socios PPG & Hodij Coatings hacen más que sólo suministrar pinturas a Nootboom. Junto con otras partes ellos colaboran en realizar un proceso óptimo en el nuevo taller de pintura. El principal objetivo era la optimización de procesos y por supuesto la seguridad, también. ■



Innovación en la producción

AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA DE PRODUCCIÓN MANOOVR

CUANDO SE PRESENTÓ EL MANOOVR EN OCTUBRE DE 2015 VARIOS DE ESTOS VEHÍCULOS ESTABAN YA VENDIDOS, SIN HABERSE VISTO. MUCHOS OPERADORES DE TRANSPORTE GRANDES (Y NO TAN GRANDES) RECONOCIERON LAS VENTAJAS DE LA NUEVA GENERACIÓN MANOOVR Y, POR LO TANTO, REALIZARON PEDIDOS DE GRAN NÚMERO DE VEHÍCULOS. TANTOS QUE DEBE DOBLARSE LA CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN. TRAS LAS BAMBALINAS ESTAMOS TRABAJANDO DURO PARA CONSEGUIRLO.

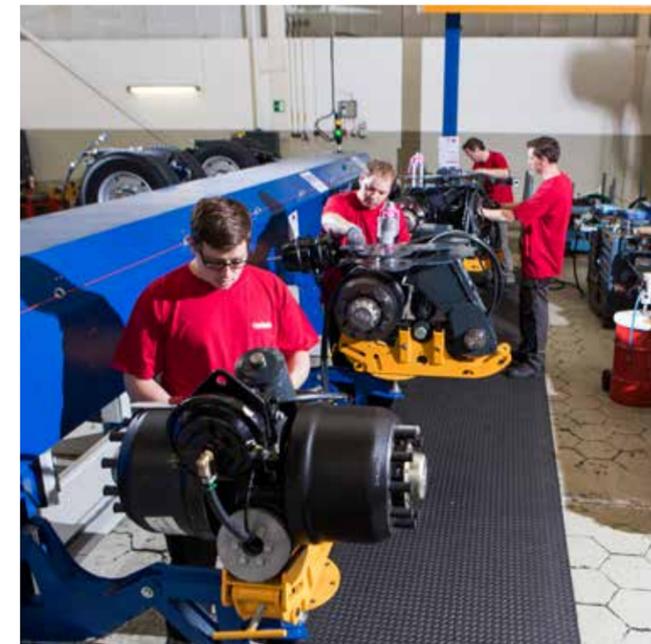
LO QUE NO VE EL CLIENTE ..

Los clientes de Nootboom compran y usan vehículos bajos, ligeros y fáciles de usar. Sin embargo, antes de que el vehículo salga con su primera carga, docenas de personas en Nootboom, desde la ingeniería hasta la entrega, han trabajado para perfeccionar "su" vehículo Nootboom. En este proceso se están implementando rápidamente cambios. Por un lado, para mejorar aún más la calidad, y por el otro para poder entregar el gran número de pedidos a tiempo. ¿Qué departamentos están realizando grandes avances? Ingeniería está trabajando en nuevas versiones Manoovr, en producción se ha incorporado nueva maquinaria de soldadura y el nuevo taller de pintura está en marcha. En otros departamentos, nuestra gente trabaja a gran velocidad en un nuevo sitio web y la ampliación de la organización de servicio.

UNA DE LAS MUCHAS INNOVACIONES EN LA PRODUCCIÓN

Para la producción y ensamblaje de ejes pendulares se ha desarrollado un nuevo sistema. El objetivo era hacer que la producción fuera aún más rápida y ergonómica. En la nueva situación los ejes pendulares se ensamblan en un tipo de carrusel con cuatro estaciones de trabajo. En cada estación de trabajo se puede trabajar en los ejes pendulares a distintas alturas. La línea de producción puede usarse para cualquier eje pendular del programa de vehículos Nootboom. La capacidad es de aproximadamente cincuenta ejes pendulares cada semana. Con 2 turnos el número aún puede ampliarse más. Este método de producción tan avanzado ha reducido en más de la mitad el tiempo necesario para ensamblar un eje pendular. Al mismo tiempo que la línea de ensamblaje de ejes pendulares, se ha introducido la primera grúa para montaje de neumáticos. La nueva grúa permite trabajar de forma más ergonómica. Y para terminar, pero no menos importante: el proceso de ensamblaje también es más seguro.

El nivel de demanda del nuevo Manoovr ha superado las expectativas iniciales. Se han vendido más de 500 líneas de eje y muchas ya se han entregado. Sin embargo, el desarrollo continúa. El siguiente paso es el Manoovr con hueco en la rodadura para excavadora. Con una producción altamente eficiente y una inversión continua en mejores métodos, Nootboom está preparado para el futuro. ■



SERVICIO DE REMOLQUES ZWIJNDRECHT

AMPLIO PAQUETE DE SERVICIO

Un nuevo semirremolque Nootboom tendrá una vida dura y exigente. Durante esta larga duración todo el mundo, sin importar la marca, puede llamar a Nootboom para obtener servicio, reparaciones, recomendaciones o renovación. Al mantener todos los costes controlados durante la vida útil del remolque, Nootboom puede garantizar el menor coste por kilómetro. Los pasados seis años Trailer Service Zwiindrecht se ha convertido en una importante instalación en la organización de servicio de Nootboom.

DE LA FABRICACIÓN AL SERVICIO

Willem Thijssen (39) es el director de división responsable de todas las actividades de servicio y reparación en Zwiindrecht. Willem se unió a Nootboom inmediatamente después de finalizar sus estudios en la universidad técnica MTS hace 18 años. Tuvo diversos puestos en Nootboom y, durante algunos años, fue responsable de la fabricación de las góndolas de cama baja OSDs. En 2010 cambió de la fabricación al servicio. Se le ofreció la oportunidad de crear un nuevo centro de servicio en la región de Rotterdam. Con éxito, dado que la instalación de servicio de Zwiindrecht ha tenido un crecimiento espectacular estos años.

¿POR QUÉ ZWIJNDRECHT?

Willem: “En 2010 se decidió establecer una sucursal de servicio en la región de Rotterdam. Buscando una ubicación adecuada, terminamos en Scania Zwiindrecht, que estaban a punto de trasladarse a Alblaserdam. Zwiindrecht es ideal porque su situación está exactamente a medio camino entre Amsterdam y Antwerp, y es fácil llegar desde la A16. En esta región hay muchas empresas grandes y pequeñas que realizan transportes especiales. La instalación de servicio en Zwiindrecht fue un éxito rotundo. Lo que comenzó como un taller con un solo mecánico ha crecido en seis años hasta convertirse en un negocio dinámico con 9 mecánicos, equipo liderado por Kees van der Meij. Con la última ampliación tenemos a nuestra disposición seis estaciones de servicio y un carril APK con analizador de frenos. Tenemos la intención de ampliar aún más la capacidad. Estamos buscando activamente más mecánicos que contratar.”

CONTRATOS DE MANTENIMIENTO

Willem: “Muchos de nuestros clientes quieren conocer los costes exactos de su transporte. Una forma de conseguirlo es cerrar un contrato de mantenimiento. Con la amplia diversidad de vehículos y aplicaciones en el transporte especial, no resulta sencillo ofrecer una solución estándar. Nuestros contratos de mantenimiento se hacen a medida y se basan en un cuidadoso análisis del uso del vehículo. El contrato de mantenimiento ofrece conocimientos de los costes de los próximos años, sin sorpresas

desagradables. Muchos de nuestros clientes del sector de las plataformas de acceso ya usan este servicio. Para ofrecerles el mejor servicio posible tenemos una góndola de cama baja a nuestra disposición que pueden ‘tomar prestado.’”

RECOGIDA DE REPUESTOS

Willem: “Debido al aumento de las actividades de servicio en Zwiindrecht nuestro inventario de recambios es ahora mucho más extenso. Existe un servicio lanzadera diario entre Wijchen y Zwiindrecht para mantener el inventario surtido. Nuestros clientes tienen la posibilidad de recoger los recambios en Zwiindrecht. No hay problema en realizar el pedido en Wijchen y recoger en Zwiindrecht. Para los propietarios de flotas que tienen su propio taller vendemos directamente muchos repuestos, incluyendo recomendaciones para realizar las reparaciones si es necesario.”

VENTA Y ENTREGA DE REMOLQUES NUEVOS

Willem: “A partir del 1 de enero de 2016 la sucursal de Zwiindrecht ha añadido la comercialización del programa SMART de Nootboom a su gama de actividades. Son principalmente góndolas de cama baja de 3 y 4 ejes OSDs y MCOS con ejes con dirección hidráulica o autodirección, al igual que semirremolques de plataforma baja de barra ASD. Pueden entregarse directamente diversos vehículos. La entrega de nuevos vehículos también puede realizarse – si lo desea el cliente – en Zwiindrecht. Para la venta de vehículos del programa SMART soy la persona de contacto. Próximamente incorporaremos un nuevo consejero comercial al equipo.”

SERVICIO AMPLIADO

Willem: “Con los años se ha ampliado nuestro servicio. Nuestro servicio de recogida y entrega es muy valorado por nuestros clientes. También es nuevo el servicio gratuito a los 5000 kilómetros ofrecido a nuestros clientes en cualquiera de nuestros tres centros de servicio. Otro tipo de novedad es el coste fijo de mantenimiento y APK. Los clientes quieren saber de antemano el coste que va a tener un servicio de mantenimiento. De este modo respondemos a los deseos de nuestros clientes. Con éxito, puesto que el taller está lleno cada día.”

Tanto si se trata de compra o intercambio, Nootboom quiere ofrecer a sus clientes el mejor servicio posible. El objetivo es alcanzar el máximo uso y el menor coste operativo. Nuestras instalaciones de servicio Nootboom en Wijchen, Zwiindrecht (NL) y Corby (UK), y más de 50 socios de servicio en toda Europa, contribuyen en gran medida en el uso óptimo de los vehículos Nootboom. ■

“Nuestros contratos de mantenimiento se hacen a medida, basándose en una valoración en profundidad del uso”

WILLEM THIJSSSEN

Nuevo equipo de soldadura

MÁS ERGONOMÍA MEJOR CALIDAD

NOOTEBOOM SIEMPRE BUSCA MEJORAR LOS PROCESOS DE PRODUCCIÓN. ESTE AÑO HAN TRABAJADO INTENSAMENTE EN UNA RENOVACIÓN DEL PROCESO DE SOLDADURA Y HAN INVERTIDO EN EL EQUIPAMIENTO DE SOLDADURA MÁS AVANZADO DE FRONIUS. EN 2016 SE SUSTITUIRÁ TODO EL EQUIPAMIENTO DE SOLDADURA. EN TOTAL, AFECTA A 100 NUEVAS MÁQUINAS DE SOLDADURA, LA MAYORÍA DE LAS CUALES YA ESTÁN EN USO. ES BUENO PARA LA CALIDAD DE LOS REMOLQUES NOOTEBOOM, PERO TAMBIÉN PARA LOS SOLDADORES, PORQUE TRABAJAR CON EL NUEVO EQUIPAMIENTO HACE QUE SU TRABAJO SEA MÁS FÁCIL Y CÓMODO.



■ Arjan: "Nuestros soldadores son auténticos especialistas"

UNA ELECCIÓN BIEN MEDITADA

Las soldaduras son un componente importante para la resistencia y calidad de los remolques Nooteboom. Arjan Holtrop, Jefe de Equipo de Construcción: "Estos últimos años la tecnología en los procesos de soldadura ha avanzado mucho. No queríamos dejar nada a la suerte y probamos equipos de cuatro proveedores distintos durante seis meses. Durante este periodo de prueba buscábamos en primer lugar la calidad de la soldadura, pero también investigamos la propensión de la maquinaria a tener averías y la facilidad de uso para nuestros soldadores. El equipamiento Fronius ganó. EQIN BV de Groningen proporciona el equipamiento, y también se encargan de las sesiones de formación, adaptadas a la práctica diaria de Nooteboom. La formación tiene sesiones prácticas y teóricas, y termina con un examen. El proveedor se implica directamente en la producción, y ya nos han dado valiosos consejos. El resultado es que trabajamos más rápido y el riesgo de cometer errores es mínimo."

SOLDADURA POR PULSO

Arjan: "Una novedad importante es que la soldadura ahora no causa virtualmente ninguna salpicadura. Así se tarda menos tiempo en limpiar después, y podemos usar este tiempo para mejorar la calidad. La técnica para conseguirlo se llama soldadura por pulsos. Con la soldadura por pulsos se usan dos corrientes: La corriente base es constante y mantiene en funcionamiento el arco de soldadura. La corriente pulsátil funde el alambre de alimentación. La soldadura por pulsos transfiere menos calor al material y facilita trabajar en cualquier posición."

El registro de datos es el beneficio para un control de calidad

ERGONOMÍA

Arjan: "Nuestros soldadores son auténticos especialistas. Con la nueva tecnología pueden mejorarse las condiciones laborales. Con las antiguas máquinas de soldadura todo el mundo tenía el mismo soplete, ahora podemos adaptarlo al soldador y su tarea. La máquina puede usarse ahora con el soplete y la estructura del cable es más ligera y flexible. Con la implantación del nuevo equipamiento de soldadura también hemos cambiado todos los cascos de soldadura. El nuevo casco es más ligero y la entrada de aire fresco es óptima. Todo ello resulta en unas condiciones de trabajo más cómodas para nuestros soldadores y un menor tiempo para nuestros clientes."

REGISTRO DE DATOS

Arjan: "Con el nuevo equipamiento de soldadura de Fronius también pasamos al control digital del trabajo. La maquinaria está equipada con un registro de datos, que nos permite monitorizar a distancia la configuración que usan los soldadores en su trabajo. Podemos modificarlo, guardarlo y analizarlo más tarde."

CONTROL DE CALIDAD

Arjan: "Además de analizar los datos disponibles por el registro, también comprobamos con regularidad la penetración y resistencia de la

soldadura. Gracias a estas medidas podemos garantizar la constante calidad de las soldaduras en los remolques Nooteboom. Al desarrollar nuevos vehículos se presta más atención estos últimos años en la forma en la que se fabrica el remolque. Nuestros soldadores reciben formación para producir nuevos vehículos."

NO SOLAMENTE SOLDADURA POR PULSOS

Arjan: "La mayoría de trabajos de soldadura se realiza con el nuevo sistema de pulsos. No es el único proceso de soldadura durante la fabricación de un remolque Nooteboom. Las vigas se sueldan con dos sopletes simultáneamente mediante soldadura por arco sumergido. Este proceso penetra a mayor profundidad y casi nunca causa deformaciones. Nuestras vigas no son rectas; están ligeramente combadas de forma que estén totalmente planas al transportar una carga pesada. Lo llamamos el radio de arco. Con la soldadura de arco sumergido podemos producir con mucha precisión este radio de arco sin deformar la viga."

Los soldadores valoran mucho el nuevo equipamiento de soldadura, especialmente con la mejora en ergonomía. Por supuesto, la calidad sigue basándose en la habilidad de los soldadores, que a menudo llevan muchos años trabajando en Nooteboom.

EQIN ES EL IMPORTADOR DE EQUIPOS FRONIUS EN HOLANDA Y BÉLGICA

EQIN también organiza sesiones de formación, las cuales están adaptadas a las prácticas diarias en Nooteboom. La formación tiene sesiones prácticas y teóricas y finaliza con un examen. Como proveedor EQIN está directamente vinculado a nuestra producción. ■



■ La soldadura de pulso reduce el tiempo dedicado a la limpieza posterior

EQIN WWW.EQIN.NL

Historia

60 AÑOS DE EJES PENDULARES

GRAN PARTE DE LOS VEHÍCULOS ESPECIALES DE NOOTEBOOM ESTÁN EQUIPADOS CON EJES PENDULARES. ESTOS EJES TIENEN UN MEJOR RENDIMIENTO EN MÚLTIPLES ASPECTOS QUE LOS EJES DE VIGA O EJES CON SUSPENSIÓN INDEPENDIENTE. PARA ENUMERAR LAS VENTAJAS: UN ÁNGULO DE GIRO MÁS GRANDE, MAYOR RECORRIDO DE LA SUSPENSIÓN, DURACIÓN MEJORADA Y - NO MENOS IMPORTANTE - UNA MAYOR CAPACIDAD DE CARGA. NOOTEBOOM HA FABRICADO EJES DURANTE MÁS DE 60 AÑOS. A CONTINUACIÓN PUEDE VER UN RESUMEN DE LA LARGA HISTORIA DE LOS EJES PENDULARES.



■ Ejes oscilantes abiertos: los primeros ejes pendulares de los cincuenta

EJES PENDULARES

Un eje pendular para el transporte pesado está suspendido entre las ruedas y se conecta en la parte superior mediante un rodamiento torre o corona giratoria al chasis del vehículo. Los ejes pueden oscilar sobre su centro lo que hace que el peso esté distribuido lo más uniformemente posible sobre la superficie del terreno. Esto significa que un vehículo con ejes pendulares puede conducirse fácilmente por encima de una cuneta o en algunos casos incluso por un refugio para peatones.

INTERESANTE HISTORIA

Las lecciones de historia en la escuela siempre comienzan con la prehistoria y tardan años en llegar al siglo XX. Es una pena, porque la historia reciente es bastante más interesante. Así, nuestra historia del eje pendular comienza hoy en día. El resumen comienza con el Manoovr en 2015 y a continuación retrocederemos unos años cada vez.

2015 LA GENERACIÓN MANOOVR

En Octubre de 2015 Nootboom presentó la nueva generación Manoovr. ¿Cuál era la gran novedad? La corona giratoria sobre las ruedas se sustituyó por rodamientos torre. Para decirlo de forma sencilla, un bulón y un casquillo. Éstos ya existían, pero en las versiones anteriores el bulón estaba conectada al chasis del vehículo y el casquillo al lateral del eje. Con el Manoovr es al revés: el casquillo al chasis y el bulón al eje. ¿Ventajas? Un vehículo 70 mm más bajo. Puede no parecer mucho, pero para góndolas de cama baja esto es muy importante, y junto con los ejes pendulares fue una importante revolución. Para terminar existía una góndola de cama baja, super-baja con 12 toneladas por eje en toda Europa. Además de esta inteligente invención, el eje pendular completo se optimizó para una larga duración y unas necesidades de mantenimiento mínimas.

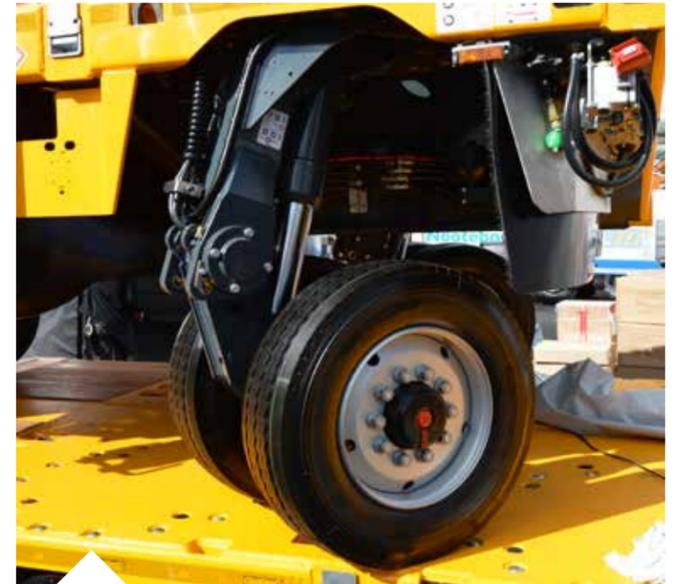
2010 EL PX-2 Y EL MCO-PX

Nootboom invierte millones en el desarrollo del producto e innovación cada año. En 2010 - en el momento álgido de la crisis financiera mundial - Nootboom creó el PX-2, un eje pendular con numerosas mejoras inventivas comparado con el PX-1, presentado en 2005. La mayor longitud del recorrido vertical, de 40 a 60 centímetros, era especialmente importante.

Así podía cambiarse una rueda interior de la góndola Pendel-X sin tener que retirar primero los rodamientos de la rodilla. Simultáneamente, los rodamientos de la rodilla se hicieron más grandes para aumentar su duración, los depósitos de aire se movieron a la viga central, y se cambió la ubicación de las mangueras hidráulicas. Otro cambio importante que mejoraba la seguridad y fiabilidad del vehículo era la instalación de válvulas de seguridad en caso de ruptura de la manguera. Estaban instaladas en cada eje pendular y también entre la cama y la parte trasera del eje. Aunque la guía del cable en la superficie de carga se dañara, el sistema de suspensión hidráulica no se vaciaría. Desde 2010 la tecnología PX-2 también se ha utilizado en el Interdolly de la parte delantera de la góndola de cama rebajada. Además de los neumáticos 285, Nootboom introdujo los neumáticos 245 para el PX2, lo que hace que la rodadura sea 9 centímetros más bajo.

2005 PRESENTACIÓN DEL PENDEL-X

La góndola de cama rebajada Pendel-X con una profunda y ancha ranura para las excavadoras fue una revolución en la fabricación



■ El PX-2 está montado sobre una corona giratoria; el Manoovr está equipado con un rodamiento torre

■ La altura de suelo del PX-2 se ha reducido en 10 centímetros usando neumáticos 245



■ El Super Wing Carrier (SWC) puede entregar las palas en lugares de difícil acceso

TRAILERS DESERVE



WABCO is a leading innovator and global supplier of technologies that improve the safety and efficiency of commercial vehicles.

Founded nearly 150 years ago, WABCO continues to pioneer breakthrough products and systems for braking, stability, suspension,

transmission automation, and aerodynamics onboard the world's leading commercial trucks, buses, cars and trailers. www.wabco-auto.com



WABCO



■ Este ADBAN-96 -fabricado en 1991 –sigue en marcha cada día en Van Santen Transport

BPW SYSTEMPARTNER FOR TRAILERS



BPW MOBILITY PARTNER FOR TRANSPORT

BPW BENELUX | Première Avenue 66 | 4040 Herstal | Tel : 04 264 04 61 | www.bpw.de



de góndolas de cama rebajadas en 2005. Era la primera vez que se combinaba un profundo hueco para excavadora con ejes pendulares. Nootboom solicitó – y recibió– una patente para esta construcción exclusiva. La construcción del Pendel-X era extremadamente compacta y, debido al uso de su corona giratoria , estaba hecha para durar.

1996 INTERDOLLY

En 1984 Nootboom presentó la góndola de cama rebajada Euro con ejes dirigidos hidráulicamente. Para cubrir la demanda de una mayor capacidad de carga y una mejor distribución del peso se presentó Interdolly en 1996. La versión de 1996 de Interdolly tenía ejes pendulares – para un mayor ángulo de giro – y ejes posteriores dirigidos. Hasta 2010 el concepto de este Interdolly apenas ha cambiado, aunque se han realizado mejoras con regularidad. Hoy en día Interdolly sigue siendo usado en docenas de empresas de transporte.

1968 ODBAN/ADBAN

En la BedrijfsauroRAI, en 1968, Nootboom sorprendió a amigos y enemigos con la gama ODBAN/ADBAN. Góndolas rebajadas con ejes pendulares y una larga y baja cama - debido a la construcción compacta del conjunto de ejes . La gama ODBAN/ADBAN se fabricó hasta los noventa. En ese tiempo de más de 20 años se realizaron grandes mejoras. La dirección, que funcionaba inicialmente con barras y cadenas, ya había sido sustituida por una dirección hidráulica en 1969, apenas un año después de su presentación. En 1976 se instaló una suspensión hidro-neumática en lugar de ballestas . Con esta novedad la góndola de cama baja podía elevarse al pasar un desnivel o un cruce de vías. Hoy en día es habitual, pero hasta 1975 casi todos los remolques tenían

suspensión con ballestas , y no era inusual que una góndola de cama baja se encallar en un cruce a nivel.

1953 EJES OSCILANTES ABIERTOS

Antes de la introducción del cuello de cisne desmontable, Nootboom creó una góndola de cama baja con ejes desmontables. Los ejes posteriores oscilantes abiertos facilitaban en gran medida el trabajo del conductor. Los ejes pendulares de 1953 no pueden compararse con los ejes pendulares del Manoovr. Un ejemplo de la ventaja tecnológica que tenía Nootboom en los cincuenta: en 1957 (!) creó una plataforma baja con lanza con 6 ejes pendulares para Van Twist con una capacidad de carga de 100 toneladas a 30 km/h. En 2016 necesitaría un Manoovr de 7 ejes para conseguir lo mismo. ■



■ Ejes oscilantes abiertos: los primeros ejes pendulares de los cincuenta



15 PREGUNTAS

A PIERRICK GUYON
Gerente de AltéAd Transports Specialises

1 ¿QUIÉN ES PIERRICK GUYON?

“Soy el hijo de un granjero. He trabajado en el transporte desde que tenía 12 años. Me fascinaban los vehículos para mercancías pesadas y me formé para ser mecánico de camiones, que fue mi primer trabajo. Las nuevas soluciones técnicas para el transporte especial me interesan más que el transporte como tal. Actualmente soy el director general de la división de transporte de AltéAd.”

2 ¿QUÉ PERSONAS HAN TENIDO INFLUENCIA EN SU VIDA?

“Mi suegro, Bernard Augizeau. Fue uno de los primeros que me introdujo en el transporte especial en 1974.”

3 ¿EN QUÉ AÑO OBTUVO SU PERMISO DE CONDUCCIÓN [HGV]?

“En 1983. Aún conduzco camiones ocasionalmente, para mantenerme al día.”

4 ¿PASIÓN POR QUÉ MARCA?

“Mi pasión es el transporte especial. No tengo sentimientos especialmente intensos sobre vehículos de pasajeros. Conduzco un BMW porque, en mi opinión, BMW fabrica los mejores coches.”

5 ¿QUÉ MÚSICA ESCUCHA EN EL COCHE?

“Ninguna. El sonido del motor me basta.”

6 ¿CON QUIÉN QUERRÍA INTERCAMBIAR SITIOS DURANTE UN DÍA Y POR QUÉ?

“Me gustaría ser un pescador de Ile d'Yeu. Esa vida sería mucho menos estresante.”

7 ¿QUÉ NOVEDADES IMPORTANTES EN EL SECTOR DE CAMIONES/REMOLQUES VE EN EL HORIZONTE?

“Gracias a nuestra colaboración con Nootboom hemos podido mejorar la dirección manual de nuestros remolques. Es una gran ventaja para el transporte cuando deben superarse rotondas y carreteras.”

8 PUEDE APLICAR UNA NUEVA LEY. ¿CUÁL SERÍA?

“De hecho quiero menos leyes. Podrían anularse diversas normativas, haría nuestro trabajo mucho más fácil. Estoy a favor de la armonización de leyes en el contexto europeo.”

9 ¿CÓMO PODEMOS HACER MÁS SEGURO EL TRÁFICO DE TRANSPORTE?

“Aplicando mejor las leyes. Esto es válido no solamente para los operadores de transporte franceses, sino especialmente para transportistas extranjeros.”

10 ¿QUÉ RETOS PREVÉ EN EL FUTURO?

“Nos gustaría realizar más transportes en Europa del norte y del este. África también muestra un desarrollo positivo y, con nuestras instalaciones portuarias, podemos aprovecharlo.”

11 ¿CUÁNDO FUE LA ÚLTIMA VEZ QUE TUVO NERVIOS?

“Siempre estoy nervioso.”

12 ¿CUÁNTO APRENDIÓ LA SEMANA PASADA?

“Con el transporte especial cada día trae nuevas sorpresas.”

13 ¿DE QUÉ LOGRO ESTÁ ORGULLOSO?

“Del Grand Prix Meule Bleue. Es un grupo exclusivo de empresarios que piensan de forma positiva sobre el desarrollo económico. Todos conducimos motocicletas azules.”

14 SI TUVIERA QUE ELEGIR UNA PROFESIÓN DISTINTA, ¿CUÁL SERÍA?

“Querría tener una función en la UE. Existe mucho terreno para mejorar en la cooperación europea.”

15 DESCRÍBASE EN UNA FRASE.

“Tengo una visión realista de los avances futuros en el transporte especial.”

Groeneveld automatic lubrication Indispensable in heavy transports

- Lower operating costs and increased efficiency
- Assures the right grease quality and quantity under all operational conditions
- Reliable and proven system



ONNEL **AUTOMATICALLY
LUBRICATES BETTER!**

WWW.GROENEVELD-GROUP.COM

Manual lubrication of equipment takes time, crucial lubrication points are easily forgotten and incorrect lubrication can cause many problems.

Groeneveld Lubrication Solutions has the solution for every application.



GROENEVELD

GROENEVELD LUBRICATION SOLUTIONS
A DIVISION OF GROENEVELD INTERNATIONAL

SIMPLY UNRIVALLED: THE POSITION MAKES ALL THE DIFFERENCE



The swivel axle is in a class of its own. Featuring the proven SAF-HOLLAND technology, the ABS cable is directly accessible from behind without much installation work – for both 17.5" and 19.5" tyres.

SAF BENELUX

SAF Benelux B.V.
Nijverheidsweg 50 | 3771 ME Barneveld | Netherlands

safholland.com

Axles & Suspension Systems | Landing Gears | Kingpins | Fifth Wheels | Coupling Products



SPECIAL TRAILERS SINCE 1881

Gets you there.



MANOEUVRABILITY THAT GETS YOU THERE

AWARD WINNING TECHNOLOGY



WWW.NOOTEBOOM.COM