

GROOTHANDEL JULIUS VAN DER WERF Kiest voor EDRIVE ENDURANCE

LANGER DOOR MET DEZELFDE ACCU

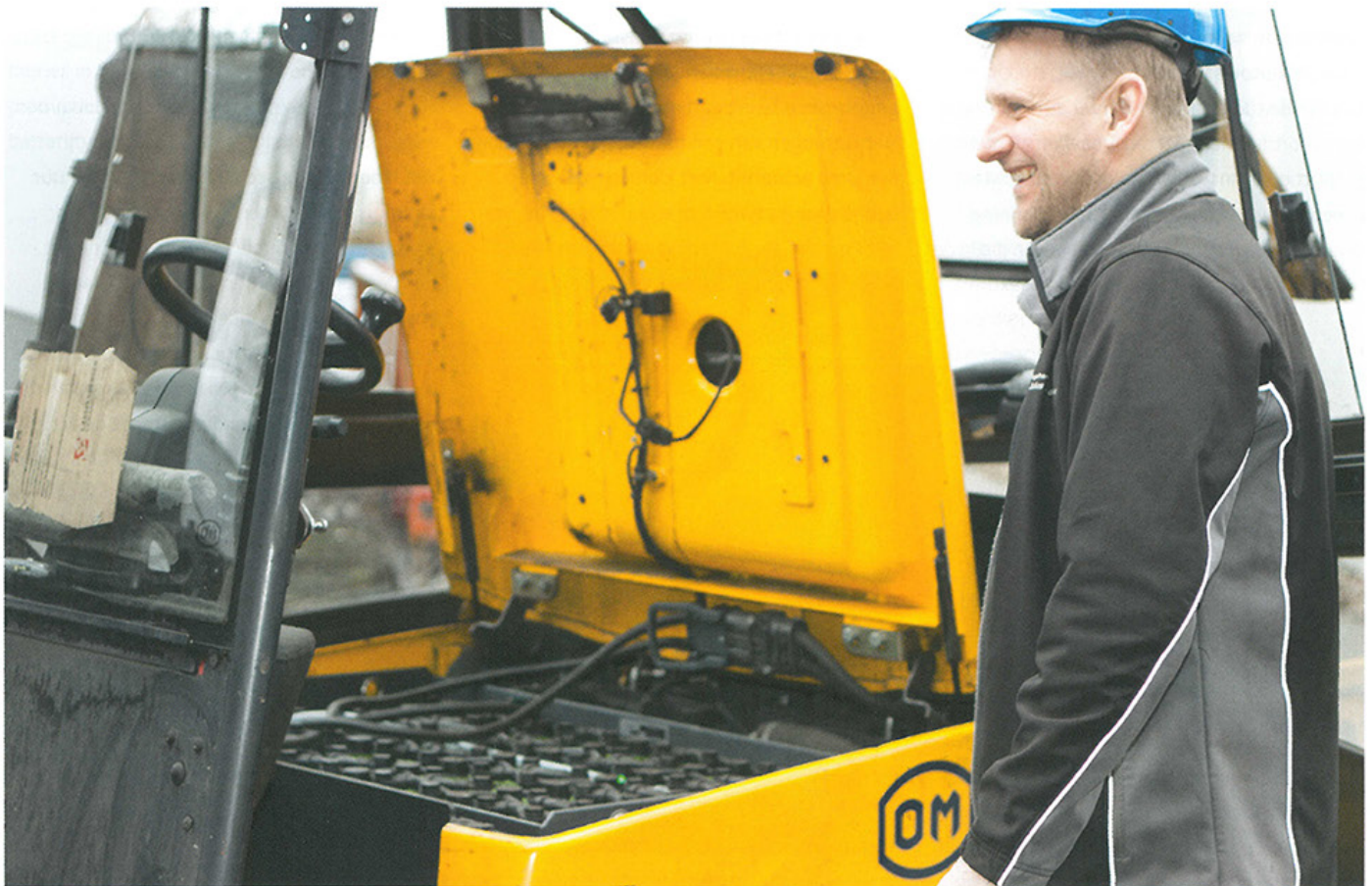
Bij het gebruik van elektrische trucks draait het niet alleen maar om prestaties, ook het aantal werkuren is van belang. Tegelhandel Julius van der Werf koos voor een batterij die op beide gebieden excelleert.

Met 70 medewerkers is Julius van der Werf een van de grotere, zelfstandige tegelgroothandels in Nederland. Zo'n 25 medewerkers houden zich bezig met de productie. De 14 heftrucks van het bedrijf – van de merken Fiat, Linde en Still – rijden rond tussen de stellingen in een hal van circa 20.000 vierkante meter. Loodzwaar zijn ze, de volbeladen pallets in het magazijn van Julius van der Werf, groothandel in tegels. De hele dag rijden heftrucks af en aan naar de

vrachtwagens die hun lading door heel Nederland vervoeren. De zaken gaan uitstekend en de levertijden zijn kort. De heftrucks staan overdag zelden stil en ze krijgen het dan ook zwaar te verduren. Er is veel kracht voor nodig om de trucks hun werk te laten doen. Het hefvermogen is namelijk 2,5 ton. Tijdens de rondleiding door het bedrijf zien we hoe trucks met een grote stapels tegels omhoog tegen een brug oprijden, de vrachtauto in.

SOORTEN EN MATEN

Julius van der Werf levert tegels in alle soorten en maten. Het bedrijf is sinds de oprichting, 85 jaar geleden, gevestigd in Sneek. Al die tijd is gebleken dat Sneek een prima uitvalsbasis is om de klantenkring te bedienen. Het bedrijf is vooral gericht op de retailmarkt. Menno Poelstra, financieel directeur van Julius van der Werf: "Onze klantenkring bestaat voor een groot deel uit showroomhoudende klanten in heel Nederland.



De medewerkers van Julius van der Werf hebben goede ervaringen met de Edrive Endurance-accu.



De producten in het magazijn van Julius van der Werf zijn zonder uitzondering zwaar en vragen veel van de heftrucks.



De heftrucks rijden de producten in de vrachtauto via een brug. Het oprijden kost veel energie.

Onze kracht is dat we de producten op voorraad hebben en op tijd kunnen leveren. Interne logistiek heeft daar alles mee te maken."

De klanten van Julius van der Werf verwachten snelle levering en daarom is het belangrijk voor de groothandel om voorraden aan te houden. Tegelijkertijd moet de leverancier rekening houden met trends in de markt. Poelstra noemt als voorbeeld tegels met een afmeting van 2,40 meter die nu in opkomst zijn.

Een van de succesfactoren achter de organisatie is de voortdurende zoektocht naar efficiëntere productie en innovatieve oplossingen. Zo staat er een nieuwe verpakkinglijn in de planning, waarvoor een hal wordt bijgebouwd, en die in de toekomst veel handwerk overbodig maakt.

EXTRA CAPACITEIT

Voor de heftrucks waarvan meer dan gemiddeld wordt gevraagd gebruikt Julius van der Werf Edrive Endurance-batterijen. Poelstra: "De 'routedraaiers' komen met een gewone accu goed de dag door. De trucks die laden en lossen hebben een betere accu nodig, anders redden ze het niet tot het einde van de dag. In dat geval moet je accu's wisselen. Dat is in theorie mogelijk, maar dat kost te veel tijd. Een grotere accu levert dan meer rendement."

Het vermogen van een batterij gaat in de loop der jaren achteruit. Met kleinere batterijen heb je daar na twee à drie jaar al last van, vertelt Poelstra. De batterij van Emrol moet veel langer meegaan, onder meer dankzij betere

legeringen. De batterij is samengesteld uit positief en negatief geladen platen, waarbij het gebruikte lood van een hogere kwaliteit is dan gemiddeld. Ook de verbindingen en separators tussen de platen zijn in een zwaardere kwaliteit uitgevoerd. De interne weerstand van de batterij is daardoor laag. De benodigde 80 volt wordt daardoor langer in stand gehouden. Per dag levert de batterij zo'n 13 procent extra capaciteit.

MINDER WATER

Het laden van de accu duurt zo'n twaalf uur. Bij Julius van der Werf wordt gewerkt van 's ochtends zeven tot 's avonds zes. Er blijft dus genoeg tijd over om de accu's te laden. Posthuma: "Sneller laden kan ook, maar dat heeft nadelen. Daarvoor heb je een zwaardere voeding nodig en je hebt meer slijtage van de batterij. In een ploegendienst moet de accu binnen acht uur geladen zijn, maar hier is dat niet nodig."

Een van de voordelen van het elektrisch rijden is dat het gewicht van de batterij bijdraagt aan de functionaliteit van de heftruck. De batterij dient namelijk als contragewicht. De Edrive Endurance-batterij weegt zo'n 1500 kilo. Het waterverbruik van de Edrive Endurance is lager dan die van een klassieke batterij. De fabrikant belooft een besparing van 66 procent, wat uiteraard scheelt in de kosten van gedemineraliseerd water en bovendien beter is voor het milieu. De fabrikant belooft tevens een langere levensduur. De Edrive Endurance kan

VOORDELIGE EIGENSCHAPPEN VAN DE EDRIVE ENDURANCE

- Meer werkuren (+12%).
- Minder waterverbruik (-66%).
- Minder energieverbruik per cyclus, 23% door betere ladingacceptatie.
- Meer cycli (1800 i.p.v. 1500).
- Langere levensduur door:
 - lagere interne weerstand (0,21 i.p.v. 0,39 ohm) en daardoor lagere temperatuur.
 - Minder slijtage veroorzaakt door een lagere elektrolytdichtheid (1,27 i.p.v. 1,29).
 - Hogere voltage per cel bij gebruik.
 - Zuivere loodlegering (99,99%).
 - Omhulde afscheiders met verbeterde doordringbaarheid.
 - Geschroefde, zwaardere connectoren.

1800 keer worden ontladen en weer opgeladen (cycli), wat bij een klassieke batterij tegen de 1500 keer ligt. De batterij houdt het dus normaal gesproken een jaar langer vol. De Edrive Endurance-batterij kan probleemloos tot 80 procent ontladen worden. Posthuma: "Als je de batterijen wat minder ver ontladtd wordt de levensduur iets langer. Een kleine batterij wordt vaak verder ontladen en gaat ook daardoor wat minder lang mee."

TCO

Paul van Bossum, business development manager bij Emrol kent de prijs/kwaliteitverhouding precies. Van Bossum: "De investering is groter, maar kijkend naar total cost of ownership is het een goedkopere batterij. Uiteindelijk draait het niet alleen maar om de batterij. Het gaat ook om de laadtechniek die je toepast of je een zuinige truck gebruikt en hoe je die truck inzet." Darren Loveridge: "In de praktijk merken we dat collega's er intensief mee kunnen werken. Je zag vroeger dat de batterij al snel op 60 procent zat. Dat is nu niet meer zo. Dat geeft ook meer rust tijdens het werk."

Folkert Posthuma ging persoonlijk kijken bij de fabriek in Italië en zag daar dat er gescheiden productielijnen waren voor de verschillende batterijtypen. "Ze konden mij daar precies laten



Het laden en lossen van vrachtauto's gaat de hele dag door. Deze heftrucks gebruiken veel energie en zijn voorzien van een zwaardere accu.

zien hoe de standaardbatterij werd samengesteld en hoe de Edrive Endurance werd geproduceerd. Ik zag dat ze zuiver lood gebruiken voor de Endurance Edrive en dat er speciale aandacht wordt gegeven aan de productie. Ik heb daar met eigen ogen gezien dat het klopt wat er in de folder staat."

DIESEL EN GAS

Poelstra kan zich de tijd dat er nog met diesel en gas werd gereden nauwelijks herinneren. De Arboret schrijft voor dat er geen uitlaatgassen in de productieruimte aanwezig mogen zijn. Het elektrisch rijden heeft de arbeidsomstandigheden aanzienlijk verbeterd en is niet meer weg te denken uit de interne logistiek. Leverancier Folkert Posthuma, van Posthuma batterijen, een onderdeel van leverancier Emrol, weet nog dat Julius van der Werf de overstap naar elektrisch rijden al snel maakte, toen dat ongeveer twintig jaar geleden in opkomst was. Posthuma: "Je moet ook naar de kosten per uur kijken. Een elektrische truck heeft minder onderhoud nodig. De kosten van het laden van de accu's zijn veel lager dan het tanken van diesel of gas. De capaciteit van de batterijen wordt steeds beter. Vaak kun je beter een iets grotere batterij nemen dan een goedkopere kleine."



Voor de heftruck, vlnr: Paul van Bossum (Emrol), Darren Loveridge en Menno Poelstra (Julius van der Werf), Folkert Posthuma (Posthuma Batterijen).