

LIFTING

TOMORROW

International Information Magazine of the **FASSI GROUP**

GREEN & TECHNO

Une nouvelle ère pour les grues Fassi

Grues de nouvelle génération

La F1450R-XHP Techno, la FX990 et le système SHT marquent un nouveau chapitre dans l'innovation Fassi.

De Fassi Group

Les dernières nouvelles des sociétés du Groupe : Marrel, Cranab et ATN. Au nom du vert et de l'innovation.

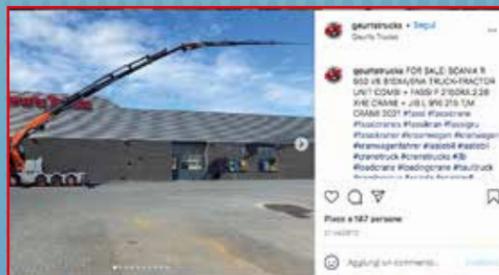
Histoires du monde entier

Récits, histoires, mots et images des concessionnaires et des clients Fassi en Allemagne, aux Pays-Bas et en Norvège.

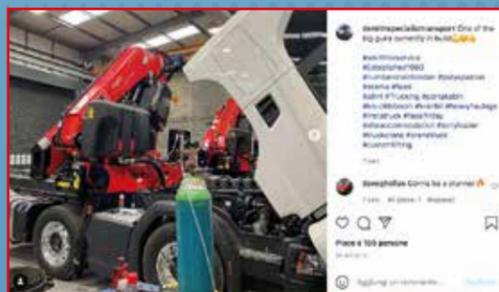
Les grues Fassi opèrent dans le monde entier dans des secteurs et des lieux nouveaux et variés. Des histoires qui s'expriment à travers les images envoyées par les concessionnaires et les clients se répandent sur les cinq continents et sont postées au fil des mois sur Instagram. Dans cette section, nous avons choisi et partagé les posts, avec les cinq hashtags, qui ont reçu le plus de likes dans la période de janvier à avril 2021.



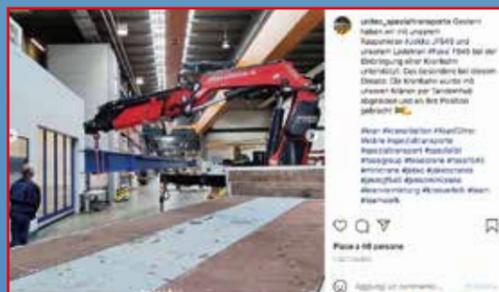
#fassicrane
Schlang Reichart
798 like



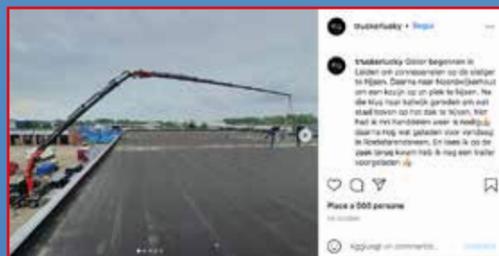
#fassicranes
Geurts Trucks
187 like



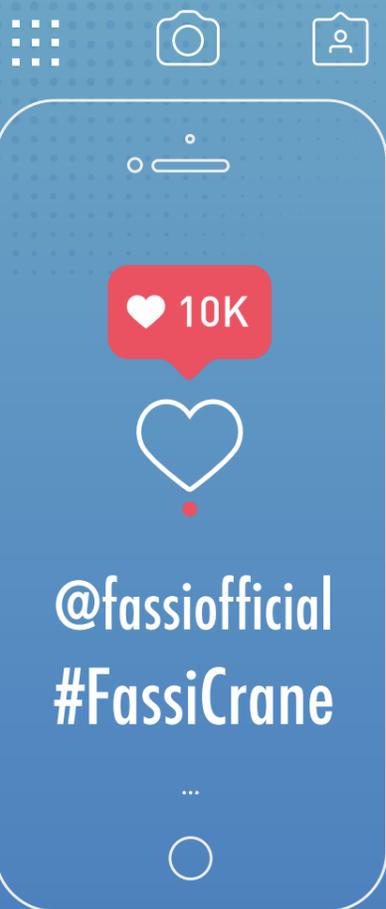
#fassifriday
Dsmith Specialist Transport
159 like



#fassicgroup
Unitec Spezialtransporte GmbH
46 Like



#fassicgru
Trucker lucky
505 like



L'innovation comme véritable promesse

Choisir l'innovation comme pierre angulaire, comme élément essentiel de son identité, signifie prendre un engagement très concret vis-à-vis du marché. Aller au-delà, ne jamais faire de compromis, rechercher de nouveaux objectifs et même inventer de nouveaux horizons. Tout cela est joliment décrit, expliqué en mots, ou dans un slogan à ressortir au bon moment. Encore faut-il que tout cela soit étayé par des faits. Les promesses sont faites pour être tenues.

C'est pourquoi nous présentons dans ce magazine un certain nombre de nouveaux jalons posés sur le chemin de l'évolution constante de notre Groupe. Nous vous présentons «Techno», une nouvelle génération de grues. La F1450R-HXP TECHNO est la première. Un véritable saut dans l'innovation, qui exalte les performances de la machine grâce à la combinaison de diverses fonctions et technologies révolutionnaires, du système de contrôle numérique innovant à la nouvelle interface d'affichage, du rapport poids-puissance au contrôle de stabilité, de l'augmentation de la capacité verticale au contrôle dynamique du levage. Tout cela et bien plus encore, comme vous pourrez le découvrir dans l'article que nous avons consacré à cette grue. Poursuivons. En 2000, Fassi a été la première entreprise du secteur à introduire un système électronique sur une grue et la transmission des données par CAN-bus. Cela a marqué le début d'une période d'innovation numérique constante, de solutions technologiques et de dispositifs pour l'automatisation. 20 ans plus tard, Fassi est à nouveau précurseur et pionnier d'une nouvelle génération technologique, et la première entreprise du secteur à utiliser le standard Ethernet. Qu'est-ce que cela signifie ? Une centrale plus puissante avec une plus grande capacité de traitement des données. C'est la FX990, la nouvelle centrale électronique de Fassi, caractérisée par sa puissance de traitement et sa flexibilité en termes de contrôle et de fonctions intelligentes. Tout cela est rendu possible par 5 ports de connexion, dont deux sont Ethernet et les trois autres CAN-bus. Enfin, nous marquons une autre étape importante. Fassi a fait sa grande entrée dans le monde de l'électricité avec le système innovant SHT, acronyme de Smart Hybrid Technology, qui permet d'utiliser les grues dans une série de situations qui exigent des machines fonctionnant silencieusement et sans émissions. Le système SHT permet à la grue de fonctionner grâce à l'énergie fournie par une batterie au lithium et d'être rechargée directement par le moteur à combustion interne du camion pendant le trajet ou par les prises de courant du réseau électrique lorsque le véhicule est garé.

Telles sont les nombreuses nouveautés à découvrir dans les pages de ce numéro de «Lifting Tomorrow». Chaque jour, nous faisons une promesse, qui nous tient à cœur de tenir.



Focus



P. 06

La nouvelle génération de grues

La nouvelle F1450R-XHP Techno a été présentée. Des fonctions innovantes pour exalter les performances de la grue.



P. 18

La grue devient électrique

Grâce au système Smart Hybrid Technology, les grues Fassi acquièrent un mode électrique. Zéro émission et une machine silencieuse.



P. 22

Nouveaux produits pour Marrel et Cranab

Une nouvelle gamme de Barres Anti-Encastrement (BAE) pour Marrel et une toute nouvelle grue pour Vimek Next Generation grâce à Cranab.



P. 32

40 ans d'histoire pour Fassi en Norvège

1981-2021, 40 ans d'histoire et de croissance pour Nord-Kran AS, le concessionnaire Fassi pour la Norvège.

- p.06 La nouvelle F1450R- XHP Techno
- p.14 FX990, la nouvelle centrale électronique de Fassi
- p.18 Les grues Fassi deviennent électriques avec le système SHT
- p.22 Marrel, la nouvelle gamme de Barres Anti-Encastrement (BAE)
- p.26 Cranab a développé une toute nouvelle grue pour Vimek Next Generation
- p.32 Fassi et Nord-Kran AS, 40 ans de collaboration
- p.36 Un F455RA au service de " Tatie JU "
- p.40 38 ans pour Fassi aux Pays-Bas avec De Jong
- p.44 L'année 2022 est pleine d'art et de créativité pour Fassi



SOMMAIRE

LIFTING TOMORROW
n.05/2022

Publication légalement enregistrée au
Tribunal de Bergame n° 20/2011
le 30/08/2011

Une publication FASSI GRU
via Roma, 110
24021 Albino (BG) Italy
tel +39.035.776400
fax +39.035.755020
www.fassi.com

Publié par
Cobalto Srl
via Taramelli, 2
24121 Bergamo (BG) Italy

Directeur général
Silvio Chiapusso

Rédacteur en chef
Mauro Milesi

Imprimé par
Modulimpianti Snc
via G. Leopardi 1/3
24042 Capriate S. Gervasio (BG) Italy

Conception graphique et mise en page
Cobalto Srl

FASSI F1450R-XHP TECHNO. FAITES PLACE À LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE GRUES



#Fassicranes

TECHNO



La nouvelle grue Fassi a été présentée en avant-première au GIS. Un saut dans l'innovation en termes de capacité de levage, de polyvalence, de précision, de contrôle et d'efficacité



La F1450-HXP TECHNO marque le début d'une nouvelle génération de grues. Un véritable saut dans l'innovation qui exalte les performances de la machine grâce à une combinaison de fonctions et de technologies diverses et innovantes.

De nombreux éléments ont en effet été réunis pour aboutir à ce résultat exceptionnel. L'augmentation du contrôle dynamique de la vitesse de travail grâce à la nouvelle technologie qui gère et personnalise l'utilisation des zones de travail en faveur de la capacité de levage. Le nouveau design du bloc

d'extension a également contribué activement à l'amélioration des performances verticales et le circuit hydraulique, à double alimentation, a permis d'accélérer la vitesse de manutention. Le système de contrôle numérique avancé, la nouvelle interface d'affichage, la possibilité de commander les stabilisateurs par radiocommande et le nouveau trim optimisent encore les performances. Enfin, le système de poulies rabattables sur le treuil, la possibilité d'ajouter la nouvelle flèche Fassi L826 et l'excellent rapport poids/puissance complètent les atouts de cette grue révolutionnaire.



SECTION DÉCAGONALE X-DESIGN

Grâce à sa fonctionnalité améliorée, la toute nouvelle section décagonale de branche secondaire et des bras d'extension, appelée X-Design, permet d'utiliser des épaisseurs de tôle plus faibles, ce qui réduit considérablement le poids de la grue. Cela a également permis d'augmenter les performances de la machine : la capacité est améliorée jusqu'à 15% en configuration horizontale, et jusqu'à + 70% en configuration verticale, par rapport aux modèles à section hexagonale traditionnelle. Les articulations des bras de levage de la grue ont été complètement redessinées grâce à l'adoption de doubles vérins sur les articulations principales et secondaires. Cet élément a également permis d'améliorer sensiblement les performances par rapport aux modèles de la même catégorie.

UTILISATION PLUS FACILE DE LA GRUE AVEC TREUIL

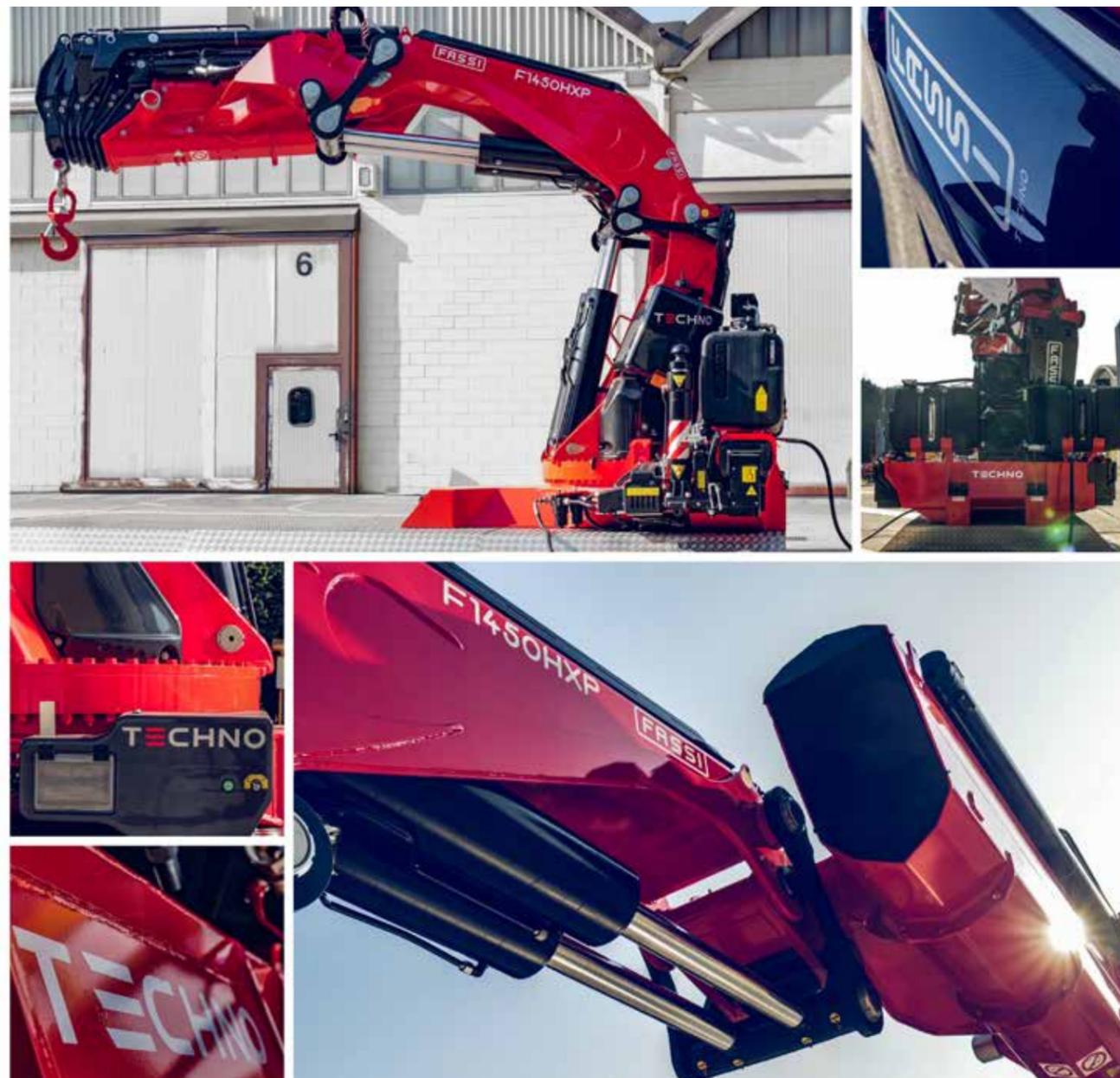
Grâce à la création d'un nouveau modèle d'extension hydraulique appelé L826, l'utilisation de la grue avec treuil est désormais plus facile pour l'opérateur. Surtout, les actions de mise au repos de la grue en configuration avec treuil et extension sont simplifiées.

DOUBLE CIRCUIT HYDRAULIQUE

Le système hydraulique de la F1450R-HXP TECHNO est doté d'un double circuit avec des distributeurs numériques D900 équipés de doubles échangeurs de chaleur et d'un double réservoir d'huile de 250 litres chacun. La présence d'un système XF pour les vannes d'arrêt garantit une vitesse de fonctionnement maximale et un mouvement précis. Un système de rotation avec deux motoréducteurs a également été prévu pour assurer une sécurité et une puissance de rotation maximales.

LE NOUVEAU SYSTÈME DE CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE

Le nouveau et puissant FX990 est le cœur numérique du nouveau système de contrôle électronique. Cette importante innovation Fassi se base sur des fonctions intelligentes et sur une logique robotique de manutention qui rendent les grues encore plus sûres et plus efficaces. Les principales caractéristiques sont : un indice IP69K qui correspond au plus haut degré de protection ; une coque de protection en aluminium moulé sous pression ; une plage de température opérationnelle comprise entre -40 et +85 degrés. La nouvelle unité de contrôle électronique FX990 est intelligemment connectée : les lignes de connexion ont été améliorées à 3 CAN-bus et 2 Ethernet. Grâce à la ligne de communication reliée aux capteurs via Ethernet, la capacité à gérer de grands flux de données a été améliorée. Par conséquent, le traitement des données répond brillamment et



instantanément à la complexité des opérations de travail réelles.

NOUVELLE INTERFACE D'AFFICHAGE

Le nouvel écran est doté d'un indice IP67 qui garantit, entre autres, l'étanchéité en cas d'immersion de l'appareil dans l'eau. L'écran communique avec l'unité centrale par une ligne Ethernet, ce qui rend l'affichage rapide et efficace.

FONCTIONNEMENT DU LOGICIEL REDESSINÉ

La logique fonctionnelle du logiciel de la

gamme Techno a été entièrement repensée selon les principes de simplicité, de performance et de sécurité.

Ses principales fonctions sont les suivantes :

- *Un nouveau limiteur de moment*
- *Gestion de la zone de travail*
- *Nouveau FSC (Fassi Stability Control)*
- *JDP (Jib Dual Power)*
- *PSC (Platform Stability Control)*
- *Limiteur d'extensions manuelles*
- *Contrôle électrique des stabilisateurs*
- *IoC*

CONTRÔLE DE LA STABILITÉ

La nouvelle génération Techno a été conçue pour faciliter le contrôle de stabilité ad hoc, ce qui en fait l'une des plus performantes sur le marché des grues articulées.

Le nouveau système de stabilité FSC Techno combine les deux systèmes de contrôle FSC H et FSC SII. Cela lui permet d'être utilisé en appliquant la logique des capacités de performance des extensions de la grue et en proportion avec les stabilisateurs. Par rapport à l'utilisation du seul système FSC H, le système de stabilité FSC Techno présente l'avantage de ne pas avoir un nombre défini d'étapes mais de permettre un contrôle proportionnel continu des extensions des stabilisateurs. Si l'opérateur le demande et si les paramètres de travail le permettent, il est possible de sélectionner en même temps le mode de fonctionnement lié au capteur d'inclinaison.

ZONES DE TRAVAIL

Il est possible de définir d'innombrables zones de travail de la grue, à la fois lorsque l'installation nécessite des réductions de puissance et aussi géométriquement en créant des corps de camion virtuels comme cela se fait avec la fonction CCD.

LIMITEUR DE MOMENT

Le placement du limiteur de moment sur un vérin principal et un second capteur de pression rend la lecture qu'il donne plus précise, ce qui permet d'améliorer les performances. Automatisation des systèmes JDP et XP Dans toutes les versions Techno, l'activation des systèmes JDP et XP se fait automatiquement grâce à la présence du système FX990 qui reconnaît de manière autonome les conditions pour lesquelles l'activation est requise.

FONCTION PSC

La fonction PSC (Platform Stability Control) améliorée augmente les capacités opérationnelles de la grue en mode panier.

- ▶ - Le profil X-Design pour le bras secondaire
- ▶ - Un nouveau design pour les extensions
- ▶ - Un incroyable rapport poids-puissance
- ▶ - Nouvelles performances de levage vertical
- ▶ - Nouveau contrôle de stabilité
- ▶ - Un système de contrôle numérique innovant
- ▶ - Une nouvelle interface d'affichage
- ▶ - Double circuit hydraulique
- ▶ - Nouveau contrôle dynamique du levage

TECHNO

La F1450R-HXP TECHNO est



PUISSANCE



POLYVALENCE



PRÉCISION



CONTRÔLE



EFFICACITÉ

NOUVEAU SYSTÈME IoC

Le système IoC représente une avancée en termes de vitesse et de puissance par rapport à la version précédente. Il agit comme un routeur WiFi qui permet à la grue de communiquer sans fil avec n'importe quel appareil mobile.

LA F1450-HXP TECHNO MARQUE LE DÉBUT D'UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE GRUES. UN VÉRITABLE SAUT DANS L'INNOVATION QUI EXALTE LES PERFORMANCES DE LA MACHINE





FX990, LA NOUVELLE CENTRALE ÉLECTRONIQUE DE FASSI

Fassi est encore une fois un pionnier technologique. La nouvelle centrale FX990 marque le passage à la communication Ethernet et voit l'introduction d'une série d'innovations qui sont le résultat d'années de recherche



#Fassileaderininnovation

En 2000, Fassi a été la première entreprise du secteur à introduire un système électronique sur une grue et la transmission des données par CAN-bus. Cela a marqué le début d'une période d'innovation numérique, de solutions technologiques et de dispositifs pour l'automatisation. 20 ans plus tard, Fassi est encore une fois précurseur et pionnier d'une nouvelle génération technologique, et la première entreprise du secteur à utiliser le standard Ethernet. Cela se traduit par une centrale plus puissante avec une plus grande capacité de traitement des données. Il s'agit de la FX990, la nouvelle centrale électronique de Fassi caractérisée par sa puissance de traitement et sa flexibilité en termes de fonctions intelligentes et de contrôle. Tout cela est rendu possible par 5 types de connexion, dont deux sont Ethernet et les trois autres CAN-bus.

La nouvelle unité de contrôle est au cœur d'un nouveau système qui comprend également un nouveau système électrique et hydraulique,

un nouveau Fassilim (logiciel de programmation), un nouvel écran tactile et un nouvel loc.

Elle est disponible sur la nouvelle gamme TECHNO (à partir de la F600RA.2), à partir de la F1450R.2 HXP-TECHNO.

MICROLOGICIEL RÉÉCRIT

Le nouveau micrologiciel de la gamme TECHNO a été entièrement repensé et réécrit, en suivant les principes de simplicité, de performance et de flexibilité. Concrètement, il sera possible de satisfaire des exigences opérationnelles particulières de manière plus efficace grâce à une programmation et personnalisation des zones de travail. Le limiteur de moment électronique a été perfectionné, et un nouveau système de stabilité FSC a été développé, qui offre deux versions: P (Proportionnel) et HP (Haute Performance).

Avec la première version (P), une évolution du FSC-H, la lecture de la pression de travail est considérée par rapport au niveau d'extension des stabilisateurs, tandis que dans la seconde, une évolution du FSC-S, il est possible d'activer aussi bien le mode P que le mode HP, ce dernier permettant la lecture via un inclinomètre de l'inclinaison du véhicule par rapport à l'extension des stabilisateurs.

Parmi les autres changements, citons l'augmentation des fonctions de la grue pouvant être gérées par le contrôle dynamique, l'activation



HISTORIQUE

2003

Naissance du projet Evolution, avec le premier système électronique Fassi FX000

2017

Expérimentation du Cranebot

2019

Le début du projet FX990

2021

Conclusion de la phase 1 du projet FX990

du système automatisé JDP, bien que celui-ci puisse être désactivé, des procédures plus simples pour l'utilisation des extensions manuelles, la possibilité de personnaliser les interventions de maintenance, la vérification de la position correcte de la grue et des stabilisateurs supplémentaires au repos par le biais de capteurs sur la grue, et davantage de données statistiques sur l'utilisation de la grue. En ce qui concerne la stabilisation en mode PLE, l'unité de contrôle est configurée pour gérer les commandes nécessaires au levage via une nacelle/plateforme de levage de personnel. Les nouvelles caractéristiques de l'unité de contrôle FX990, basées sur la connectivité et sur une capacité accrue de traitement des données et de fourniture

d'informations, ont conduit au développement de la fonction DMA (Dynamic Maintenance Assistance), qui définit dynamiquement le temps restant jusqu'au prochain service. Cela permet de programmer l'arrêt de la machine au moment opportun et en fonction des exigences de travail de la grue.

NOUVEAU FASSILIM

L'introduction de la nouvelle unité de contrôle a été accompagnée de la création d'une nouvelle version de Fassilim, l'outil de configuration et de diagnostic de la grue. Les mises à jour comprennent une nouvelle interface, de nouvelles fonctions et un assistant de configuration de la grue. Il est désormais également possible de configurer

les zones de travail et de diagnostiquer l'état des capteurs de la grue.

NOUVELLE INTERFACE DU CONTRÔLEUR RADIO

L'interface a été réorganisée pour une meilleure lisibilité, et a été enrichie de nouvelles fonctions d'information.

NOUVEAU SYSTÈME ÉLECTRIQUE ET HYDRAULIQUE

Le système électrique a été entièrement repensé pour la multi-connectivité. Avec le FX990, les lignes de connexion ont été augmentées à : 3 lignes CAN-bus et 2 lignes Ethernet.

En choisissant un matériel avec deux lignes Ethernet, Fassi est devenue la première entreprise du secteur à introduire



VINGT ANS D'ÉLECTRONIQUE FASSI

Fassi a été la première entreprise du secteur à comprendre les potentialités de l'introduction de l'électronique dans les grues et à percevoir l'avantage stratégique que l'on peut tirer de son application en termes de performances et de sécurité. Sur la base de cette prise de conscience, le début des années 2000 a vu le lancement du projet Evolution avec le premier système CAN-bus intégré

; ce projet a été précurseur des développements dans tout le secteur. Il était basé sur des unités électroniques qui, en traitant les informations provenant d'un réseau étendu de capteurs, mémorisaient les informations entrantes et sortantes et créaient une base de données concernant le fonctionnement. À partir de 2017, dans le sillage de ce projet, Fassi a approfondi

l'idée d'une grue conçue comme un «robot», donc de plus en plus automatisée. C'est ainsi qu'est né le projet «Cranebot». Ce projet a servi de tremplin à une série d'applications, dont ACF, AWC et ACM. Moins de vingt ans après le premier système CAN-bus intégré, Fassi est aujourd'hui la première entreprise du secteur à introduire la communication Ethernet dans les grues.

cette innovation et à en exploiter les potentialités. La nouvelle connectivité s'appuie sur les nouvelles fonctions de la centrale et permet une meilleure intégration avec les nouveaux dispositifs de l'écosystème.

Les trois lignes CAN-bus sont dédiées à :

- les capteurs de la grue
- le système radiocommande
- Le contrôleur de stabilité

Ces trois lignes ont permis le développement d'une partie du système qui facilite la maintenance et le dépannage. Les deux lignes Ethernet permettent d'augmenter la puissance de la connectivité et, via un nouveau portail d'accès, la possibilité de connecter plusieurs appareils à la grue via un réseau WiFi dédié.

LE NOUVEL INTERNET DES GRUES

Dans le sillage de l'évolution du service offert par Fassi en termes de contrôle à distance de la grue, le système IoC a été complètement réécrit et dispose désormais d'une interface graphique plus exhaustive et intuitive. L'IoC fonctionne désormais avec une connectivité plus stable, plus rapide et plus précise, sans besoin de câblage, avec une section de diagnostic en temps réel encore plus efficace et une augmentation des informations et des traitements disponibles à distance.

LES GRUES FASSI DEVIENNENT ÉLECTRIQUES AVEC LE SYSTÈME SHT



Fassi a développé une grue électrique alimentée par un pack de batteries au lithium, qui peuvent être rechargées soit par le moteur du camion pendant le trajet, soit par des prises électriques lorsque le véhicule est à l'arrêt

Fassi est entrée dans le monde des véhicules électriques avec l'innovant système SHT, acronyme de Smart Hybrid Technology, qui permet d'utiliser les grues dans une série de situations qui exigent des machines fonctionnant silencieusement et sans émissions.

Le système SHT permet à la grue de fonctionner avec l'énergie fournie par une batterie au lithium et d'être rechargée directement par le moteur du camion pendant le trajet ou par des prises électriques lorsque le véhicule est à l'arrêt.

La nouvelle technologie peut être appliquée à une large gamme de modèles de grues, des microgrues aux modèles ayant une capacité de levage de 40 tm. Dans cette phase initiale de lancement sur le marché, le système a été présenté sur la grue F345RB.2.26 L214, mais il peut facilement être adopté pour d'autres modèles.

La décision d'introduire un mode électrique sur ses grues est le résultat d'une demande spécifique du marché, surtout des pays



HYBRID

d'Europe du Nord : disposer d'une grue capable de travailler dans des zones résidentielles sans avoir besoin de faire tourner le moteur du véhicule, évitant ainsi les gaz d'échappement et le bruit.

Le système Smart Hybrid Technology répond à toutes ces exigences, car la grue fonctionne avec le moteur du camion éteint grâce à son propre moteur électrique alimenté par le pack batterie. Le système est également sûr, car il fonctionne à basse tension (48V-51V). Cette caractéristique ne nécessite pas de formation particulière pour les opérateurs lors de la maintenance, comme ce serait le cas avec les systèmes à moyenne et haute tension. Le système a également été testé avec succès dans une chambre anéchoïque pour vérifier sa conformité au règlement R10 de la CEE-ONU, qui régit le respect des exigences de compatibilité électromagnétique pour les composants électriques et électroniques installés à bord des véhicules.

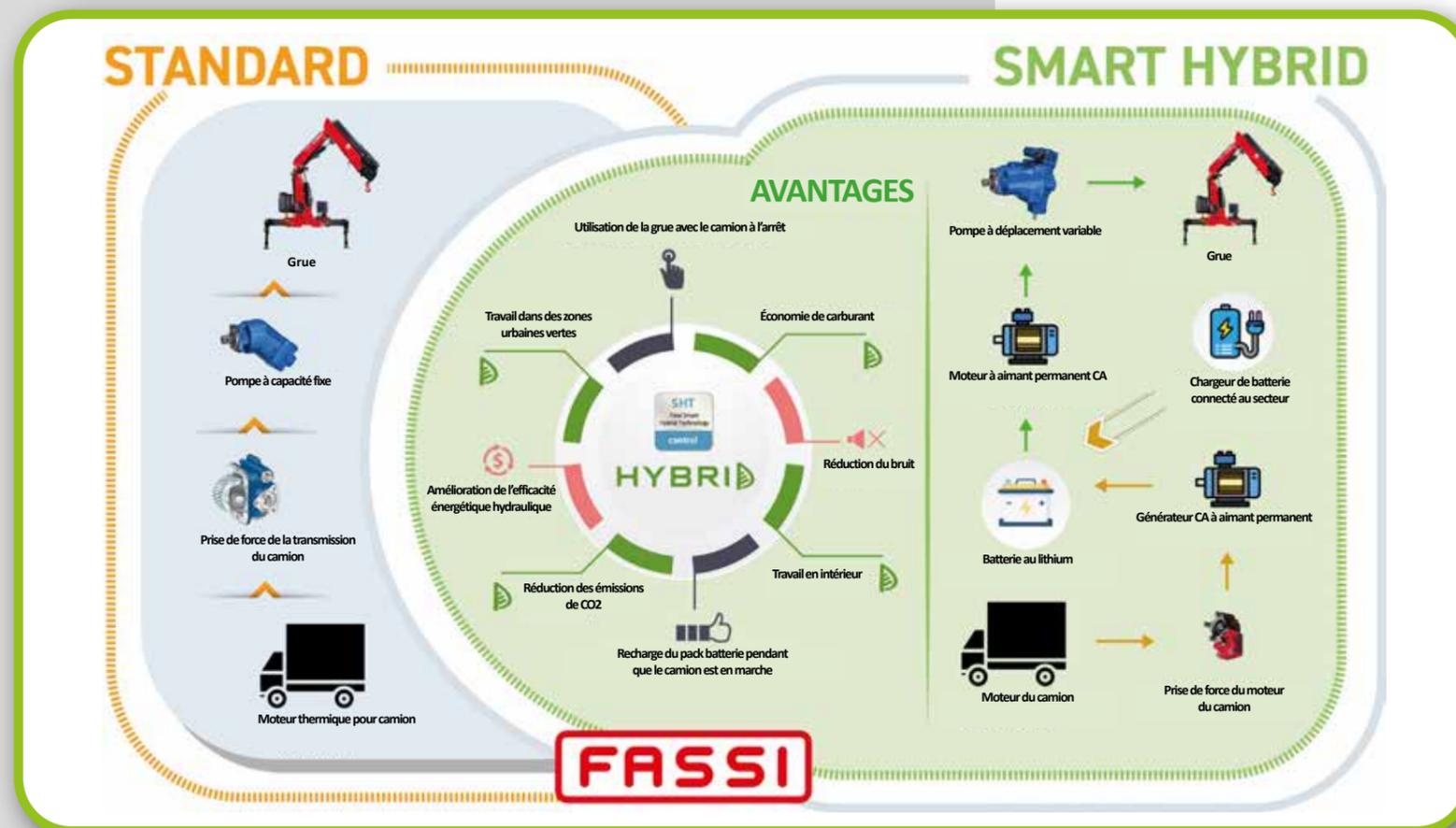
MÉTHODE DE RECHARGE

Le double système de charge utilise un réseau électrique 220V monophasé 16A, avec un temps de recharge de neuf heures si les batteries sont complètement déchargées, ce qui est peu probable car les batteries sont rechargées par le moteur du camion pendant le déplacement, ce qui signifie que le soir, lorsque le véhicule retourne à sa base, une partie du processus de recharge a déjà eu lieu. De plus, cette opération peut également être réalisée avec la grue au travail et le générateur de courant alternatif en fonctionnement. Ce dernier, via la prise de force du véhicule (qui peut être déconnectée), recharge les batteries



Système SHT

- Applicable à une large gamme de modèles de grues, des modèles Micro aux grues de 40 tm
- Grue électrique alimentée par une batterie au lithium de 560 Ah
- Toutes les informations de contrôle du système sont affichées sur l'écran du FX902 et sur le moniteur du contrôleur radio
- Les batteries peuvent être rechargées à partir du moteur du camion ou d'une prise de courant
- Basse tension (48V-51V)



lorsque le véhicule est en mouvement. Sa tension de recharge est de 48V et peut recharger un pack de batteries complètement épuisé en 4-5 heures.

SYSTÈME DE BATTERIES

Le système SHT de Fassi est composé d'un pack batterie de 560 Ah capable de garantir, en fonctionnement électrique total, une autonomie égale à 80% des besoins quotidiens. Le boîtier qui contient le pack batterie est équipé d'un chauffage qui garantit un fonctionnement jusqu'à -20°C, et à des dimensions de 750 x 550 x 585 mm. Le moteur-générateur à courant alternatif ne pèse que 22 kg, tandis que le reste du système est logé dans un second boîtier en acier inoxydable où est placée la



pompe à débit variable (de 55 cc/tour) qui garantit une économie d'énergie significative en fournissant à la grue exclusivement l'huile nécessaire à ce moment précis (jusqu'à un maximum de 50 l/min). Les dimensions du coffre sont de 1100 x 600 x 600 mm et le poids total (y compris le pack batterie) du système Fassi SHT est de 550 kg. Pour garantir une utilisation efficace du système électrique, le SHT est équipé d'un logiciel dédié permettant de maximiser l'utilisation de la puissance du moteur tout en réduisant la perte de puissance hydraulique. En outre, cette technologie est en mesure de diminuer et de moduler la puissance hydraulique requise par la grue lorsque le moteur

a atteint sa limite. Les grues équipées de la technologie Smart Hybrid sont dotées d'un panneau de commande qui permet d'activer la batterie et de mettre en marche les différents dispositifs. Dans tous les cas, la pompe peut également être mise en marche et arrêtée via la radiocommande.

L'écran FX902 situé dans la cabine du camion fournit au conducteur toutes les informations nécessaires au contrôle du système pendant le fonctionnement du véhicule. Toutes les données sont également répliquées sur le contrôleur radio afin de fournir à l'utilisateur les mêmes informations pendant le fonctionnement de la grue.

MARREL, LA NOUVELLE GAMME DE BARRES ANTI-ENCASTREMENT

La nouvelle gamme de Barres Anti-Encastrement (BAE) Marrel a été créée pour répondre à la nouvelle règle européenne R58-03 et aux besoins du marché. Entretien avec le chef de produit Dominique Durand



Dominique Durand
Chef de produit

Le 1er septembre 2021 est entrée en vigueur la norme R58-03 pour la BAE qui augmente de 80% les contraintes admissibles en cas de collision.

Une norme que Marrel a saisie comme une opportunité pour améliorer son offre de produits en redessinant complètement la gamme de BAE avec une série d'innovations importantes. Comme nous l'explique Dominique Durand, l'un des chefs de produit de Marrel, dans cette interview.



La nouvelle gamme de Barres Anti-Encastrement (BAE). Comment et pourquoi cette nouvelle gamme de produits a-t-elle été créée ?

La BAE est un accessoire complémentaire aux Amplirolls® et aux Multibennes® ; proposée depuis de nombreuses années, elle bénéficie au même titre que les autres produits d'innovations continues, tout en s'adaptant aux réglementations en vigueur. Sur le territoire européen, la norme R58-03 est entrée en vigueur le 1er septembre 2021. Cette norme augmente de 80% les contraintes admissibles par les BAE en cas de crash.

Plutôt que d'adapter nos BAE existantes, nous avons choisi de faire de l'introduction de cette norme une opportunité pour améliorer notre offre de produits. Nous avons ainsi entièrement repensé la gamme des BAE, en simplifiant leur montage pour le carrossier, en améliorant leur durabilité pour l'utilisateur et en introduisant de nouveaux modèles.

La création de cette nouvelle gamme a nécessité un travail d'équipe entre vous, les ingénieurs et le centre de recherche et développement. Quelle est la valeur innovante de cette gamme ?

Le siège social et l'usine Marrel sont sur le même site : c'est une grande chance pour nous car cela nous permet d'être présents à chaque étape de la vie d'un produit : conception, prototype, tests, industrialisation, production en série.

Toutes les équipes concernées sont ainsi présentes pour échanger et ajuster le processus lorsque

cela est nécessaire, que ce soit sur notre banc d'essai spécifique à la BAE, ou dans l'unité créée spécialement pour la fabrication dans notre usine. Grâce à ce partage de savoir-faire et au sens de l'innovation propre à Marrel, nous sommes en mesure de proposer 4 types de Barres Anti-Encastrement toutes homologuées : télescopique, fixe, Panto et inclinée, en kit prêt à poser.

Les barres sont assemblées et peintes dans notre usine, permettant un gain de temps au montage pour nos partenaires concessionnaires.

Le calcul est vite fait : la BAE Inclinée avec barre désaxée de Marrel est montée en 4h contre 10h de montage + 2h de peinture pour celle de nos concurrents.

La nouveauté de la gamme est la BAE Inclinée qui bénéficie par ailleurs d'un système d'orientation par crabotage breveté, permettant de régler son inclinaison sans perçage ni soudure. Elle est ainsi très rapide à installer tout en garantissant une adaptation facile aux spécificités de chaque montage.

En quoi reconnaissez-vous le savoir-faire de Marrel ?

L'esprit d'innovation fait partie de l'ADN de Marrel ; dès sa création en 1919, l'entreprise a inventé des produits qui sont désormais déclinés dans le monde entier comme l'Ampliroll®, le Multibenne® et le compas. Nos équipes travaillent continuellement à des innovations techniques permettant d'améliorer le quotidien des utilisateurs de nos produits et accessoires.

Les remontées de terrain par nos partenaires distributeurs de Fassi Group nous permettent ainsi d'être à l'écoute des besoins du marché afin de leur proposer des produits en adéquation avec leurs besoins, tels que les kits BAE prêts à poser.

L'utilisation des BAE est également simplifiée grâce à un système de déploiement rapide facile à mettre en œuvre, garantissant un haut niveau de sécurité en fonctionnement.

Quels avantages ces innovations apportent-elles aux utilisateurs des produits Marrel ?

Outre le gain de temps de montage dont bénéficie le carrossier, l'utilisateur final n'est pas en reste.

En réponse à la nouvelle réglementation, Marrel a augmenté la résistance mécanique de ses BAE, leur permettant de résister à une force de 18T.

MARREL COMPLÈTE SON IDENTITÉ VISUELLE: nouvelle documentation et site web

Deux ans après avoir célébré son centenaire et dévoilé sa nouvelle identité visuelle, Marrel finalise sa gamme de supports visuels à destination de ses partenaires distributeurs, concessionnaires et clients. Une gamme complète de documentations a été créée pour différentes cibles : prospects, utilisateurs et experts.

4 documentations ont été produites en 5 langues : Français, Anglais, Allemand, Italien et Espagnol pour répondre aux besoins de ses 46 distributeurs dans le monde.

La documentation Corporate, comme son nom l'indique, présente la société Marrel : histoire, activité, produits et fonctionnement. Elle a été présentée à l'occasion du 100ème anniver-

saire de Marrel.

La documentation sur les produits Ampliroll® et Multibenne®, présente la gamme de bras de levage en 3 familles : Urban, Flex et High, présentée en fuchsia. La gamme de Multibennes® est présentée en vert.

Cette documentation présente les avantages et les points forts de chaque famille de produits pour guider l'utilisateur dans son choix.

Ces codes couleurs sont ainsi devenus le fil conducteur de la présentation des produits Marrel ; on les retrouve sur tous les autres supports de communication. Les 28 fiches produits ont également été renouvelées.

« Deux ans, cela peut paraître beaucoup - dit Céline Castaldo,

responsable communication de Marrel -, mais c'était en fait le temps nécessaire pour repenser complètement nos supports de communication. Nous sommes également accompagnés par Oh ! Studio, notre agence de communication depuis le début de ce projet. Tout le contenu de la documentation et du site internet a été repensé : photos, textes, segmentation, en 5 langues. Un travail de longue haleine qui s'inscrit dans la continuité de la charte graphique présentée lors du centenaire ».

Autre élément important, le site marrel.com a été entièrement renouvelé : la structure, les visuels et les textes ont été conçus pour coller aux besoins des internautes et aux règles du référencement (le SEO).

LA NOUVELLE GAMME DES BAE

- BAE Panto
- BAE télescopique
- BAE fixe
- BAE inclinée
- BAE pour Multibennes®



CRANAB A DÉVELOPPÉ UNE TOUTE NOUVELLE GRUE POUR **VIMEK** **NEXT GENERATION**



#CranabAB

FOCUS CRANAB

La grue a été conçue pour s'adapter parfaitement au nouveau transporteur et a déjà reçu des réactions très positives de la part des utilisateurs



Cranab®
FASSI GROUP

La nouvelle génération de grues de Vimek est maintenant sur le marché. Une nouvelle gamme de grues qui met l'accent sur la durabilité, l'environnement de travail, et la productivité.

La nouvelle grue est le résultat d'une collaboration au sein du groupe Cranab, entre Vimek et Cranab. Les caractéristiques et la géométrie de la grue sont similaires à celles des grues plus grandes et plus modernes de Cranab, mais la FC4 est une conception plus compacte, spécialement développée pour Vimek Next Generation. **Anders Strömgren, PDG de Cranab, et Johannes Nilsson, PDG de Vimek, nous parlent dans cette interview des détails et des coulisses de cette collaboration.**

Cranab a apporté à Vimek son expérience, ses produits et ses innovations. Comment cette collaboration s'est-elle développée ?

Vimek a réalisé une étude de marché et une enquête auprès de ses clients sur les

performances et les caractéristiques qu'ils attendaient de la grue de leur nouvelle machine. Comme il n'y avait pas d'équivalent sur le marché, Cranab a développé une nouvelle grue pour porteurs de classe compacte.

Quelle est la part de l'expérience et des produits de Cranab dans cette nouvelle grue pour Vimek ?

Cranab développe et produit des grues pour machines forestières depuis plus de 60 ans. Il y a longtemps que nous n'avons pas fabriqué une grue de la taille de la FC4, mais nous avons utilisé toute notre expérience des modèles plus grands et les principales lignes de conception peuvent être reconnues à partir de ceux-ci.

Vimek travaille sur sa nouvelle génération de produits. Cranab a également lancé sa nouvelle génération de produits il y a quelque temps.

Quelles sont ses principales caractéristiques ?

Il y en a plusieurs. Les principales sont : le

mécanisme de rotation, la colonne dans un boîtier moulé avec un mécanisme à crémaillère et à goupille dans un bain d'huile est une conception éprouvée, précise et fiable que nous utilisons avec succès depuis longtemps ; la colonne et les flèches sont soudées.

Nos procédés de soudage sont certifiés selon la norme ISO 3834-2, ce qui permet d'obtenir une conception lisse et des composants robustes ; l'attelage à 4 points entre la flèche principale et la flèche extérieure permet d'obtenir un couple de levage uniforme sur toute la zone de travail ; l'acheminement des tuyaux et des conduites hydrauliques assure une bonne protection et une longue durée de vie des composants du revêtement ; l'extrémité de la flèche est équipée de tuyaux bien protégés pour un temps de fonctionnement élevé et des besoins de maintenance réduits ; le grappin CR19 de Cranab.



Anders Strömgren
PDG de Cranab



La question de la durabilité environnementale est de plus en plus essentielle. Comment l'interprétez-vous dans votre travail et vos machines ?

Par différentes actions : matières premières recyclables, par exemple l'acier ; composants bien protégés pour un moindre besoin de réparation et de maintenance ; conception du système hydraulique pour réduire les pertes et économiser du carburant pour la machine. Nous tenons compte de la durabilité en général lors du développement et de la production de nos produits.

Johannes Nilsson
PDG de Vimek



Quelles sont les principales caractéristiques du nouveau modèle de grue de série développé par Cranab ?

Il s'agit d'une mini-grue pour porteurs au design moderne, avec des capteurs adaptés aux porteurs de classe compacte. Il s'agit d'une grue rapide et légère dont le but est de rendre la prochaine génération de porteurs Vimek efficace tant au niveau du travail que de la consommation d'énergie. Nous utilisons les données des capteurs dans notre système de contrôle pour réaliser le Smart Crane Control «SCC», une solution logicielle qui permet à l'opérateur de contrôler la position de la pointe de l'outil et non chaque cylindre hydraulique. Le SCC se traduit par une plus grande assistance de l'opérateur par rapport à la machine et permet de maintenir une production plus élevée avec une consommation d'énergie moindre.

Quels sont les besoins spécifiques du marché pour ce type de grue et à quelles exigences répond-elle ?

Les machines forestières de classe compacte comme Vimek sont devenues populaires dans la foresterie durable. Les machines d'éclaircissement nécessitent peu d'espace et le peuplement peut être éclairci avec la meilleure qualité puisqu'aucun arbre ne doit être coupé pour faire de la place aux machines. Cela signifie que les meilleurs individus peuvent être conservés pour produire des peuplements forestiers de haute qualité et à forte croissance. Comme les machines sont dimensionnées pour traiter des arbres plus petits et sont conçues dans le but de réduire la puissance de la transmission et de l'hydraulique de travail, cette machine devient économe en énergie avec une faible consommation de diesel par heure et par volume de bois produit. L'objectif principal des machines de classe compacte est l'éclaircissement, mais il existe également d'autres tâches, comme dans les forêts anciennes, le ramassage des arbres morts ou mourants sans avoir besoin de couper les



arbres sains en croissance pour mettre la machine en place. La grue doit donc être suffisamment puissante pour soulever ces troncs souvent volumineux et les transporter jusqu'au chantier.

Cette nouvelle grue fait partie de la Vimek Next Generation. Une génération qui se concentre sur la durabilité, l'environnement de travail, et la productivité. Pouvez-vous nous parler du projet «Next Generation» ?

Nous entrons dans une nouvelle ère où la sylviculture durable sera l'une des clés de la lutte contre le changement climatique tout en préservant la biodiversité des forêts. Nous devons être plus précis dans notre façon de faire ; et les machines de classe compacte peuvent être un outil utile pour les forestiers afin de façonner la forêt comme ils le souhaitent avec un impact minimum de la machine.

C'est un travail important que d'être forestier et opérateur de machines forestières et nous devons offrir un bon environnement de travail pour que les personnes qualifiées apprécient leur activité et leur environnement pour rester longtemps et continuer à développer la sylvicole. Il y a toujours un aspect économique et la production doit être élevée dans la foresterie moderne pour être complète.

Cette grue est un exemple concret de la collaboration avec Cranab. Comment ce projet a-t-il été construit ensemble ?

Dès le début, les concepteurs de Cranab ont eu un aperçu complet du projet. Nous préférons discuter de ce que la fonction de la grue doit accomplir et de la manière dont l'expérience de son utilisation doit se dérouler devant les chiffres. Nous avons mis le prototype en service aussi rapidement que possible

pour recueillir les commentaires des opérateurs. Plusieurs modifications ont été apportées à la fonction grue au cours du projet, mais je dirais que nous avons largement bénéficié de la longue expérience de Cranab pour réaliser un prototype proche de ce que nous voulions du premier coup.

La question de la durabilité environnementale est de plus en plus fondamentale. Comment l'interprétez-vous dans votre travail et vos machines ?

La société Vimek a l'avantage que ses produits sont issus de familles scandinaves, propriétaires de forêts et clients. Leur intérêt pour la sylviculture s'est naturellement orienté vers le développement durable, car la propriété forestière est transmise de génération en génération dans le but d'apporter un bénéfice économique pour vivre et d'utiliser la forêt pour les loisirs, la chasse et la randonnée. À partir de là, nous savons que nous disposons des caractéristiques de la machine qu'il est possible d'utiliser dans un modèle durable sous plusieurs aspects et je dirais que c'est la meilleure pratique pour aujourd'hui. Il y a aussi beaucoup de recherches en cours sur la façon dont la foresterie peut nous aider dans l'aspect des changements climatiques en cours et nous gardons l'attention sur la façon dont nous pouvons adapter cette expertise dans nos produits.

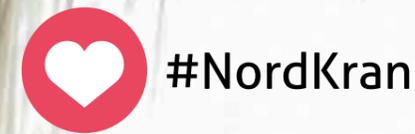
VIMEK NOUVELLE GÉNÉRATION

- Environnement de travail
- Plaisir de conduire
- En ligne
- Impact climatique
- Agilité
- Productivité
- Sympathie

Données techniques 6wd/8wd : 8WD

- ▶ 6wd/8wd : 8WD
- ▶ Poids : 7 tonnes.
- ▶ Largeur : 1,95m - 2,25 (dépend du choix des roues)
- ▶ Charge brute : 7 ton
- ▶ Direction : Double direction
- ▶ Moteur : Caterpillar.
- ▶ Grue : Portée 6,7m

FASSI ET **NORD-KRAN AS**, 40 ANS ENSEMBLE



1981-2021, 40 ans d'histoire et de croissance pour Nord-Kran AS, le concessionnaire Fassi pour la Norvège. Steinar Nord, président de la société et fils du fondateur, Erik Nord, revient sur les succès et les souvenirs qui ont conduit à cette étape importante



Steinar Nord
Président
de Nord-Kran AS

L'histoire lie Fassi à l'entreprise norvégienne Nord-Kran AS, qui fête cette année ses 40 premières années d'activité. C'est un anniversaire important, que Giovanni Fassi, président de Fassi Gru, et Steinar Nord, président de Nord-Kran AS, ont choisi de célébrer. Tous deux appartiennent à la deuxième génération de leurs entreprises. Tous deux ont pris la relève de leurs pères, en construisant deux entreprises unies par des valeurs, l'ouverture, l'attention portée aux personnes et le sentiment d'appartenance. Nord-Kran AS a été fondée en 1981 par Erik Nord, qui avait découvert Fassi en 1974, l'année où il avait vendu sa première grue Fassi. Il a installé son premier bureau dans une pièce de sa maison, explique son fils Steinar Nord dans cette interview. Au fil des années, l'entreprise s'est développée, jusqu'à devenir le concessionnaire officiel de Fassi pour la Norvège en 1981.

NORD-KRAN AS
Postboks 104, Industriveien 5 Hagan, Oslo 1483 - Norvège

www.nord-kran.no



NORD-KRAN AS



Nord-Kran est devenu concessionnaire Fassi en 1981. Dès le début, l'entreprise s'est imposée comme leader dans la construction d'aménagements pour camions, remorques et grues.

Elle dispose aujourd'hui d'un vaste parc de grues, de grues mobiles et de remorques spéciales pour toutes les formes de transport et tous les secteurs. Nord-Kran AS fournit toute la large gamme de grues Fassi, de 1 à 215 tonnes, pour un total d'environ 60 grues différentes et 30.000 configurations différentes. Cela signifie des solutions sur mesure et une gamme incroyablement large. En 2020, l'entreprise a déménagé d'Oslo à Industriveien, dans la zone industrielle de Skytta. L'entreprise dispose d'une surface couverte de 2 400 mètres carrés, en plus de l'espace extérieur.

40 ans d'activité avec Fassi est une étape importante. Quels ont été les moments importants dans la croissance de votre entreprise ?

Il n'y a pas un moment en particulier. Il y en a beaucoup. Sans aucun doute, la chose la plus importante qui nous a permis de croître au fil des ans a été l'accent mis sur les personnes et les relations humaines. Nous sommes et avons toujours été une famille. Aussi bien en tant que Nord-Kran que dans nos relations avec Fassi. Dès le début, mon père et moi avons eu le sentiment de faire partie d'une grande famille, et c'est ce qui fait la force de notre relation.

Quarante ans après, quelle sera la prochaine étape ? Comment votre entreprise se développe-t-elle sur le marché concurrentiel actuel ?

Nous nous développons bien, surtout grâce au travail continu avec Fassi et à notre orientation particulière vers le client. Nous avons récemment déménagé dans un nouveau

siège, plus grand et plus attrayant. Nous nous sommes développés en termes d'innovation et de technologie, et nous avons maintenant un effectif de 18 personnes. Le prochain objectif ? Il s'agit plutôt d'un objectif personnel. J'aimerais poursuivre l'histoire de Nord-Kran en tant qu'entreprise familiale, et il serait donc merveilleux que mes enfants y participent.

Quand et pourquoi votre père a-t-il commencé à travailler chez Fassi ?

Immédiatement. Mon père a vendu sa première grue Fassi en 1974. C'était une M4, vendue à Oslo. Je l'ai cherché récemment, parce que je voulais l'acheter et la ramener à la maison, mais ce n'était pas possible. En 1981, la relation avec Fassi s'est renforcée et nous sommes devenus le concessionnaire officiel pour la Norvège. Fassi nous a toujours soutenus, surtout à cette époque.

Quels sont vos points forts en tant qu'entreprise ?

Sans aucun doute le service client. J'ai grandi

MILESTONES

1974
Première rencontre d'Erik Nord avec Fassi

1981
Nord-Kran devient concessionnaire officiel de Fassi

2009
Steinar Nord devient le directeur général de l'entreprise

2020
Le nouveau siège à Industriveien



dans l'entreprise, et l'attention portée aux besoins, aux demandes et au soutien des clients a toujours été un facteur central.

Sur un marché souvent difficile, deux aspects sont fondamentaux : connaître le produit et écouter les gens. C'est en suivant ces deux lignes directrices que nous avons créé notre service dans le Nord-Kran AS.

Quelles sont les forces de Fassi vues par le marché norvégien du levage ?

La qualité du produit, l'attention aux demandes du marché et l'innovation.

Comment les caractéristiques technologiques des grues Fassi sont-elles reçues par le marché norvégien ?

Très bien, car Fassi est le leader en termes d'innovation dans le secteur du levage, et du point de vue des nouvelles technologies, elle est toujours avant-gardiste.

Le marché a beaucoup changé au cours des 10 - 15 dernières années, et les clients demandent maintenant plus d'innovations qu'auparavant.

UN F455RA AU SERVICE DE "TATIE JU"

L'avion classique allemand Junkers a été démonté et transporté de Mönchengladbach à Mühlheim, en Allemagne. Un rôle central a été joué par la grue Fassi et son propriétaire, la société Auto-Obermann, à qui l'opération a été confiée

Une grue F455RA est venue au secours de «Aunty JU», l'avion allemand de Junkers qui fêtera bientôt son centième anniversaire. Bien qu'il ne puisse plus voler, le JU 52 reste un symbole de l'histoire allemande du XXe siècle et de l'aviation européenne.

Il y a quelques mois encore, le Junkers 52 avait élu domicile dans le hangar Hugo Junkers, près de l'aéroport régional de Mönchengladbach. En mai dernier, la société WDL Luftschiffgesellschaft a décidé de déplacer l'avion vers son siège à l'aéroport d'Essen-Mühlheim, à une cinquantaine de kilomètres de là.

L'opération de transport a d'abord nécessité le démontage des pièces de l'avion, puis la manipulation des pièces, leur chargement sur un camion et leur transport vers la nouvelle destination.

C'est dans ces phases qu'un rôle fondamental a été joué par la grue F455RA, appartenant à la société allemande Auto-Obermann basée à Mühlheim et spécialisée dans la location d'équipements pour le levage et le transport lourd.



Auto-Obermann GmbH

Hänflingstraße 15, 45472 Mühlheim an der Ruhr, Allemagne



www.auto-obermann.com

LES OPÉRATIONS DE DÉMANTÈLEMENT ET DE MANUTENTION

L'avion, fabriqué principalement en aluminium, a été entièrement démonté ; les sections de la queue, les volets d'ailes, l'hélice, les pièces du châssis, les sièges des pilotes, le capotage du moteur et les moteurs radiaux à 9 cylindres. La manipulation de la section médiane du JU 52 et des ailes a nécessité l'intervention de la grue Fassi.

«Les grues italiennes Fassi font leurs preuves pour notre entreprise depuis de nombreuses années», explique le Junior Manager Nick Obermann, qui conduisait pour l'occasion la Renault Premium à 4 essieux sur laquelle est montée la grue. «Nous apprécions beaucoup ces machines, tant pour leur puissance de levage que pour leur polyvalence».

Cette puissance et cette polyvalence de la grue Fassi étaient exactement ce dont on avait besoin à l'intérieur du hangar Hugo Junkers. La première opération a consisté à soulever et à transporter les deux ailes de 3,80 m de large du hangar à la remorque à l'extérieur. Le hangar étant assez bas, la grue a dû travailler avec un angle d'approche négatif entre le bras de levage et le bras principal. Les manœuvres étaient gérées et suivies par Obermann lui-même via le contrôleur radio V7. Le fuselage, d'environ 14 m de long, a d'abord été déplacé à l'extérieur avec un cadre auxiliaire, puis soulevé par la grue et positionné sur sa propre remorque dédiée. Trois semi-remorques ont été nécessaires pour transporter l'avion. Une fois arrivées à destination, les pièces ont été positionnées dans le hangar de la WDL Luftschiffgesellschaft, aménagé pour l'occasion en atelier temporaire pour la reconstruction de «Tatie JU».

«C'était une tâche très spéciale pour nous», a expliqué Kreuzer, le chef des opérations qui, avec Dirk Obermann, a organisé le transport. «Pratiquement tous les membres de l'équipe Obermann savaient exactement ce que signifiait la combinaison de lettres et de chiffres J-U-5-2. Cependant, seuls quelques-uns avaient vu l'avion de première main, et encore moins en pièces détachées !».

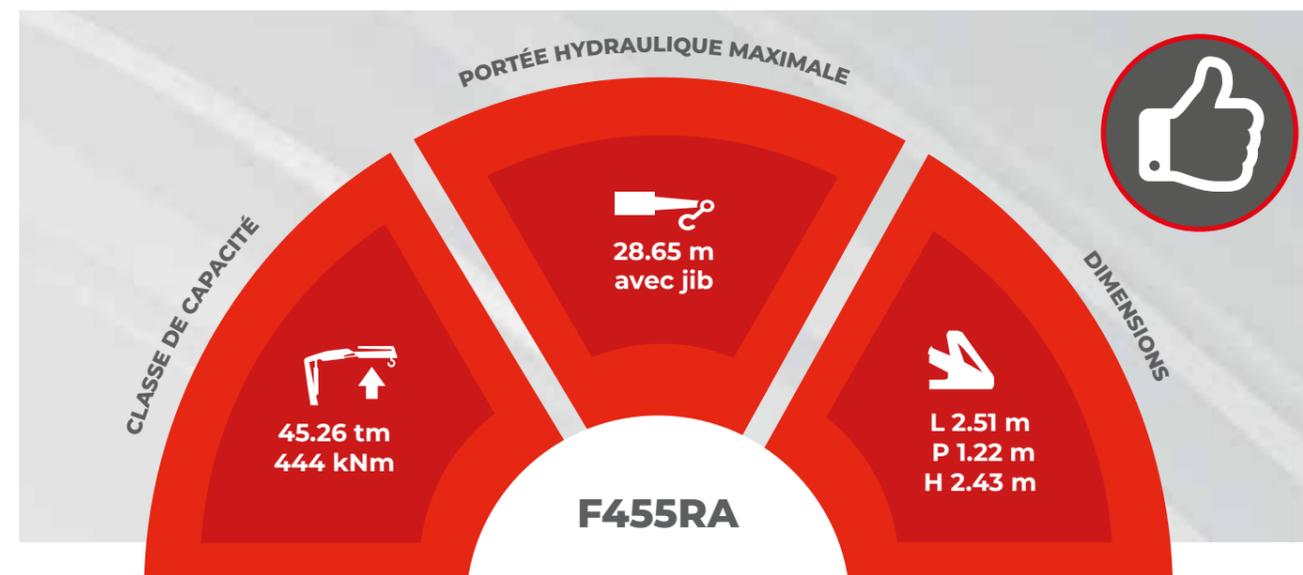
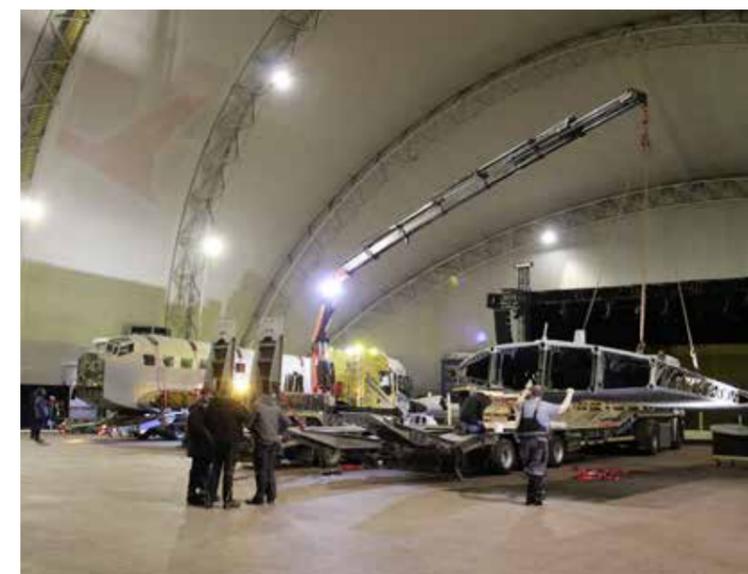


JUNKER JU 52

Le Junkers JU 52 était un avion trimoteur de fret et de passagers produit par la société allemande Junkers depuis le début des années 1930 et utilisé initialement comme avion civil puis pour le transport, principalement par la Luftwaffe. Surnommé Tante Ju (Aunty Ju [2]) par les puissances de l'Axe, et Iron Annie par les troupes alliées pendant la Seconde Guerre mondiale.



LA MANIPULATION DE LA SECTION MÉDIANE DU JU 52 ET DES AILES A NÉCESSITÉ L'INTERVENTION DE LA GRUE FASSI



LA FORCE DES FASSI REPRÉSENTÉE AUX PAYS-BAS PAR DE JONG

Entretien avec Jan de Jong,
propriétaire de De Jong IJmuiden,
le concessionnaire Fassi pour
les Pays-Bas. Une histoire qui a
commencé en 1983

Pour le concessionnaire Fassi des Pays-Bas, il y a deux mots clés : «expérience» et «qualité». «Expérience» que De Jong IJmuiden s'est forgée au cours de 38 ans d'histoire avec Fassi, et «qualité», pour répondre depuis des années aux clients fidèles de l'entreprise avec soin, attention et passion.

La rencontre entre Fassi et De Jong remonte à 1982. D'un côté Fassi, en pleine expansion internationale, et de l'autre une entreprise familiale active depuis des années aux Pays-Bas dans le secteur des transports et du commerce.

Un an après cette première rencontre, la société De Jong IJmuiden, fondée par les conjoints Jan et Marianne de Jong, voit le jour et devient le concessionnaire officiel de la marque Fassi sur tout le territoire néerlandais. Une marque qui a récemment été rejointe par Cranab et Marrel.

De Jong IJmuiden

Eendrachtsstraat 1 - 1951 AZ Velsen-Noord - Pays-Bas



www.dejongijmuiden.nl



#DeJongIJmuiden

Quand De Jong IJmuiden a-t-il été fondé ?

De Jong IJmuiden a été fondé en 1983 par Jan et Marianne de Jong.

Jan travaillait auparavant dans une entreprise familiale active dans les secteurs du transport et du commerce qui avait été fondée en 1900. Grâce à tout son travail dans l'entreprise familiale, Jan a eu l'idée pionnière de créer sa propre entreprise.

Comment et quand le rapport avec Fassi a-t-il commencé ?

Lors d'un salon de l'automobile en 1982 à Bruxelles. Je suis allé au salon avec mon père et j'ai été très frappé par les grues Fassi. C'est à ce moment-là que j'ai pris contact avec eux. Peu de temps après, avec Franco Fassi et Luigi Porta, nous avons discuté et établi le contrat pour nous permettre de vendre des grues Fassi aux Pays-Bas.

Quelle a été la première grue vendue aux Pays-Bas, et pour quel type de travail ?

C'était une F3.1 montée sur un camion Ford D. La grue a été vendue à la municipalité de Bloemendaal, qui l'a utilisée pour tous les travaux municipaux en combinaison avec une benne arrière et une pince.

Quels secteurs sont demandeurs de grues Fassi ?

Les secteurs les plus importants pour le marché néerlandais sont le bâtiment et la construction. Naturellement, il y a un grand nombre de marchés qui nous intéressent particulièrement, par exemple la logistique, le transport

CHIFFRES

15

Employés

1

Agence aux Pays-Bas

29

Agences pour l'ensemble des concessionnaires et des points de service

5.500 m²

Superficie

50/75

Grues Fassi vendues en un an

lourd, le secteur public, la collecte des déchets, le secteur maritime et bientôt le secteur militaire, grâce à l'accord avec Fassi Gru S.p.A. et Scania Suède pour l'armée royale néerlandaise.

Aujourd'hui, Fassi n'est plus une simple entreprise. C'est un groupe qui a élargi sa gamme de produits et de services grâce à l'intégration de Cranab, Marrel, ATN et Jekko. Quelle valeur ajoutée le groupe Fassi représente-t-il pour vous ?

Grâce aux possibilités offertes par le groupe Fassi, nous pouvons désormais proposer à nos clients un ensemble complet. Cela augmente les possibilités de vente, nous permet d'aborder différents marchés et fait de nous un acteur encore plus important sur le marché néerlandais. En ce qui concerne le groupe, nous représentons les trois marques Fassi, Marrel et Cranab pour les Pays-Bas. L'ajout des chariots élévateurs à bras et des grues pour le recyclage des déchets et la foresterie a ouvert un nouveau marché pour nous et pour notre organisation de concessionnaires, car les clients néerlandais préfèrent acheter l'unité complète, comme les grues ou les chariots élévateurs à bras, auprès d'un seul fournisseur, plutôt que de s'adresser à diverses entreprises.

Quels sont les points forts de De Jong IJmuiden ?

Ils sont nombreux. Sans aucun doute les compétences étendues des employés, l'excellent service à la clientèle, la part importante du



marché conquise, les relations personnelles et durables nouées avec les clients, le leadership en matière d'innovation de produits et le service très efficace. Notre force réside dans notre connaissance de tous les modèles de grues, ce qui nous permet de planifier et de créer des installations personnalisées «en interne». Nous sommes également le concessionnaire de grues qui a la plus longue relation avec un fabricant de grues aux Pays-Bas.

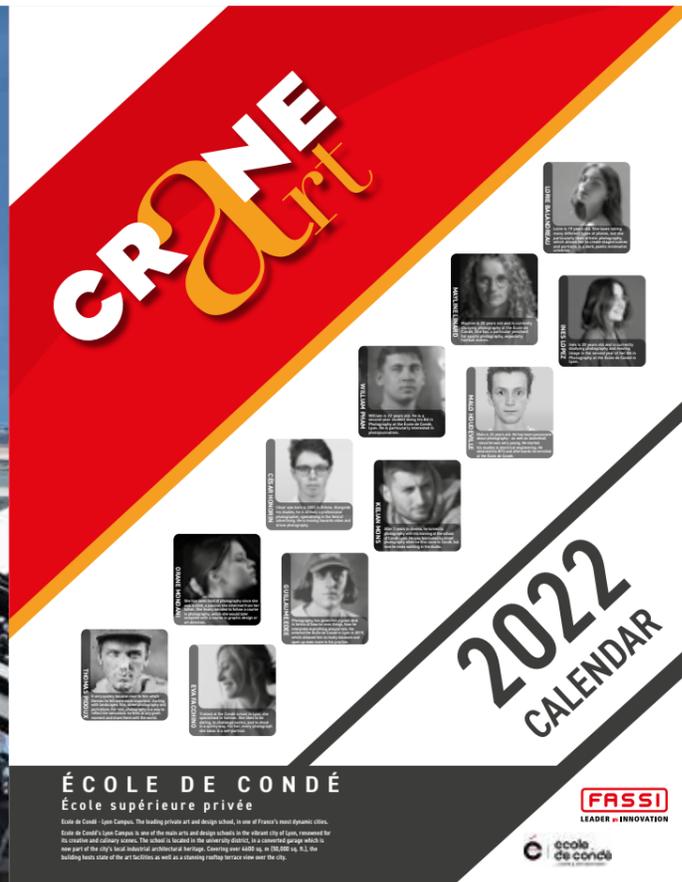
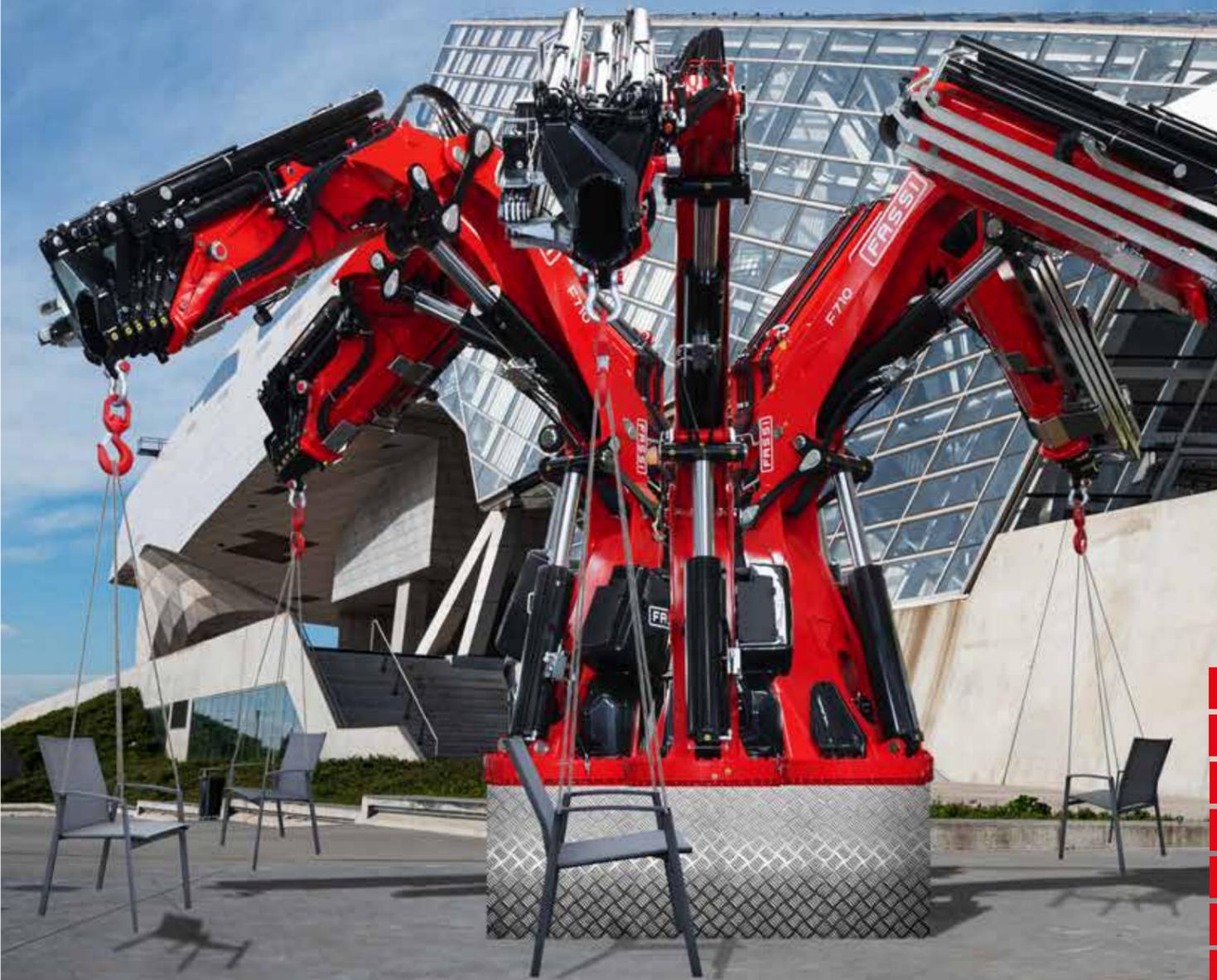
Parmi les nombreuses grues vendues, y a-t-il une vente qui vous a particulièrement marqué ?

Beaucoup de nos collaborations sont à long terme, et il est difficile d'identifier une commande particulière. Nous avons des clients tels que la Marine royale, l'Armée royale, la Police nationale, les Pompiers, un certain nombre d'agences

gouvernementales et de sociétés privées, grandes et petites, et même la Royal KLM Airlines. Il y a aussi des clients qui sont avec nous depuis le début. Je dois admettre que je suis fier de ma première grue F10.3 vendue et montée sur un camion. C'était il y a 38 ans, et à l'époque la grue F10.3 était considérée comme un modèle très lourd. Fassi était l'une des rares marques à disposer d'une grue chargeuse aussi lourde.

Un autre projet très spécial a été réalisé pour Royal KLM, qui consistait à expédier une série de camions différents utilisés pour l'aéroport de Schiphol, et pour lequel nous avons développé une grue spéciale utilisée pour le ravitaillement des avions. Nos grues se trouvent également sur l'Ain Dubai, la plus grande roue d'observation du monde, dont l'ouverture est prévue en octobre 2021.

2022 EST PLEIN D'ART ET DE CRÉATIVITÉ POUR FASSI



Le calendrier 2022 «CraneArt Project» de Fassi est le résultat du travail et de la collaboration entre les élèves de l'institut de l'École de Condé de Lyon et le photographe Dario Trisoglio. Douze projets et douze photographies de douze jeunes étudiants

 #ÉcoledCondéLyon

Des grues qui deviennent des manèges de foire ou qui font partie de sculptures de renommée internationale. Des machines célèbres pour leur puissance et leur polyvalence qui, grâce à l'imagination des jeunes étudiants créatifs, peuvent devenir des lampadaires dans le vieux Lyon ou des pendentifs sur un collier. Ces images, fascinantes et d'autres originales composent le calendrier 2022 «CraneArt Project» de Fassi, réalisé une fois de plus en collaboration avec l'institut École de Condé de Lyon, une école d'art et de design de renommée internationale, qui a également participé à l'édition 2019. Les douze images ont été réalisées par autant de jeunes étudiants avec l'aide et la collaboration du photographe Dario Trisoglio, car cette année, en raison des restrictions liées au COVID, les étudiants n'ont pas pu se rendre à Fassi pour prendre les photos nécessaires des grues.

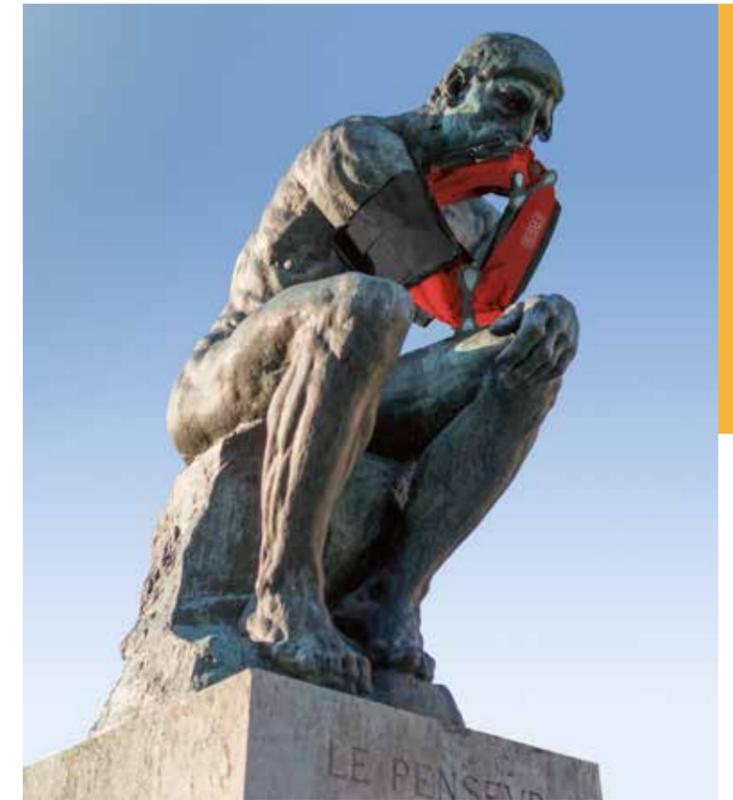
«Mon rôle était d'aider les étudiants à adapter leurs croquis à la réalité», explique Trisoglio. «Ils ont proposé ce qu'ils envisageaient à travers leurs dessins, en expliquant comment ils voulaient interpréter les grues. Nous avons pris des photos des machines sur la base de leurs indications, puis nous avons partagé les résultats avec eux».

Chaque projet est le fruit des suggestions faites par les élèves de



la deuxième année du Bachelor de photographie de l'École de Condé. Chaque idée est devenue une ébauche et un projet avec des dessins, des spécifications et des explications sur la façon de «transformer» les grues de manière créative. Une fois les six projets «gagnants» choisis, la production a battu son plein. «Malheureusement, cette année, les jeunes n'ont pas pu voir et photographier les grues en personne», poursuit M. Trisoglio, «et tout a été fait à distance».

Les six photographies qui composent la nouvelle édition du «CraneArt Project» sont le fruit de la créativité des jeunes et de l'habileté de Trisoglio à photographier les grues.



Pierre Gael Steunou
Directeur de l'institut de
l'École de Condé



Après l'édition 2019, un nouveau calendrier Fassi impliquant l'école de photographie de l'École de Condé à Lyon. Que représente pour vous cette collaboration avec Fassi ?

En tant qu'institut, nous sommes ravis et très fiers que nos étudiants aient été appelés à travailler sur un projet aussi professionnel et significatif.

Comment s'est déroulé le projet du calendrier 2022 ?

Les étudiants de la deuxième année du cours Bachelor ont commencé à travailler sur le projet à la fin de l'année scolaire. Ils ont commencé par des croquis, puis sont passés aux travaux préparatoires. La particularité de cette année est qu'en raison du COVID, les étudiants n'ont pas pu se rendre dans l'entreprise pour prendre les photos nécessaires. Cet aspect a été couvert par Dario Trisoglio, un photographe professionnel qui travaille souvent avec Fassi et qui a effectué un

travail merveilleux et extrêmement difficile pour adapter les croquis à la réalité. Une fois le travail des étudiants terminé, Dario a retravaillé certaines des photos afin de les adapter aux exigences de Fassi.

Quel est le fil conducteur de ce nouveau calendrier ?

Les élèves n'ont pas reçu de thème ou de sujet spécifique. Ils étaient tous libres de choisir, ce qui a conduit à la présentation d'un large éventail d'idées, allant des jeux à l'art.

Comment les élèves ont-ils abordé ce projet ?

Chaque étudiant a travaillé sur sa propre idée, avec le soutien de l'équipe pédagogique et directement avec Fassi. La phase initiale de recherche a été suivie par la création d'un dossier comprenant un croquis de l'image finale (un photomontage de grues Fassi) et une idée créative avec une description écrite. Ces documents ont été envoyés au photographe en Italie, qui a pris les clichés des grues sur place. Les étudiants ont ensuite intégré et composé les différents éléments pour créer l'image finale.

Quel a été l'aspect le plus difficile ?

Compte tenu de la situation, il y a eu deux difficultés : fournir des indications suffisamment

claires au photographe pour que les photos soient prises à Fassi, et composer les éléments les plus divers pour créer une image unique.

Comment l'idée de la grue a-t-elle été transmise à travers les images ?

Chacun de nos étudiants a mis ses propres rêves et sa créativité dans les projets créés. Leur imagination leur a permis de donner à ces machines une identité anthropomorphique, avec leurs propres bras, mains et cerveaux. Ces idées créatives des élèves ont «transformé» ces étranges humanoïdes d'acier en créatures.

ÉCOLE DE CONDÉ

Les photographes sont issus de l'antenne lyonnaise de l'École de Condé, l'un des instituts les plus importants de la ville dans le domaine de l'art et du design, qui propose à ses étudiants des cours de design appliqué, d'arts graphiques et numériques, de photographie et de conservation du patrimoine. Le Bachelor en photographie de l'École de Condé est basé sur les principaux aspects du métier de photographe d'un point de vue technique, créatif et professionnel. Proposé par les trois antennes de l'école à Lyon, Nancy et Paris, il place la valeur de la photographie au centre des enjeux de la communication visuelle, en recherchant de nouvelles formes d'interaction et de synergie entre

photographie, graphisme et vidéo.

PROJET CRANEART

Le calendrier Fassi «CraneArt Project», qui est chaque année le résultat de la collaboration entre l'entreprise et les jeunes esprits créatifs d'une série d'instituts d'art européens, vise à explorer les nouvelles caractéristiques esthétiques et fonctionnelles des grues hydrauliques vues de différents points de vue et représentées par la photographie créative.

École de Condé Lyon
23 Rue Camille Roy, 69007 Lyon, France



<https://ecoles-conde.com/campus/ecole-de-conde-lyon/>



LIFTING TOMORROW

International Information Magazine of the **FASSI GROUP**

A VENIR

Le nouveau système SHT Fassi
(System Hybrid Technology)
appliqué à une grue Fassi en service.

