

#Extra editie: carrosseriebouw

zinkinfo ^{10/14}

Het succesverhaal
van Stas

Carrosseriebouwers zoeken
duurzame oplossingen

Zinkinfo Benelux is een organisatie met een duidelijke missie. Zij wil het thermisch verzinken promoten en - in het verlengde hiervan - het aanbrengen van een organische toplaag op thermisch verzinkt staal, ook wel duplexstelsysteem genoemd.

Thermisch verzinken is veruit de meest doelmatige en duurzame vorm van corrosiepreventie van staal.

Zinkinfo Benelux is ontstaan uit de fusie tussen SDV (Stichting Doelmatig Verzinken) en ProGalva, haar Belgische tegenhanger. Zinkinfo Benelux richt zich hierbij tot verschillende doelgroepen: opdrachtgevers, architecten, ingenieurs, staalbouwers, overheden en onderwijs.

Ze baseert haar werking op vier pijlers:

- Marketing & communicatie
- Kennisoverdracht
- Keuringen en inspecties van thermisch verzinkt staal en/of duplexsystemen
- Europese samenwerking

#In deze editie

#Deel 1

Dubbelinterview met Bram Lernout en Bart Vermaete van Stas

#Deel 2

VDL Groep: carrosseriebouwers zoeken duurzame oplossingen

Colofon

UITGAVE VAN

Zinkinfo Benelux
Smederijstraat 2
Postbus 3196
4800 DD Breda
Nederland

T +31 (0)76 531 77 44
E info@zinkinfobenelux.com
www.zinkinfobenelux.com

TEKST

Maité Thijssen

FOTOGRAFIE

Maité Thijssen

CONCEPT EN REALISATIE

www.conquest.nl



#Geachte Lezer,



Deze extra editie van ons magazine is volledig gewijd aan de carrosseriebouw. De transportbedrijven schenken de laatste jaren een groeiende aandacht aan het aspect levensduur van hun vrachtwagenpark, onder meer onder invloed van de leasemaatschappijen.

Wanneer de levensduur van de vrachtwagen langer is dan de duur van de leaseovereenkomst, kan de leasener in het kader van een financiële leasing het object kopen en er nog enkele jaren gebruik van maken zonder zich zorgen te moeten maken over oplopende onderhoudskosten.

Thermisch verzinkte chassis vormen hierbij een uitstekende oplossing: onderhoudsvrij en uitstekend bestand tegen mechanische belasting. De voorbeelden van STAS en VDL Groep zijn mooie voorbeelden van de uitbreiding van een bestaand gamma in aluminium naar nieuwe toepassingen in staal (STAS) of van het vervangen van een KTL verfproces door thermisch verzinken (VDL).

Duurzaam de weg op met thermisch verzinken!

Bruno Dursin
Directeur Zinkinfo Benelux

Twee belangrijke redenen
om uit te breiden naar
thermisch verzinkt staal

Op een grijze dag trekken we naar Waregem (B),
waar honderd jaar geleden -op weien vol klaprozen-
een belangrijk stuk geschiedenis geschreven werd.
Vandaag kleurt onze dag gelukkig niet rood, maar
staalgrijs...



#Stas



#Bram Lernout en
Bart Vermaete

Dubbel- interview

Bart Vermaete

Bram Lernout

In hun kantoren van Stas te Waregem spreken we Bram Lernout, lid van het directie-comité en verantwoordelijke voor operations, en Bart Vermaete, verantwoordelijke voor de supply chain.

#Stas



Bram Lernout: "Onder operations verstaan wij de productontwikkeling, productie en supply chain. Deze laatste bestaat op zijn beurt uit inkoop, magazijn en logistiek. De productie van Stas gebeurt op twee plaatsen: Waregem en Doornik. In Waregem worden alle chassis en kip-opleggers gemaakt, in Doornik gebeurt de opbouw van onze zelflossers.

Stas is vooral actief in exportgebieden, slechts een kleine 15% van onze productie blijft in België. Jullie kennen ongetwijfeld het gegeven van de 'natuurlijke grens'

van verzinkers rondom hun zinkbad? Wel, dat is bij ons niet anders... Onze grens reikt zo'n 800 km ver. Daarbuiten zijn we ook aanwezig, maar wordt het moeilijker. De voornaamste exportmarkten voor Stas zijn Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Polen en Tsjechië. We richten ons op de afval-, bouw- & agro-industrie, waar ook de oorsprong van het bedrijf ligt. Stas startte als beslaggers van karrenwielen meer dan 100 jaar geleden. Vandaag zijn we uitgegroeid tot een Europese speler in aluminium kip-opleggers en moving floor trailers.





Enkele troeven van de STAS_MF_steel

- Zelfdragende constructie met stalen hulpframe.
- Een versterkte kopsectie met 140 mm hoge dwarstraversen.
- Stevige verbinding zijwand en onderrand d.m.v. doorlopende las.
- Grote inzetbaarheid → flexibel in te plannen.



Dertig jaar lang was aluminium onze belangrijkste en enige grondstof. Vooral het gewicht speelde een grote rol, omdat dit voor de bouw-, agro- en afvalindustrie belangrijk is. Elke uitgespaarde kilo in het chassis betekent extra vervoerscapaciteit voor onze klanten.

Toch waren er twee belangrijke redenen om de uitbreiding naar staal en verzinken te maken. Enerzijds gebruikten we thermisch verzinkte stalen chassis voor onze moving floors (zelfflossers), meer bepaald het subframe voor de zelfdragende constructie. Deze chassis zijn kleiner dan

de kip-opleggerchassis en het gewichtsverschil tussen aluminium en staal is dus verwaarloosbaar. Op een totaalgewicht van 7.500 kg is er zo'n 100 kg verschil.

Anderzijds zijn er de asbokken. Tot voor kort werden deze niet verzinkt, ze werden door onze leveranciers aangeleverd, KTL bewerkt of gepoederlakt. Daarna lasten wij de asbok op de kopplaten en die werden dan op het chassis gebout. Al snel zagen we dat deze, en vooral de gepoederlakte versie, onvoldoende duurzaam waren voor de agressievere omgeving waarin de kip-opleggers gebruikt werden.

#Stas



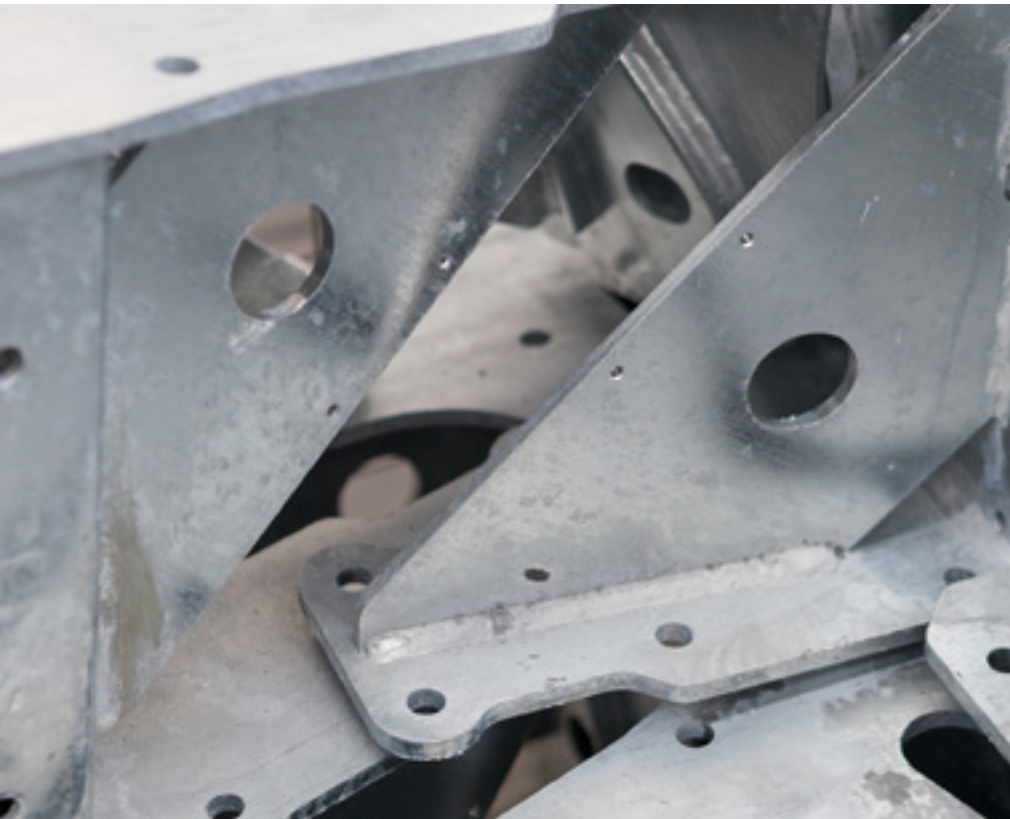
Vooral in Oost-Europa waar men omwille van de strengere winters meer strooizout gebruikt. Er moest dus een oplossing komen voor de corrosievorming op de stalen varianten, en liefst een oplossing die ook nog betaalbaar was. Zo zijn we bij thermisch verzinken gekomen.

We hebben wel wat moeten veranderen om te voldoen aan de eisen voor thermisch verzinken. De verzinker heeft voor het chassis alle aanpassingen betreffende uitvloeioopeningen bekeken. Voor de bokken kwamen er aanpassingen voor de afschoring, boorgaatjes van 5mm moesten vergroot tot

10mm. Op zich geen echte zware ingrepen, maar als denkoefening was het voor ons ingrijpend omdat het onze specialiteit niet was.

We zijn volop voor deze nieuwe manier van werken gegaan, we maakten ons huiswerk en zijn er nu ook 100% van overtuigd dat dit de juiste beslissing was. Ons product is duurzamer én beter geworden. Dat betekent een opwaardering en maakt het nog geschikter om in verschillende landen en klimaattypes gebruikt te worden.

Logistiek was het ook nog een uitdaging om te implementeren. Vroeger



werden de asbokken order gedreven, dus per trailer voorbereid. Nu moest er een stocksysteem aan verbonden worden. Stocklocatie in het magazijn, dan in de lijn een container met courante types asbokken en ophogingen... Toeleveringen door de verzinker gebeuren wekelijks.

Hij haalt enerzijds de onbehandelde bokken en ophogingen op, anderzijds levert hij de verzinkte stukken aan. Alle stukken zijn gemarkeerd en er is een visuele inspectie bij de aanlevering.

Uiteraard wordt alles netjes gestapeld in boxen om beschadiging zoveel

mogelijk te vermijden. Iedere box krijgt een label met artikelnummer en een foto en/of tekening zoals het onderdeel naar buiten gaat bij Stas. Daaronder komt een artikelnummer en een foto zoals het verzinkt opnieuw binnenkomt met foto en/of tekening. Ook het aantal stuks per box wordt vermeld, zodat iedereen die die box in handen krijgt, weet wat er in zit. We houden van een heldere visuele communicatie om zoveel mogelijk fouten te vermijden.

#Stas





De toekomst belooft nog leuk te worden. We spelen nu eigenlijk verder in op een vraag die er was in de markt en die we ondanks onze aluminium-reflex niet meer konden negeren.

In het begin liep de verkoop moeizaam, omdat staal niet paste in onze verkoopstrategie. Men wist ook niet dat wij ook stalen chassis in ons gamma hadden.

Het product zat technisch en financieel goed, maar onze verkopers hadden moeite om de uitbreiding naar aluminium én staal

te maken. We hebben dan extra inspanningen geleverd op het vlak van marketing, waarbij we de nadruk legden op de verschillende toepassingsgebieden van beide systemen en waarom we voor de uitbreiding van ons gamma hebben gekozen.

Nu gaat het erg snel en neemt de productie fors toe... Het is écht een succesverhaal, waarbij ons totaalvolume flink gestegen is. Deze zomer zijn we twee jaar bezig met deze nieuwe richting, en sinds een jaar loopt het echt goed!"



Busje komt zo



Als je er al niet elke dag in zit, dan zie je ze wel over de straatstenen denderen. Bussen rijden door weer en wind, zomer en winter, elke dag van 's ochtends tot 's avonds... Niet verwonderlijk dat transportmaatschappijen naar oplossingen zoeken om hun stalen troepen zo duurzaam mogelijk te maken.

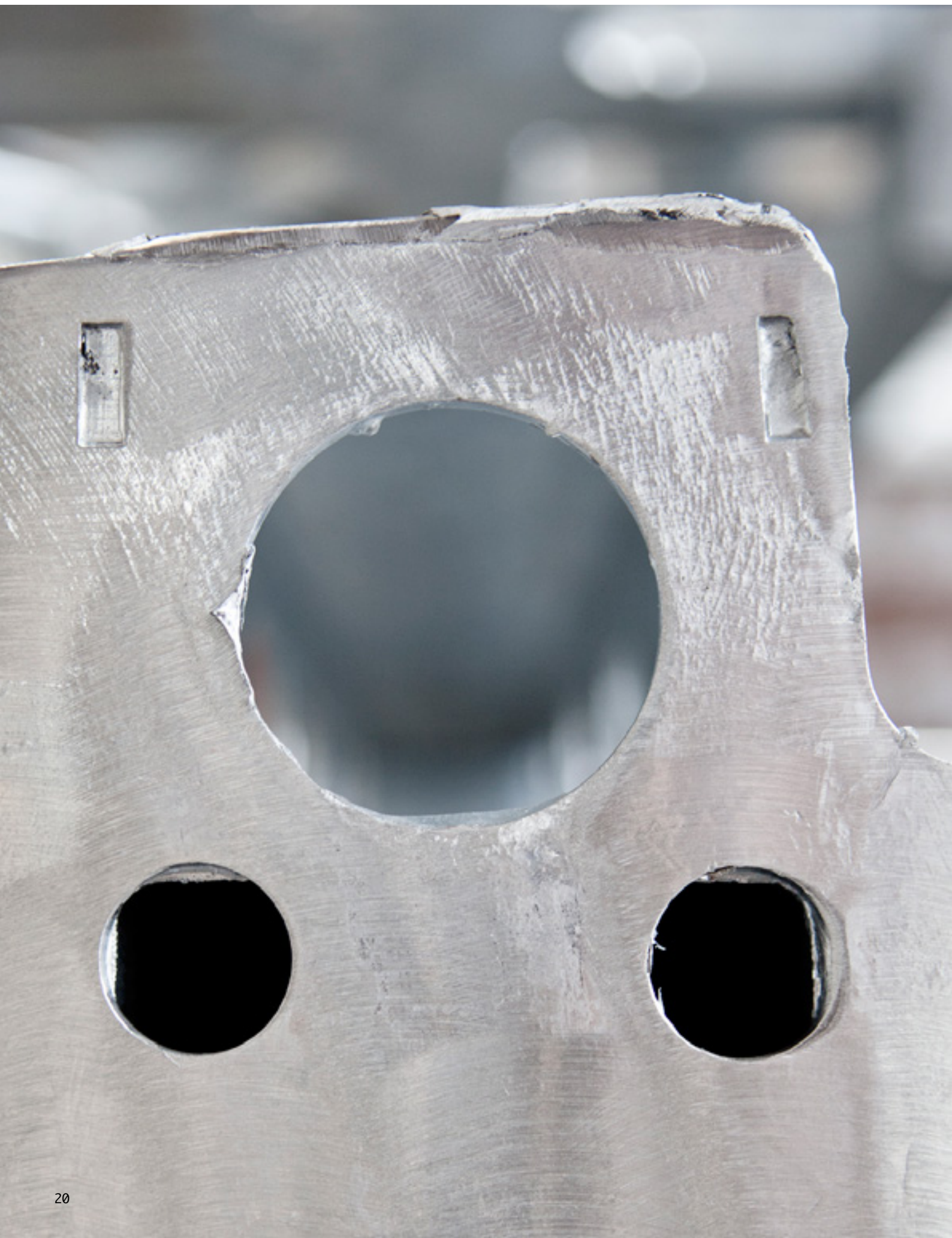


In het verleden gebruikte de transportsector minder vaak thermisch verzinkt staal. Af en toe werden er aanhangers en trailers verzinkt, maar – over het algemeen – was het een klein gedeelte van de werkzaamheden. In de huidige tijd van bewustwording en duurzaamheid wordt deze sector juist wél belangrijk.

Zo is er Van Der Leegte Groep (VDL), een internationale onderneming die zich toelegt op de ontwikkeling, productie en verkoop van

halffabrikaten, bussen en de assemblage van personenauto's. VDL was eerst terughoudend ten opzichte van thermisch verzinken omdat zij toen nog een eigen KTL-systeem, een organisch éénlaagslaksysteem, hadden. Na herhaaldelijke problemen met corrosie werd er toch gezocht naar een betere oplossing. Het éénlaags-systeem is gewoon te licht voor het zwaar corrosieve klimaat onder een bus, de zinkzouten drukten de poedercoating er zo af.





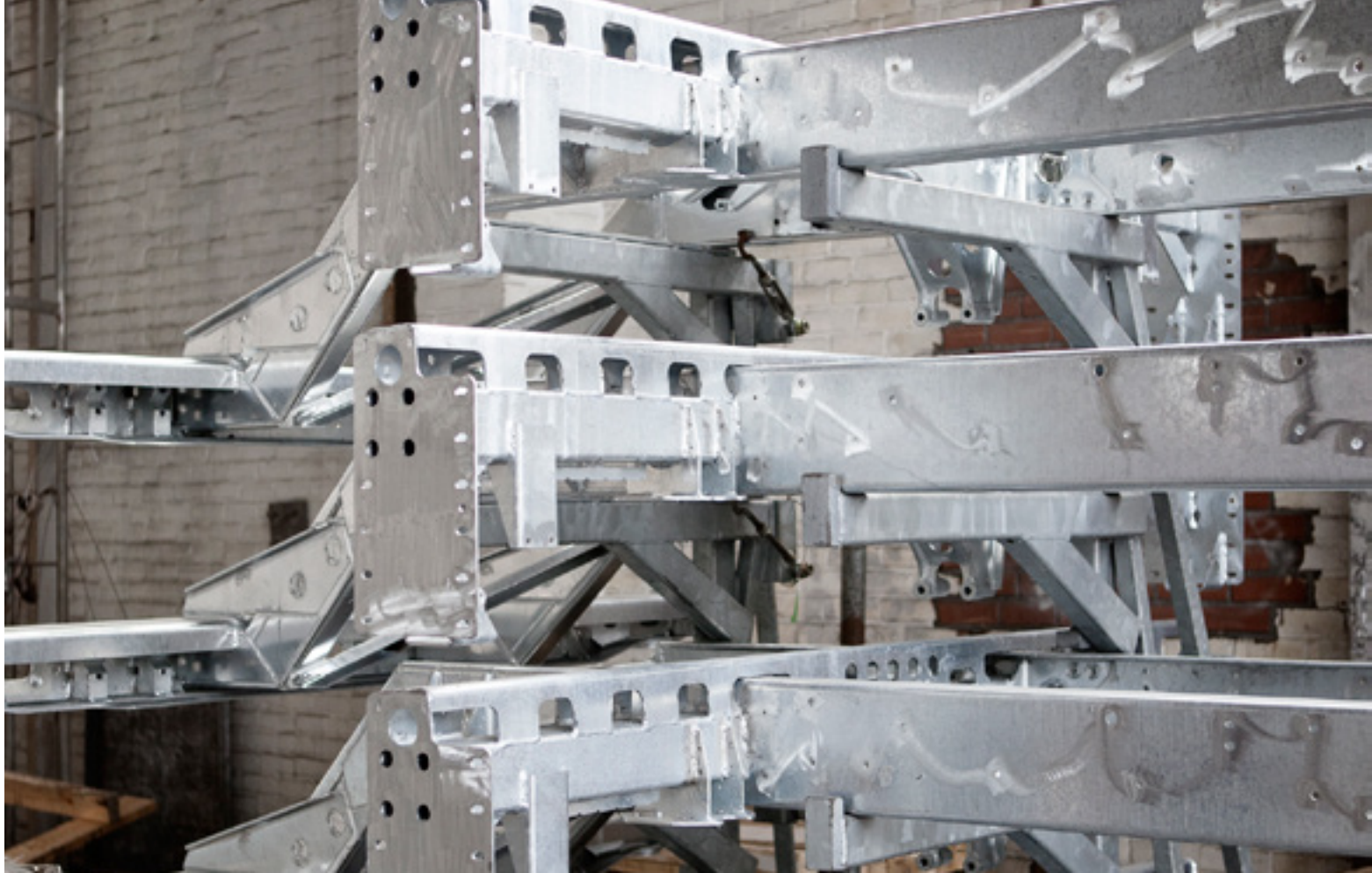


Het chassis van een bus bestaat uit het chauffeursneusje, de voormodule waar de vooras aan zit, de middenvloer en de achtermodule met achterwielen en motor. In het begin werd vaak enkel de middenvloer van een bus thermisch verzinkt, nu zal dat zo'n 80% van alle chassisonderdelen zijn.

VDL heeft een strakke productieplanning. De modules worden opgestuurd naar de thermisch verzinker, worden verzinkt en op de afgesproken datum worden de onderdelen terug afgeleverd zodat ze bij VDL als kant-en-klaarpakket gemonteerd kunnen worden. De onderdelen die aan elkaar gelast zijn, maar niet volledig afgelast zijn, worden afgekit met sikaflex zodat er geen vuil of vocht in de naden kan kruipen. Tenslotte zet VDL nog een ets-primer op de achtermodule, als basislaag voor de underbody-coating. Samen met de ontwikkelingsafdeling van VDL zoekt de verzinker naar de beste oplossingen om de corrosiepreventie te verbeteren.







Duurzaam opbouwen en construeren is een must in deze tijd, een niet te onderschatten evolutie. De gebruiker, de vervoersfirma, kijkt ook naar de duurzaamheid van zijn bussen in functie van levensduur. Het is interessant om vanuit die hoek de chassisbouwers van de andere transportmaatschappijen te motiveren. Bij de vrachtwagensector is hier nog een groot gemis; Scania en DAF zijn mooie fabrieken met goede logistieke systemen, maar alles wordt genatlakt. Er zijn verschillen tussen de verschillende transportsectoren. Voor trailers van vrachtwagens worden voorlopig geen levensduur-

garanties gevraagd, in de professionele automobielsector wél, en ook VDL eist deze nu voor de chassis van zijn bussen.

Als een chassisbouwer zou overgaan tot het thermisch verzinken van zijn ontwerpen, moet hij terug naar de tekentafel. Bij verzinken moet je altijd rekening houden met de gaatjes, de uitvloeioeningen, kortom: alles waar vuil kan blijven liggen, vereist een grondige studie. Je wilt geen vuil dat blijft liggen op een verzinkt of gecoat onderwerp. Vraag jezelf maar eens hoe vaak jij de onderkant van je auto wast?

#VDL Groep



Recentelijk kreeg VDL de vraag om ook de wielkasten van een bus thermisch te verzinken. Een complex gegeven omdat (o.a.) de schokdempers hier aan vastzitten. Verzinkers houden echter wel van een uitdaging...

Zo is er een verzinker die zich af en toe bezighoudt met het verzinken van een aantal chassis voor lelijke eendjes (de wagen is ook bekend als 'geit' of 'deux-chevaux', nvdv). Een auto die de reputatie heeft zwaar te roesten. Leuk om te zien hoe zo'n eendje volledig het zinkbad in gaat (zie foto's bovenaan)!



- Chauffeursneusje = 75 à 100 kg
- Middenvloer = 200 à 250 kg
- Achtermodules = 200 tot 500 kilogram (afhankelijk van type bus)
- Chassis van een bus = totaal van 800 à 900 kg.

znk
info
znk

benelux

InfoZinc Benelux ~
La galvanisation à chaud: durable et efficace

Zinkinfo Benelux ~
Thermisch verzinken: duurzaam en doeltreffend

