



AXELTRYCKET

Kundinformation från FOMA till transportföretag på väg | www.foma.se

| Nummer 1 - 2019



HÅLLBAR UTVECKLING över generationerna

BPW
deltar i
FNs Global
Compact-
initiativ och
har beskrivit sitt
engagemang för människa
och miljö i sin första
Communication
on Progress.



BPW gick med 2016 och har nu i sin första Communication on Progress beskrivit sitt åtagande gällande hållbar utveckling.

– BPW har en stark moralisk kompass, enligt Managing General Partner Achim Kotz. Kommande rapporter kommer att mäta framstegen på de specifika områdena.

Ansvar för människan och miljön

Hållbarhet innebär att man tänker och agerar ur ett perspektiv som sträcker sig över generationer framöver, betonar rapporten. Principerna "Hållbarhet" och "Företagsansvar" har varit en del av BPW i generationer. BPW har exempelvis använt alternativa energikällor sedan företaget grundades 1898. Hammarkvarnen i Bergische Patentachsenfabrik Wiehl, där patentaxlar tillverkades för vagnar och kärror, drevs med vattenkraft. Anläggningen i Wiehl fortsätter än idag att driva ett vattenkraftverk som genererar en del av den elektricitet som förbrukas av företagets huvudanläggning.

Denna teknik kompletteras med takmonterade solpaneler. Sedan sommaren 2017 upphandlas hela anläggningens elektricitet från förnybara källor med ursprungsgaranti.

Effektivitet var högsta prioritet för fordonsägare redan för 120

FNs Global Compact är världens största hållbarhetsinitiativ för företag. Global Compact uppmuntrar de deltagande företagen att ta initiativ och avsätta resurser för att främja de olika principerna. Dessa är tre av de tio principerna i FNs Global Compact: Företag förbinder sig att stödja försiktighetsprincipen vad gäller miljörisker, ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvars- tagande och uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik.

ENLIGT GLOBAL COMPACTS TIO PRINCIPER SKA FÖRETAGEN:

01 Stödja och respektera internationella mänskliga rättigheter inom sfären för företagens inflytande. **02** Försäkra att deras egna företag inte är inblandade i kränkningar av mänskliga rättigheter. **03** Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar. **04** Eliminera alla former av tvångsarbete. **05** Avskaffa barnarbete. **06** Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter. **07** Stödja försiktighetsprincipen vad gäller miljörisker. **08** Ta initiativ för att stärka ett större miljömedvetande. **09** Uppmuntra utvecklandet och spridning av miljövänlig teknik. **10** Motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och bestickning.

är sedan, och axlarna som tillverkas av BPW besparade ägarna det dagliga arbetet med att smörja axlarna med vagnsfett, som i sin tur sparade tid, arbete och resurser.

– Våra mål att erbjuda fordonstillverkare och fordonsägare marknadsledande innovativa lösningar, effektivitet, säkerhet och lönsamhet har förblivit oförändrade än idag, kommenterar Achim Kotz.

– Våra värderingar definierar våra strategier, produkter och tjänster och de ger oss vägledning i tider av förändring. Samtidigt åtar vi oss att agera ansvarsfullt och konsekvent.

Förutom att fokusera på tekniska innovationer värnar vi också om våra anställdas välbefinnande och trivsel. BPW är en varm förespråkare för utbildning – företaget gynnar inte bara akademiskt begåvade talanger, utan också unga människor med inlärningssvårigheter.

Bland övriga åtaganden finns åldersanpassade arbetsplatser och stöd för föräldrar som vill hitta balans mellan arbete och familjeliv. Härmed är den vägledande värdegrunden för all vår affärsverksamhet självklar: för BPW finns det ingen innovation utan ansvar för människor och miljö.

Förutom att framställa Communication Progress, har BPW även antagit en uppförandekod, som styr de vardagliga affärsmetoderna.

Helhetskoncept

Rapporten visar att BPW stödjer även de globala megatrenderna som urbanisering och digitalisering genom att engagera sig i utveckling inom områdena eltransporter och digital kommunikation. Företaget är medvetet om sitt ansvar när det gäller den globala tillväxten av trafikvolymmer.

Samtliga produkter och tjänster från BPW är utformade för att minska bränsleförbrukningen, slitage, stillestånd, tomma körningar, trafikstockningar, buller och avgasutsläpp.

Elektriska och lättviktslösningar, smart telematik, förstklassig kvalitet och support ökar effektiviteten och minskar belastning på miljön – här kan nämnas exempelvis eldrivna transportbilar för innerstäder med elaxeln eTransport.

eSolution är ett antaget begrepp för BPWs utvecklingsarbete där utbyte av dieselmotorer är en del av helhetskonceptet för framtida transport- och logistiklösningar. ●

Tidningen Axeltrycket utges av

FOMA – Fordonsmateriel AB

BOX 1180

262 23 Ängelholm

Tel. 0431 – 45 88 00

Mail: info@foma.se

www.foma.se

Ansvarig utgivare

Peter Svensson

Produktion och layout

Andrea Eliasson

Sofie Lindgren

Redaktion

Andrea Eliasson

Sofie Lindgren

Claes Troedsson

Jari Levirinne

Marcus Crivellius

Niclas Sjöstrand

Tryckning

Ljungbergs tryckeri i Klippan

Axeltrycket publiceras två gånger om året i en upplaga på 3600 exemplar. Tidningen, dess bidrag och fotografier är skyddade enligt upphovsrätten. Eventuell reproduktion eller distribution måste godkännas av FOMA.

TILL NOLLUTSLÄPP PÅ TVÅ VECKOR

Den tyska specialfordonstillverkaren Paul Nutzfahrzeuge konverterar en vanlig Mercedes-Benz Vario, till renodlad eldrift, med hjälp av den nya elektriska axeln BPW eTransport.

Städer lider av ett växande problem med buller, partiklar från vägbanan, luftföroreningar och parkeringsproblem. Den utveckling av elfordon som sker idag, med en tystare fordonsflotta utan lokala utsläpp, ger fantastiska möjligheter för den hållbara staden.

Kraven på morgondagens fordonspark är höga – fordonen måste vara robusta, pålitliga och konstruerade för att klara hårda krav.

BPW i samarbete med Paul Nutzfahrzeuge, som är en ledande europeisk aktör inom tillverkning och konvertering av specialfordon, har tagit fram en spännande lösning: att omvandla Mercedes-Benz Vario till eldrift.

Målet är att lansera ett standardprogram för kommunala och kommer-

siella arbetsfordon. Eftermontering av BPWs elektriska drivaxel på befintliga fordon kommer att förvandla dieselveteranen till en effektiv och utsläppsfri skåpbil med enastående köregenskaper.

Ett lovande samarbete

En rad tyska städer har infört, eller planerar att införa, miljözoner där äldre dieselfordon förbjuds.

– Eftersom kommunala myndigheter är bland de största användarna av diesel-drivna nyttofordonsflottor är konceptet ”diesel ut, elaxel in” en mycket spännande strategi, berättar Walter Pötzinger, VD för Paul Nutzfahrzeuge.

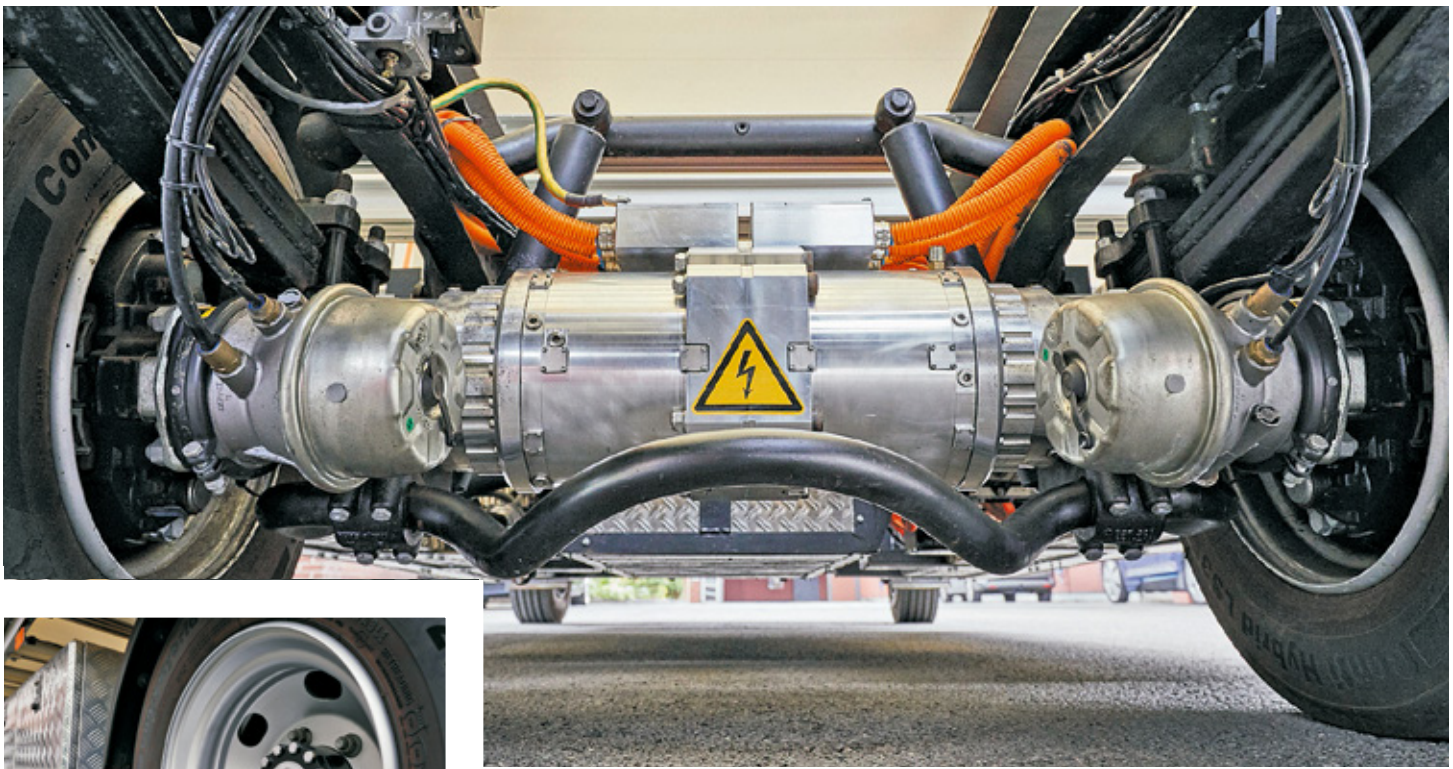
Standardkonverteringsprogrammet som

lanseras av Paul är starkt välkommet bland åkeriägare inom den offentliga, kommunala, och privata sektorn.

– Standardkonverteringsprogrammet är en viktig milstolpe för elektrisk mobilitet som helhet, berättar Markus Schell, Managing General Partner på BPW.

– Vi är glada över att få möjlighet att bygga vidare på vårt mångåriga Mobilitets- och Systempartnerskap med Paul och kunna växa inom elektromobilitetssegmentet, fortsätter han.

Mercedes-Benz Vario är en 7,5 ton tung skåpbil, byggd mellan 1986 och 2013, som är flitigt använd hos kommuner och andra offentliga inrättningar i Tyskland. Bara i Tyskland uppskattas nästan 20 000 exemplar fortfarande vara i tjänst.



Elkonvertering av befintliga fordon med hjälp av elaxel från BPW banar vägen mot nollutsläpp.

Att bygga om ett fordon till eldrift står för ett innovativt, hållbart och effektivt synsätt.

förbränningsmotorer, kommenterar Pötzing.

– Elektrifieringen gör att dessa specialfordon kan fortsätta vara i tjänst under en mycket längre tid. Det är ett ekonomiskt lönsamt alternativ, särskilt eftersom eldrift kostar mindre i drift och underhåll jämfört med

Den effektiva vägen till eldrift

Till skillnad från många eldrivna konceptbilar, belastas inte en elektrifierad Vario av sitt tunga batteripaket. →

– De är omtyckta fordon och vi blåser nytt liv i dem, framhåller Walter Pötzing. Bland argumenten för Vario finns den höga nyttolasten, kompromisslös tillförlitlighet och en stor hytt. Den har dessutom lång livslängd då många ägare bara använder den säsongsmässigt. Men allt tuffare utsläppskrav, införande av miljözoner och dieselförbud kan innebära slutet för Varios storhetstid.

En eldriven uppföljare från Mercedes är ännu inte i sikte, vilket innebär att standardkonverteringsprogrammet som presenteras av BPW och Paul Nutzfahrzeuge kommer vid rätt tidpunkt.

Konverteringen är i själva verket mer än bara ett livsuppehållande ingrepp.



Dess vikt balanseras av ett "Hela-vägen-koncept" som innefattar chassit och bibehåller skåpbilens lastkapacitet oförändrad. Den konventionella drivlinan med alla dess tunga komponenter som motor, transmission och avgasreningssystem, tas bort helt. Batterierna placeras under fordonets golv och framdrivningen sköts av elaxeln eTransport.

Den intelligenta principen, som ligger till grund för den elektriska axeldrivningen, underlättar effektiv konvertering av Mercedes-Benz Vario, oavsett vilken av de många karossvanternas som monteras på chassit.



Wiehl är den första staden i Tyskland som använder BPWs innovativa elaxel eTransport. Borgmästare Ulrich Stücker tar personligen emot en konverterad Mercedes Benz Vario från Michael Pfeiffer, BPW managing partner (vänster i bilden).

Övertygande lösning

I de flesta fall ligger körsträckan under 100 km per dygn hos fordon som används av den offentliga sektorn, inklusive privata företag som energileverantörer, trädgårdsarkitekter och paketkurirer. Det gör dessa fordon till perfekta kandidater för konvertering till eldrift.

Laddning kan ske nattetid på några timmar. Den helautomatiska drivningen återvinner bromsenergi och batteriet kan sammanlänkas tätt med processen. Beroende på specifikation kan den väga ännu mindre än en dieseldriven enhet.

Elektrifieringen ger också fördelar i form av ökad rörlighet – hjulen kan aktiveras individuellt och aktiv styrkontroll för bakaxeln minskar fordonets vändradie. Vridmomentet ökar också avsevärt, så att även lutningar på 20 % på lastramper klaras utan problem.

Snabb acceleration förknippas ofta med buller, men den konverterade Varion är tyst och släpper inte ut några avgaser, så körförbud är inget man behöver oroa sig för.

Konverteringen av Mercedes-Benz Vario startade 2018. Det utgör kulmen på flera års intensivt utvecklingsarbete och mängder av provkörningar.

Det faktiska konverteringsarbetet tar däremot bara omkring två veckor, beroende på omfattning. På kundens begäran kan Paul Nutzfahrzeuge renovera hela fordonet, dess kaross och viktiga komponenter.

Konverteringen av hela fordonsflottor gör att ägarna inte bara kan utföra sina vanliga transporttjänster effektivt, utan också höja sin hållbarhetsprofil. ○

DEN INTELLIGENTA
PRINCIPEN SOM
LIGGER TILL GRUND
FÖR DEN ELEKTRISKA
AXELDRIVNINGEN
TOG HEM FEM
INNOVATIONSPRISER
UNDER 2017.



M Med det nya trailerdäcket från Goodyear får åkerier högre nyttolast samtidigt som driftkostnaderna sänks



FUELMAX T HL 435/50R är ett nytt 19,5 tums trailerdäck för 10 tons axelvikt

Goodyear har introducerat ett nytt trailerdäck som inte bara har en högre lastkapacitet på 5000 kg utan även en fälgstorlek på 19,5 tum.

FUELMAX T HL 435/50R kompletterar de hittills vanliga storlekarna i 22,5 tum. Däckens mindre diameter möjliggör en lägre chassihöjd. En annan fördel som en trailer eller släp med tandemaxel har, jämfört mot den treaxlade motsvarigheten, är betydligt lägre egenvikt tack vare massskillnaden mellan 20t tandem och treaxlade 24t axelpaket.

En megatrailer med tandemaxel som använder de nya trailerdäcken FUELMAX T HL 435/50R19.5 kan erbjuda upp till 25 tons lastkapacitet. Fordonets bruttovikt är för de flesta fyraxlade trailerekipage i Europa 38 ton och 40 ton för en femaxlad kombination. Detta innebär en skillnad på två ton om båda används med full kapacitet. Emellertid är det vanligtvis inte möjligt att använda den maximalt tillåtna trailervikten på 20 ton för en trailer med tandemaxel. Det beror ofta på däckens lastgräns som i de flesta fallen är upp till 4500 kg.

Detta medför att den faktiska skillnaden mellan dessa trailers är hittills så stor som fyra ton.

I Tyskland är vägskatten kopplad till antalet axlar, vilket ger en besparing på 2160 euro per år i tyska vägskatter för 4 axlar mot 5 axlar. Det gäller för en lastbil som kör 120 000 km per år. Plussa på detta på andra besparingar så finns det mycket att vinna på en sådan däck- och trailerkombination.

I Sverige och Norden med sina specifika behov kan man nu till exempel ersätta dubbelmontering på en link med långboggi med ett lågt singeldäck utan att förlora i lastförmåga. Detta kan ge betydande fördelar i driftkostnader. Den innovativa lokala åkerinäringen kommer troligen hitta på flera optimerade nya fordonslösningar med denna nya däckprodukt. ●

FOMA har stärkt upp sitt säljteam med en ny kollega!

Andreas Nilsson började hos oss den 7 januari.

Andreas har en lång och gedigen erfarenhet inom transportbranschen. Han har bl a kört lastbil, varit trafikplanerare och under de senaste 12 åren har han jobbat som säljare inom bussbranschen.

Hans intressen är sport och bilar, men på fritiden föredrar han att träna och då framförallt löpning. Andreas utgår från Vetlanda där han bor med sin fru och två barn.

”Det känns väldigt inspirerande att jobba på FOMA. De har bra produkter, ett starkt varumärke och många enormt kunniga kollegor, säger Andreas. Känns kul att vara här och många nya utmaningar att sätta tänderna i”.



H

HYPERLOOP

- ett framtida transportsystem?





Det som en gång bara var en långsökt dröm kommer vi uppleva inom en snar framtid. Hyperloop har lyfts fram som framtidens transportsystem. Hyperloop är femte generationens transportmedel (efter båt, tåg, bil och flyg). Ett levitationssystem som förflyttar passagerare och gods i transportkapslar genom vakuumsrör i enorma hastigheter. Transportkapslarna accelereras upp med hjälp av elektromagnetism (ungefär som en elmotor).

Det amerikanska företaget Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT) började bygga ett fullskaligt 320 meter testspår under 2018. De första rören för spåret har levererats från fabriken i Spanien till företagets forsknings- och utvecklingscenter i Toulouse. Vid transporten använde Hyperloop Transportation Technologies konventionella transportmetoder: de stora rören med en inre diameter på fyra meter transporterades av spanska transportören Grupo Saavedra. Man använde också ett tungt modulärt system från Goldhofer. Trailern, av typ STHP/SL 4, lastar upp till 120 ton. Den har 4 linjer med flexibla pendelaxlar från BPW, var och en med 12 tons axellast vid 80 km/h.



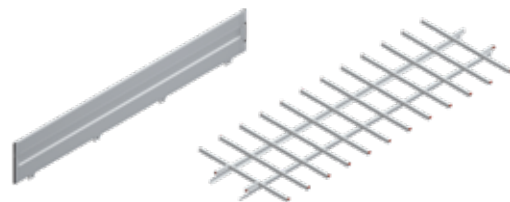
F. Hesterberg & Söhne GmbH & Co. KG

Familjeföretaget är en producerande industri med huvudkontoret i Ennepetal, i Tyskland. Här utvecklas innovativa idéer till produkter. Totalt sysselsätter Hesterberg ca 85 personer.

Företagets rötter sträcker sig tillbaka till 1700-talet. Tillverkningen startade redan 1780 med stålprodukter för lantbruket. En annan viktig milstolpe var lanseringen av lämlås för agrarfordon 1895. 1956 lanserades varumärket HESTAL (HEStenberg EnnePeTAL) som sedan dess representerar, såväl företaget, som produkterna. Sedan 1992 tillhör Hesterberg BPW koncernen i Wiehl.

Märket HESTAL förknippas sedan årtionden med kvalitetsprodukter "Made in Germany" av kunder såsom Krone och Schwarzmüller.

Ett komplett sortiment enligt modulprincipen garanterar alla kunder maximal flexibilitet. Från enstaka komponenter som t ex lämstolpar, lås och gångjärn till kompletta intelligenta system och användarvänliga lösningar som t ex SolidMaster.



SolidMaster-systemet

SolidMaster-systemet är modulärt vilket gör att man kan anpassa lämmarna efter kundernas behov och användningsområde. De byggs samman av topp-, mellan- och bottenprofiler som tillsammans bildar en passande lämsida tillsammans med gångjärn och lås.

I standardutförandet är alla delar KTL-behandlade innan de nitas samman. För ytterligare korrosionsskydd kan såväl stolpe som stolpfäste fås med en microZINQ®-beläggning. ○

D Den anrika specialisten på stålbyggen



Kranbilen har utrustats med ett komplett flak i aluminium.

D
På industriområdet i Osby huserar Osby Svetsverkstad AB sedan många år tillbaka. Det lilla familjeföretaget används ofta för att bygga specialdesignade stålhallar och stålbyggnader för de mest skiftande behov och önskemål. Vi har stämt möte med Sven Wästergård, företagets VD och ägare. I ett gemytligt kök samtalar vi med Sven och hans hustru Zenitha, ackompanjerad av familjens två hundar.

Osby Svetsverkstad grundades av Erik Wästergård 1949 med inriktning på service och reparationer av jordbruksredskap. Verksamheten utökades under

50-talet med byggnadssmide då det byggdes många villor som behövde bli balkonger och räcken. I slutet av 50-talet bestod jobben till stor del av att bygga hjälpmaskiner, arbetsbänkar och andra hjälpmedel. 1959 byggde de en traktor-dragen stenröjningsvagn som var en av de första i sitt slag.

Sven gick fordonsteknisk linje och därefter jobbade han som bilmekaniker i några år. Han kom in i bolaget 1974 och tog sedan över efter sin far Erik 1979.

– Totalt är vi 14 anställda, berättar Sven. Vi har flest kunder från närområdet men vi har byggt även i Göteborg, Stockholm och Umeå. Vi riktar in oss på stålkonstruktioner och service av skogs- och entreprenadmaskiner.

Företaget erbjuder även tillverkning av smidesdetaljer, t ex smidesgrindar, räcken och olika speciellt designade smådetaljer. Allt tillverkas och lackas lokalt för att sedan monteras med hjälp av kranbilar på plats.

När det gäller lite udda arbeten nämner Sven TV-programmet Konstkuppen som sändes i SVT 2013. Konstnären Peter Apelgren skapade en enorm apa och en jättekanin till programmet. Dessa gigantiska 5 meter höga statyer blev fraktade till stranden vid Osbysjön med Osby Svetsverkstads kranbilar.

Osby Svetsverkstad AB använder till sina arbeten en rejäl kranbil som har utrustats med ett komplett flak.

– Jag hade först funderingar på att bygga och svetsa ihop hela flaket själv. Men

efter att jag såg den lilla detaljen från Hesterberg som ni ställde ut på mässan i höstas, har jag bestämt mig för att köpa in det från er, berättar Sven.

Det var viktigt att använda så lätt material som möjligt, därför blev Hesterbergs SolidMaster systemet ett perfekt val. Aluminiumet är lätt och tillåter att få lasta så mycket som möjligt.

– Hela projektet med FOMA gick smidigt från att vi skickade in en enkel ritning tills att vi har fått detaljerna levererade. Det var många detaljer, men allt gick otroligt lätt och smidigt att montera. Ni har bra produkter, alla axlar och detaljer är jättebra.



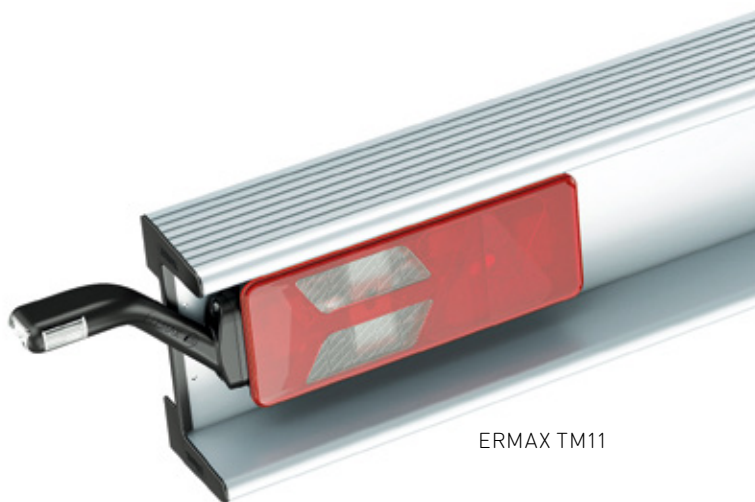
Planen är att fortsätta utvecklas och att företaget fortsättningsvis hålls inom familjen. ○



För mer information om SolidMaster kontakta FOMAs försäljningsavdelning på 0431-45 88 00.

We think transport

Den kompakta och okrossbara 7-funktionslyktan

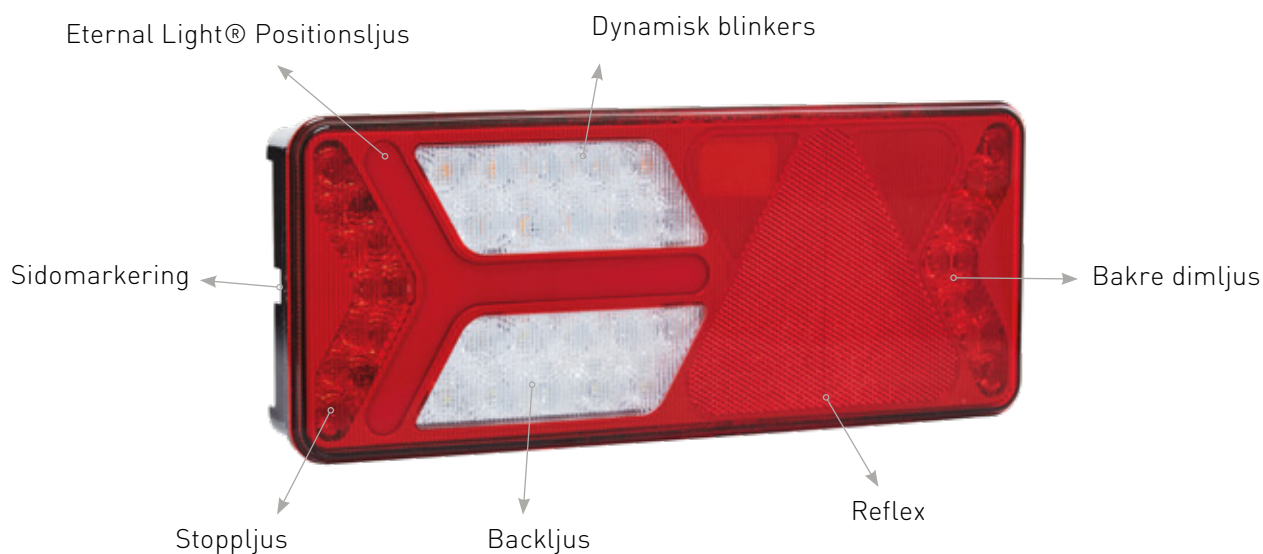


TM11 från ERMAX sammanför en tunn design, modern vandrande blinkers, slagtålig polykarbonatlinns och integrerade kontrollboxar för sidomarkeringsstyrning och LED-kontroll i en kompakt tidlös design.

Den intelligenta kontrollenheten i ERMAX TM11 möjliggör en inkoppling till alla typer och modeller av släp och lastbilar – utan felmeddelanden, även på blinkers och stoppljus. Blinkersfunktionen i sidomarkeringslyktorna aktiveras samtidigt

som blinkersfunktionen i baklyktan enligt kraven i ECE 48-reglementet. Denna SIMAC® funktion är fullt integrerad i TM 11. Överlägsen hållbarhet, modern design och avancerade funktioner gör TM 11 till en lysande investering.

- Okrossbar
- Multivolt 12/24V
- Inbyggd SIMAC
- LED-defektkontroll kompatibel med alla på marknaden förekommande lastbilar
- 7-pol AMP 1.5 kontakt
- ECE-, EMC-, ADR-godkänd
- IP69K-Klassad
- Uppgraderingsbar



Lika lätt att backa som att köra framåt

Att stora fordon behöver stort utrymme för att komma in och ta sig ut i samband med parkering eller lastning och lossning av varor är nu ett minne blott.



BPW Active Reverse Control



Äntligen slipper lastbilschaufförer slita för att backa en fulllastad lastbil. Tack vare det smarta styrsystemet för bakre styraxel – BPW Active Reverse Control kan alla bli mästare på manövrering.

Sedan årtionden tillbaka har man kunnat dra nytta av de ekonomiska och tekniska fördelarna med BPWs medspårande axlar. Konstruktionsprincipen för de medspårande axlarna, som också ligger till grund för snurrstolar på kontor och kundvagnar, ger trailern en unik kurvtagningsförmåga och otroligt snäv svängradie, vilket sparar både bränsle och däck.

Släpfordon utrustade med medspårande axlar följer nästan exakt i dragfordonets bana. Sidkrafterna som uppstår i däcken fördelas jämnt mellan alla axlar. Enligt tester kan, tack vare den förbättrade svängradien, sparas cirka 1000 liter diesel och fyra däck, vid en årlig körsträcka på 100 000 kilometer.

Fram tills nu kunde styrfunktionen användas endast vid körningen framåt. Tack vare BPWs Active Reverse Control kan styrfunktionalitet, och därigenom hanteringen av släpfordonet ske även vid backning.

Systemet, som kom tvåa i kategorin "Trailer Innovation Award 2019" på IAA mässan för nyttfordon i höstas, består av en styrenhet, en hydraulikenhet och en stercylinder med integrerad spårningssensor. Stercylindern är monterad på den medspårande axeln och drivs via hydraulikenheten med tank.

Styrningen fungerar helt automatiskt: När föraren lägger i backväxeln aktiveras styrningen via backljusen, rotationshastighetsgivaren och rotationsriktningsgivaren. Styrenheten använder innovativ sensorteknik som automatiskt upptäcker styrningens riktning och vinkel.

– Fordon med aktiva styrsystem är skräddarsydda lösningar. Vi ville erbjuda en produkt som perfekt kompletterar vår portfölj och underlättar installationen och integrationen i befintliga fordonskoncept, berättar Bernhard Rossenbach, produktchef på BPW.

Det kompakta systemet behöver inget separat godkännande och kan installeras på bara ett par timmar. BPW Active Reverse Control går att eftermontera, beroende på axel. I slutet på 2019 kommer systemet finnas även för lågbyggda trailers.

Enligt Daniel Dautzenberg, chef för konstruktion och utveckling på fordonstillverkaren Schwarzmüller där det första hjälpsstyrsystemet togs i drift 2018, är BPWs Active Reverse Control det första verkliga Plug & Play-systemet bland hjälpsstyrsystemen på marknaden.

– Tack vare att axeln hade förberetts och förmonterats på fabriken, gick installationen och idrifttagningen både snabbt och enkelt. När fordonsparametrarna hade matats in, imponerade systemet på oss med snabb responstid, både under provkörning och i drift." ●



QR-KODEN - det digitala DNA:et



Bakom den nya QR-typskylten ligger ett långtgående digitaliseringskoncept hos BPW, som hjälper till att följa komponenterna under hela deras livslängd.

Alla enskilda delar har redan en laserapplicerad mikro-streckkod som exakt dokumenterar den interna produktionsprocessen och gör att den kommer att förstås även om 30 år.

Leverantörer, dotterbolag och utomstående partners kommer gradvis inkluderas i BPWs digitaliseringskonceptet.

Med hjälp av den kostnadsfria appen kan man lätt skanna koden som finns på axeln som sedan leder dig direkt till rätt information och dokumentation.

Du får även information om vilka reservdelar och komponenter som passar just den axeln som du skannat.

Förkortningen QR står för "Quick Response" och är en avancerad form av streckkod med många användningsområden. QR-kod är i grunden en tvådimensionell streckkod som består av svarta moduler i kvadratisk mönster på en vit bakgrund. Koden avläses med hjälp av en QR-skanner och lever upp till sitt namn eftersom det blir en mycket snabb respons mellan mottagaren och avsändaren.

Mobilappens struktur, grafisk design och funktionslogiken är kända från världens ledande shoppingportaler och kan därför användas intuitivt. Användaren kan bläddra i produktlistorna med fingret och zooma in detaljer i produktritningarna och sprängskisserna med två fingrar. Menygrafiken optimeras automatiskt för en smartmobil eller pekplatta beroende på enheten som används; språket tas också direkt från enheten och behöver inte ställas in för sig.

Dr. Markus Kliffken, medlem i styrelsen och





Exempel på hur etiketten ser ut med QR-kod. Testa gärna med din smartphone.

utvecklingsansvarig på BPW, kommenterar:

– Den nya typskylten är det första steget mot nya digitala tjänster för fordonstillverkare, fordonsanvändare och verkstäder. Vi var särskilt noggranna vid utformningen av appen för att kunna vara säkra på en intuitiv användar-

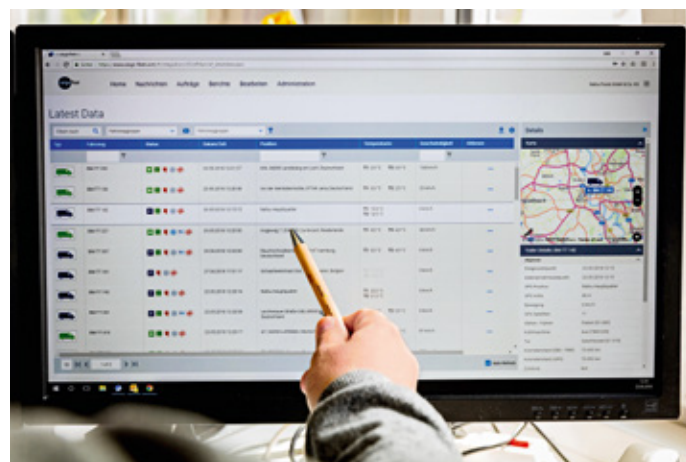
upplevelse och konsekvent informationskvalitet redan från dag ett. Alla tekniska ritningar och mått är på en hög och jämn nivå. QR-koden gör det möjligt för oss att bygga ut vårt utbud av tjänster och information stegvis i framtiden. ○

FULL KONTROLL

Den stora datarevolutionen inom transportsektorn började för länge sedan: realtidsinformation erbjuder både logistikföretag och avsändare betydande konkurrensfördelar – en strategi som företag har använt framgångsrikt under många år.

Telematikplattformen Cargofleet erbjuder i detta sammanhang en perfekt inkörspport. I sin tredje och senaste generation har lösningen blivit ännu mer mångsidig och intuitiv. Som en öppen plattform oberoende av fordonstillverkare sammanlänkar systemet blandade flottor, flottägare, speditörer och förare, samlar och skickar data från lastbilar, trailers, skåpbilar och växelflak samt visar informationen i ett lätt-använt menygränssnitt. Cargofleet 3 tog lite mer än ett år att utveckla – ett stramt schema som bara gick att klara tack vare den flexibla scrum-metoden, som Heiko Boch från produkt-hantering på idem telematics rapporterar:

– Vårt mål är att erbjuda full transparens i transportprocessen. För att göra detta behandlar allt-i-ett-telematik-



plattformen relevant information om transportordrar, fordonsanvändning, förarbeteende och last i enlighet med behov och målgrupper, visar informationen grafiskt och gör den tillgänglig i realtid. Dessutom kan föraren hämta alla data gällande ordern, fordonet, trailern och lasten på en Android-pekplatta via den tillhörande appen.

– Utvecklingen stannar inte där, berättar Boch. Vi vill fortsätta bortom datainsamling och kunna behandla informationen alltmer intelligent. För att uppnå detta behöver systemet automatiskt komprimera och behandla alla uppgifter för att skapa hjälpmedel för beslutsfattande för transportföretaget. ○

Ny skivbroms för de tuffaste förhållanden

- BPW ECO Disc TS2 klarar de tuffaste förhållanden på en byggarbetsplats
- Den nya generationen skivbromsar är ännu robustare, lättare, hållbarare och enklare att underhålla

Vare sig det gäller färdigblandad betong, sand eller asfalt vid 180°C, transporterar trailers ofta extrema nyttolaster i byggbranschen – och kraven på bromsarna blir därför också extra höga. Med lösningar från Europas största trailerbroms-tillverkare BPW går det alltid att bromsa säkert på byggarbetsplatserna: BPWs ingenjörer har redan konstruerat den första

generationen skivbromsar att vara så robusta, plånboksvänliga och underhållsvänliga att de kan klara även de tuffaste förhållanden.

Nu står nästa generation i startgroparna: "ECO Disc TS2" följer upp det framgångsrika konceptet som har prövats och testats över två miljoner gånger. →



B BPW ECO Air

BPW ECO Air är den nya axelmodulen från BPW. Den är lättare, mer mångsidig, mer effektiv och digital och är nydesignad från grunden.



De två välkända versionerna "ECO Air Compact" och "ECO Air Compact HD" kommer ersättas av nya "ECO Air". Den nya ECO Air kommer att levereras tillsammans med den nya skivbromsen ECO Disc TS2 och den välkända trumbromsen ECO Drum.

Lanseringen av ECO Air med den nya skivbromsen BPW ECO Disc TS2 och trumbromsen ECO Drum sker i maj 2019.

Benämning

Den nya benämningen heter tex SRBF EAAU istället för SHBF ACAU. "R" betyder "rund axel" och "EA" betyder "ECO Air".

Nya dimensioner

Nya dimensioner för spårvidd och bromscylinder c/c med trumbroms SN 4218. →

KTLZn-beläggningen av bromsoket, och den särskilda skivlegeringen som gjort den första generationen så långlivad, har inte ändrats. Dessutom kan skivorna (22,5") bytas ut utan att bromsoket behöver demonteras, vilket sparar både tid och pengar i verkstaden.

Det som är nytt är att BPW nu realiserar samma bromseffekt och prestanda med betydligt färre komponenter: ECO Disc TS2 bromsar med ett tryckstycke istället för två som tidigare.

Den förskjutna tryckstyckskonstruktionen, som det har sökts patent för, säkerställer optimal balans mellan krafter och moment på ytan.

Den förstärkta beläggplåten för bromsbelägg säkerställer jämn tryckfördelning mellan belägg och skiva. Detta gör att beläggen slits jämnt och därmed får

längre livslängd.

Genom att följa principen "Det som inte finns kan inte heller gå sönder" har BPW ytterligare minskat antalet komponenter och gränssnitt: I en multifunktionell justerenhet (MFA) har de viktigaste funktionerna integrerats i ett litet antal innovativa komponenter. Dessutom gör färre komponenter bromsarna ännu lättare och kompaktare – i en treaxlad trailer fås hela 12 kg extra nyttolast.

Om fordonet ofta är "smutsigt" på byggarbetsplatsen, kan BPW också erbjuda täckplåtar som skyddar mot inträngande smuts och därmed ökat slitage.

- Oavsett om det gäller skivbromsar eller trumbromsar, erbjuder BPW själva båda teknologierna. Men valet av rätt bromssystem beror på fordonstyp och

användningsområde, säger Bernhard Rossenbach, chef för produktmanagement på BPW.

- Andelen skivbromsar i tippfordon i Europa är nu 62 procent. Med den nya generationen av vår trailerskivbroms, som är ännu robustare, fortsätter vi att accelerera den här trenden. ○

Av tillverkningskäl sker några förändringar av spårvidder och bromscylinderfäste vid ECO Air med trumbroms SN 4218.

Spårvidd med trumbroms SN 4218:

- 2010 blir 2015
- 2095 blir 2100

De nya spårvidderna är avrundade värden. Totalbredden, efter tillverknings toleranser, förblir oförändrad.

Övriga spårvidder vid trumbroms SN 4218 (tex 2140) samt vid skivbroms, ändras inte.

Bromscylinderfäste

Avståndet mellan bromscylinderfästena ändras med 3–8 mm, beroende på utförande (tex 409 blir 401, 525 blir 517, 464 blir 461). Dessa ändringar ligger

inom tillverknings toleranserna och har begränsad påverkan på byggmått på fordonet.

1. ECO Air med TS2 3709 är inte möjligt med 22" eller 24".

Av utrymmesskäl, är fortfarande kombinationen TS2 3709 med 22" och 24" bromscylinder, inte möjlig. Det samma gällde även för TSB 3709 och ECO Air Compact. Alternativt kan TS2 4309 med ECO Air eller TS2 3709 med AL II erbjudas.

2. Beläggslitagesensor till ECO Disc TS2

En ny sensorsats 05.801.48.92.0 finns tillgänglig för de två bromsstorlekarna TS2 3709 och TS2 4309.

BPW erbjuder även en kontinuerlig beläggslitagesensor tillsammans med idems Telematik Gateway. ○

VI FINNS PÅ PLATS PÅ FÖLJANDE MÄSSOR:



10-11 augusti
Näsmark Trophy i Åsele

16-17 augusti
Mittia Skogstransport i Ljusdal
Vi bjuder alla som besöker vår monter på grillad tysk korv med Sauerkraut.

29-31 augusti
LoadUp North i Umeå
Vi ställer ut tillsammans med Släpis.

20-31 augusti
Trailer Trucking Festival Mantorp Park
Du hittar oss hos Volvo FH16 klubben.

13-14 september
Lastbilsträffen i Ramsele
Vi finns hos Volvo FH16 klubben.

Välkommen!

We think transport

Den intelligenta lastsäkringingen från BPW

Dåligt säkrad last är orsaken till många transportskador. Allvarliga olyckor och skador på lasten uppstår ofta på grund av vagnar som välter.



Förbundet av tyska försäkringsbolag (GDV) uppger att transportskador kostar totalt 1,2 miljarder euro varje år. Majoriteten beror på otillräckliga eller till och med saknade spännband. Mer än 70 procent av de undersökta fordonen ifrågasätts av tillsynsmyndigheterna på grund av bristande lastsäkring. Höga böter med dyr och tidskrävande lastsäkring eller omlastning är resultatet, liksom höga försäkringskostnader.

Bristande lastsäkringar uppskattas vara orsaken till cirka 20–25 procent av trafikolyckorna med tung lasttrafik. BPW vill bidra till att kraftigt reducera skadeståndsanspråk med intelligenta lastsäkringar och inte bara minska kostnaderna, utan också risken för olyckor.

Den nya "iGurt" från BPW är ett smart system som visar korrekt spänningskraft i spännbandet inför avresan och övervakar det sedan under hela transporten. Den praktiska enheten kan enkelt fästas på spännbandet. Alla enheter som används visar respektive bandspänning på bandet de sitter på och skickar sedan all data till förarens smartphone via Bluetooth. Om ett av spännbanden blir löst, så skickas det en varningssignal via appen till chauffören. Systemet flaggar även om man spänner banden för hårt och det uppstår ett större tryck på lasten vilken också kan leda till en transportskada.

Den robusta, stötsäkra iGurt-dosan är konstruerad för långsiktig användning på fordonet. Batteriladdningen varar i ungefär ett år, och batteriet kan bytas snabbt och enkelt.

iGurt app ger också fullständig dokumentation av de korrekta lastsäkringarna under hela transportprocessen.



Det innebär att känsliga och värdefulla transporter kan transporteras mer tillförlitligt och säkert. Även en 10% minskning av skador för en medelstor speditör innebär att systemet redan har betalat sig själv. Det resulterar i lägre personalkostnader för behandling av skador och minskar försäkringskostnaderna avsevärt. En ytterligare aspekt är att den minskar risken för olyckor.

Förutom att visas på förarens smartphone eller surfplatta kan iGurts systemdata bearbetas av telematikplattformen Cargo-fleet 3 från idem telematics. iGurt-systemet visades för första gången på IAA Commercial Vehicle 2018.

– BPW analyserar systematiskt möjligheterna för trailer-digitalisering för att öka säkerheten, insynen och kostnads-effektiviteten i transporten. iGurt-systemet har utvecklats i nära samarbete med speditörer och framgångsrikt testats i praktiken, berättar Torsten Schubert, chef för mekatronik på BPW. ○

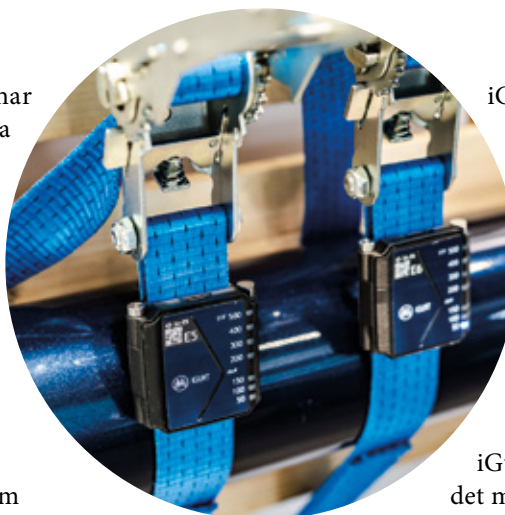
iGurt tog hem vinsten!

Det prestigefyllda iF Design Award har delats ut i 65 år och är ett av de tyngsta priserna inom design och kvalitet i världen.

På årets iF Design Award, fick expertjuryn välja bland 6.400 tävlingsbidrag från 50 länder.

iGurt var den produkten som kvällen till ära fick ta emot pris i kategorin "Safety Concept".

iGurt är ett praktiskt informationssystem som kan fästas på lastbilens spännband i några enkla steg. Det innovativa systemet övervakar lastsäkring under lastning och körning.



iGurt-systemet visar korrekt spännskraft i spännbandet inför avresa och övervakar det sedan under hela transporten vilket även förhindrar skador på känslig last, som orsakas av att spännbanden sitter åt för hårt.

iGurt ökar även säkerheten eftersom felaktigt säkrat gods oftast är orsaken till att lastbilar vinglar och välter.

iGurt-systemet betalar sig snabbt eftersom det minskar risken för lastskador och därigenom sänker kostnaderna för höga böter och skadestånd. ●

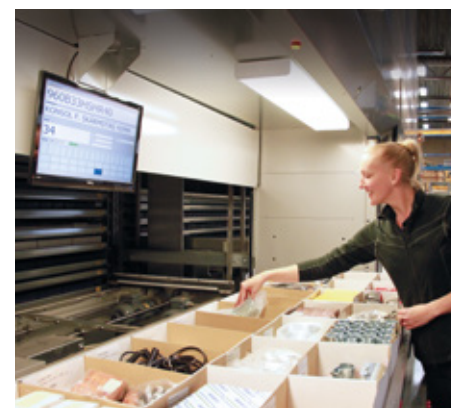
FOMA effektiviserar sin lagerhantering med nya hissautomater



2015 installerades tre hissautomater från Weland Solutions på vårt centrallager i Ängelholm.

Hissautomaterna är 6,5 meter höga och har lagringsyta på ca 600kvm samt rymmer ca 4800 olika artiklar. Automaterna har idag en beläggningsgrad på 92%.

- Med "hissarna" kan vi snabbare och enklare hantera fler artiklar på väsentligt mindre yta, samtidigt som vi minskar plockfel, berättar Jonas Lundin, lagerchef på Fordonsmateriel i Ängelholm.



Louise vid en av hissautomaterna

Nu kompletterar FOMA med ytterligare tre stycken hissautomater. De nya hissarna rymmer samma kvadratmeter som de befintliga.

Alla sex hissautomater kommer att bemannas med två operatörer som kan sköta både plock och inleverans. ●

B



Lös och vinn!

För dig som gillar sudoku kommer en utmaning här. Två rätta svar belönas med en fin modellastbil. Maila ditt svar till: marketing@foma.se senast den 30/9. Lycka till!



1.	2.	3.	4.
----	----	----	----

Namn: _____

Företag: _____

Adress: _____

Postnummer: _____

Ort: _____

Så löser du Sudoku:

1. Sudokuplanen består av ett rutnät på 9x9 rutor.
2. I varje horisontell rad skall siffrorna 1–9 fyllas i.
3. I varje vertikal kolumn skall siffrorna 1–9 fyllas i.
4. I varje box på 3x3 rutor skall siffrorna 1–9 fyllas i.
5. Det får bara finnas en 1:a, 2:a, 3:a och så vidare i varje rad, kolumn, box.
6. Det finns bara en korrekt lösning.

1		3			1.	7		6
		6	2		3	8		
		5			1		4	
2.	6	1		9	7	5	2	
	5			4				
				6		3	7	3.
	4			3	6			
			8					
6			4.	2	5	9		