

# Onbekend maar bemind

*Gebruikers zijn heel tevreden over hun Ljungby-wielladers*

Ze zijn geliefd bij een select gezelschap gebruikers, zo blijkt uit dit gebruikersrapport over de relatief onbekende wielladers van Ljungby Maskin uit Zweden.

Bij het redactionele speurwerk naar ervaringen met bepaalde merken en typen machines lopen we vanzelfsprekend ook tegen de problemen van gebruikers aan. Met de pluspunten en specifieke zaken rondom inzet, service en kosten ontstaat dan op den duur in artikelvorm een plaatje dat meer is dan wat fabrikanten bij de introducties optimistisch in hun persberichten schrijven. Nu schrijft het Zweedse Ljungby zelden persberichten, dus kunnen we het merk ook niet op leugens betrappen, maar gesprekken met tien collega-ondernemers leveren een bovengemiddeld positief beeld op over de laadchoppen uit het Zuid-Zweedse Ljungby. De ervaringen van die gebruikers zijn zo positief, dat je haast verbeterd op zoek gaat naar een smetje op het blazoen en dat vind je dan ook. Maar wanneer dan vervolgens blijkt dat de monteur snel ter plekke was en het euvel verhielp, dat de onderdelen op voorraad waren, dat de rekening meeviel of dat de importeur snel een ruilmachine inzette, dan blijft het beeld positief.

Ljungby-wielladers zijn net zo eigenzinnig als fabrikant Rune Andersen, die in 1983 een wielladerfabriekje begon. Daarvoor verdiende hij zijn geld in het familiebedrijf met heftrucks en als de Zweedse importeur van FiatAllis. Hij wist van aanvang af wat hij wel en niet wilde: kwaliteit, doelmatigheid en degelijkheid, maar geen grote aantallen volgens de laatste designhype bouwen. Daarmee koos hij niet voor een figurantenrol op de marktaandeelijstjes van dat andere Zweedse merk, de Amerikanen, de Duitsers of de Japanners. In de afgelopen jaren is Ljungby volgens eigen zeggen vooral bezig geweest om 's werelds beste wiellader te bouwen. Dat doet denken aan de heren Rolls en Royce, een eeuw geleden, maar het blijkt ook in de huidige tijd mogelijk.

## Keuzes maken

Dat streven naar 'de beste' begint met keuzes maken. Zoals die voor een hoog eigen productieaandeel, zodat je de



Peter Toering, Toering Loonbedrijf en Grondverzet, Oudega (Fr.)

## Tweede leven

Na zeven jaar ervaring met een L10 (9500 uur) vond Peter Toering het tijd voor een andere Ljungby. Het werd een L11, omdat de L13 voor inzet op het Friese veenland te zwaar is, terwijl de L9 te licht is op de graskuil. Toerings L11 heeft in drie jaar bijna 3000 uur op de klok gezet en de machine wordt overwegend ingezet in agrarisch en cultuurtechnisch werk. Qua hydrauliek vindt Peter de Volvo L60F sneller, maar dat komt ook door het verschil tussen parallelle en TP-kinematic. Zijn beoordeling: lage onderhoudskosten, een behoorlijk hoge restwaarde en daarmee een nette uurprijs. Andere pluspunten zijn de hoge indringkracht, het lage geluidsniveau, de robuuste bouw en de goede gewichtsverdeling. En de minpunten? "Een airco die het niet helemaal trekt, kraakjes en piepjes in de assen in de bochten, de omkeeran die gras naar binnen zuigt dat handmatig moet worden verwijderd en voor loonwerkbegrippen een te kleine brandstoftank. Zijn machine verbruikt in het zware werk tot twintig liter per uur. Zijn overweging: "Een Ljungby leeft langer. Je zou na zeven of acht jaar kunnen overwegen om er een nieuwe motor in te zetten voor een tweede leven. Het model is dan nauwelijks veranderd en je kunt weer een tijd vooruit."



Op het gebied van indringkracht en trekkracht kent Peter Toering geen sterkere wiellader dan zijn Ljungby L11.

kwaliteit kunt beheersen en onderdelen op elkaar kunt aanpassen, maar ook de keuze voor parallelle kinematic. Daarbij heeft Rune Andersen zich laten inspireren door FiatAllis. Zijn motto 'wat goed is, moet je niet veranderen' houdt hij ook vast voor het chassis en de beplating, want daarin is na 27 jaar nauwelijks verandering zichtbaar. Zo is de stuurhoek van begin af aan gesteld op tweemaal 45 graden en lijken de machines per definitie ontwikkeld voor inzet in de industrie en overslag. Natuurlijk hebben de Ljungby's een evolutie ondergaan, maar die is onderhuids beter zichtbaar en uiterlijk hooguit in en aan de cabine. Kocht Andersen in de eerste jaren zijn motoren bij Volvo, na een Deutz-tussenstap zijn de machines tot en met de L20 vanaf 2007 uitgerust met de Mercedes-Benz OM906LA-zescilinder. In de grotere L25 en L30 monteert de fabrikant de Scania DC12-twaalflitermotor. De keuze voor aandrijflijnen is risicoloos: ZF's WG Ergopower-transmissies en assen van ZF, met uitzondering van de L18 en L20, die zware industrieassen van Graziano mee krijgen. Gemiddeld genomen worden er tussen de 250 en 300 laders geproduceerd bij Ljungby Maskin. Daarvan gaat ongeveer tien procent naar de Nederlandse markt, waar tegenwoordig ruim 300 wielladers van het merk in bedrijf zijn. De machines worden in ons land ingezet in de wegenbouw, het cultuurtechnisch werk, het agrarisch loonwerk en in de overslag en industrie in havens, de kunstmestindustrie, de vuiloverslag en de (petro)chemie.

## Tien gebruikers

In onze gebruikersenquête verzamelden we de ervaringen van tien bezitters van de L9, L11, L12 (tegenwoordig L13) en L14 (L15) en zij kunnen uitspraken doen over achttien machines. Een van de gebruikers heeft nog een L1321 uit 1993 met 16.000 uur op de klok. Ooit gebruikt gekocht met 7000 uur en nauwelijks problemen mee gehad. "Sterk, lekker kort en wendbaar en met een

Siemen Huisman, Huisman BV, Venhuizen (NH)

## De nieuwe O&K...

"Wij zijn van huis uit O&K-mensen", zegt Siemen Huisman. Hij heeft dan ook nog drie L15-laders in bedrijf. "Zes jaar geleden konden we nog de hand leggen op een van de laatste, daarna was het over met O&K", vertelt hij. Twee jaar geleden moest er een nieuwe wiellader bij komen en de machinist vroeg expliciet om een Ljungby. Huisman: "Volgens hem zat daar het beste van alle merken in. Toen ik de Ljungby voor het eerst zag, moest ik denken aan een twintig jaar oude Volvo: hoekig, maar degelijk. Alles uit staal, ook de motorkap. De prijs viel me mee, dus hielden we centjes over om hem te pimpen in de bedrijfskleuren en met mooie belettering en een chromen uitlaat en een filter bovenop. Zo kreeg hij meer uitstraling, passend bij ons bedrijfsimago."

Siemen Huisman is tevreden over de L9, die na nog geen anderhalf jaar tegen de 1800 draaiuren aan zit. "De machine is met gemiddeld tien liter per uur zuinig in ons soort werk", vertelt hij. Huisman vindt hem in standaarduitvoering ook compleet. Met airco, een omkeerbare koelfan, een ruime cabine met goed zicht op het werk en alles wat er op een shovel hoort te zitten. Deze L9 wordt vooral ingezet in straatwerk en wegenbouw en is voor zijn afmetingen erg sterk in het schuiven en uitbreken. Huisman: "Laatst zei een klant nog tegen me: 'Stuur die jongen maar met die nieuwe O&K...'"



Als in de toekomst Huismans andere O&K's worden ingeruild, staat het Zweedse merk hoog op de lijst. En die zullen dan ook wel snel de bedrijfskleuren krijgen.



## Ljungby-wielladers\*

Model	L9	L11	L13	L15	L18
<b>Werkklaar gewicht</b>	9,5-10,5 ton	10,9-11,5 ton	12,8-13,6 ton	14,5-16 ton	17,2-19 ton
<b>Bakinhoud</b>	1,6-2,0 m <sup>3</sup>	1,8-2,2 m <sup>3</sup>	2,0-2,3 m <sup>3</sup>	2,4-2,8 m <sup>3</sup>	3,1-3,8 m <sup>3</sup>
<b>Max. vermogen</b>	130 kW (174 pk)	130 kW (174 pk)	150 kW (210 pk)	150 kW (210 pk)	205 kW (275 pk)
<b>Max. koppel</b>	700 Nm	700 Nm	750 Nm	750 Nm	1100 Nm
<b>- in toereengebied</b>	1200-1600 tpm	1200-1600 tpm	1150-1650 tpm	1150-1650 tpm	1150-1600 tpm
<b>Transmissie</b>	ZF 4WG160	ZF 4WG160	ZF 5WG190	ZF 5WG190	ZF WG210
<b>Bandenmaat</b>	17.5R25	20.5R25	20.5R25	20.5R25	23.5R25
<b>Opbrengst pomp</b>	240 l/min.	240 l/min.	356 l/min.	356 l/min.	414 l/min.
<b>Werkdruk</b>	240 bar	250 bar	240 bar	250 bar	270 bar
<b>Dumphoogte (45°)</b>	2,65 m	2,75 m	2,66 m	2,66 m	2,95 m
<b>Kiplast 0°/45°</b>	6,5/5,5 ton	8,1/6,55 ton	9,3/7,7 ton	10,9/9,1 ton	13,9/12,9 ton
<b>Uitbreekkraft</b>	95 kN	95 kN	110 kN	120 kN	170 kN
<b>Vorkhoogte</b>	3,99 m	4,07 m	4,18 m	4,18 m	4,18 m
<b>Draaicirkel (band)</b>	9,88 m	9,84 m	9,96 m	10,18 m	10,60 m

\* Ljungby bouwt acht modellen van 9,5 tot 32 ton werklbaar gewicht en twee zware compactors: op wielladers gebaseerde vuilverdichters met stalen wielen. [www.ljungbymaskin.nl](http://www.ljungbymaskin.nl)

Onmiskenbaar Ljungby met dit hefframe, de gedrongen bouw, de ronde spatborden over de achterwielen en het slimme cabinetrapje. ►



Bij Huisman zijn ze heel tevreden over de L9, die in amper anderhalf jaar al bijna 1800 uur op de klok heeft gezet. ►

goede gewichtsverdeling voor stabiliteit en volle bakken. Hij kan nog een paar jaar mee”, aldus de eigenaar. De meeste bezitters zijn te spreken over het hogere motorvermogen in vergelijking met dat van de concurrentie. Veel trek- en indringkracht maakt hem geliefd bij loonwerkers die hem inzetten op de kuil. Wegenbouwers en grondverzetters in onze enquête kiezen vaker voor de lichte L9, omdat je dan een compacte tientons krachtpatser krijgt met ruim 170 paardenkrachten. Deze bedrijven moeten wel even wennen aan de kinematic en de tragere hydrauliek op de hef, maar ze prijzen het brandstofverbruik van rond de tien tot twaalf liter per draaiuur. Ook horen ze van opdrachtgevers nog wel eens of er geen grotere shovel had moeten komen, maar wanneer de L9 een beetje heeft geschoven, hoor je ze niet meer. De rijsnelheid is overigens ook een vaker genoemd pluspunt: 45 tot 50 echte kilometers per uur.

Er worden ook minpunten genoemd. Door de tragere hydrauliek kun je bij het uitrieken niet lekker ‘klapperen’ met de bak om het zand van de stenen te krijgen. Ook is niet iedereen blij met het zicht op de zijkanten van de bak bij straatwerk en het kost even tijd voor je eraan gewend bent om op gevoel bakken, vorkenborden of andere aanbouwdelen te wisselen. Maar geldt dat ‘zichtprobleem’ niet ook voor andere laders met parallelle kinematic? Drie ondernemers reppen over de airco, die niet helemaal berekend zou zijn op zijn koeltaak, maar Wim de Vries van Loonbedrijf De Vries uit Stolwijk (dat inmiddels zijn tweede L9 heeft) weet de oplossing. “Ljungby moet die driedubbel gelaagde achterraut weer monteren. Dat scheelt een pak warmte van de motor en de uitlaat”, vertelt hij. Een serieuze opmerking is de grootte van de brandstoftank: 235 liter voor de modellen tot en met de L18, dus voor de inkuilers mag de tank wel groter. En dan het uiterlijk: waar de één de machine hoekig

Jos Boots, Firma Jos Boots, Spanbroek

## Vijftien jaar jong

"Ik had er nog nooit van gehoord. Dacht dat het Pools was..." Jos Boots kocht zijn L14 in 2002 met bijna 9000 uur op de klok. Een machine uit 1996 met een gereviseerde motor. Boots was op zoek naar een gebruikte wiellader voor op de graskuil, een beetje grondoverslag en ander agrarisch loonwerk voor hooguit 500 uur per jaar. Zijn Ljungby heeft nu 14.000 uren op de teller. Vooral het laatste jaar is het hard gegaan nu de bijna vijftientonner op een gronddepot bij de zeef draait. "We onderhouden hem zelf en verversen met regelmaat olie. Voor andere dingen roepen we de hulp in van de importeur. Desnoods halen we daar onderdelen, maar dat is nog weinig voorgekomen", aldus Boots. Al bladerend in zijn map met de machinehistorie noemt hij de reparaties van de afgelopen jaren. "Een oliesensor, een stop-solenoid en een probleempje met de handrem. Kleinigheidjes", aldus Jos Boots. Hij is erg tevreden over zijn L14, maar heeft ook een paar opmerkingen. "Op de kuil lust hij wel een slokje en voor dat werk en de lange dagen is de brandstoftank te klein. Op het gronddepot valt het verbruik mee. De Ljungby van Boots moet overigens nog jaren mee. Nieuwe banden erop en gaan..."



Machinist Henk Broekhuis prijst de hoge duwkracht, het comfort en het lage interieur- en exterieurgeluid van zijn vijftien jaar jonge L14.

en ouderwets gelijnd vindt, roemt de ander juist de degelijkheid, de betere gewichtsverdeling door onder meer de stalen beplating, de robuustheid en het tijdloze uiterlijk omdat klanten niet hoeven te weten dat hij in deze tijden een nieuwe laadschop heeft gekocht.

## Overtuigd van kwaliteiten

Berry van der Holst van G. van der Holst uit Wassenaar kocht vorige maand een nieuwe L9 omdat hij van de verkoper een goed bod kreeg op zijn vorige L9 van vier jaar oud. "Deze importeur gaat voor zijn merk! We hadden met onze eerste L9 tot tweemaal toe problemen met de pomp. Ljungby heeft dat netjes opgelost en dan hou je vertrouwen", vertelt hij. De service-ondersteuning, de beschikbaarheid van onderdelen en monteurs en de klantgerichte instelling van Ljungby in Almere worden door alle ondervraagden geprezen. Bezitters en bestuurders zijn overtuigd van de kwaliteiten, het concept en de prestaties van hun Ljungby. Het lijkt er soms bijna op alsof ze hun ervaringen liever voor zich houden om te voorkomen dat iedereen zomaar een Ljungby zou gaan kopen. Vooropgesteld dat de fabriek aan de vraag zou kunnen voldoen. Inderdaad... eigezinnig.

Tekst: Michiel Pouwels

Foto's: CUMELA Communicatie, Toering

Mathijs Westra, M. Westra BV, Franeker

## Nummer drie op komst

"Voor ons load-and-carry-werk werk in de recycling, de compostering en op de grondbank hebben we meer machinecapaciteit nodig, dus lag de keuze voor een grotere wiellader voor de hand", vertelt Mathijs Westra. Na een afweging tussen drie merken werd het een L18. "Hiervoor hadden we ook al een L12, dus de L18 wordt straks onze derde Ljungby", aldus Westra. Hij heeft zijn keuze bepaald aan de hand van criteria als het vertrouwen in de machine, de relatie met de leverancier, de kwaliteit en de kosten per draaiuur. Zo heeft het bedrijf nauwkeurig het brandstofverbruik van de L12 bijgehouden en vergeleken met dat van de Volvo L60F. "De Ljungby is niet echt zuiniger, maar hij verbruikt ook niet veel meer", vertelt hij. Mathijs Westra prijst het hogere motorvermogen. "In overslagwerk op harde ondergrond moet je op halfgas kunnen draaien en toch stil, snel en zuinig zijn." De L18 krijgt joystickbesturing, net als de huidige L12 (bouwjaar 2003 met 10.500 uur op de klok). Waren er de afgelopen jaren problemen? Nauwelijks, alleen met de knikpuntlagering, maar dat is netjes opgelost. Het kraken en piepen van de assen is ook in Franeker niet onbekend en het zicht over het subframe - bij het aanpakken van uitrustingsstukken - is ook niet geweldig, maar daar krijg je vanzelf routine in. Mathijs Westra: "Qua prijs ligt de machine op het niveau van de concurrenten van topmerken. De afschrijving is echter relatief lager, omdat de restwaarde hoger ligt. Dat is ook gunstig voor de draaikosten per uur. De machine is robuust en sterk en heeft een degelijke uitstraling. Alles is uit staal en dat zorgt mede voor de goede gewichtsverdeling."



Mathijs Westra prijst het hoge motorvermogen. "In overslagwerk op harde ondergrond moet je op halfgas kunnen draaien en toch stil en zuinig zijn."