



De smarta byggnationerna i fokus

De nordiska påbyggarna är många gånger nyskapande med smarta fordonsidéer. I dialog mellan kund och leverantör strävar man efter att kombinera problemlösning med flexibilitet och effektivitet. Elmia Lastbil tog fasta på detta, och såg till att påbyggnaderna fick extra uppmärksamhet under mässan. Alla mässpremiärer lyftes fram särskilt.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE FOTO: RYNO QUANTZ



Mångsidighet i skogen

Sunfab erbjuder pumpar, motorer och andra produkter inom hydraulsystem, och de har en speciell timmerbil i sin monter. Vid lastbilen hittar vi Reidar Thunell på Vemservice, som byggt upp och förverkligat idéerna till timmerbilen. Den ägs av Stefan Håkansson, WLS Håkanssons Åkeri, med fyra bilar som



kör åt Meraskog i Jämtland AB. Då skogsföretaget är ett av de mindre har åkeriet tagit ett helhetsansvar.

– De sköter transportledningen och har hand om vägar och ser till att de är bra, förklarar Reidar Thunell och pekar på hyvelbladet med utskjut monterat bakom boggin.

– När bilen kommer fram först till ett avverkningsområde så skrapar den vägen för de andra tre bilarna. Likadant justerar den vägen efteråt.

Byggnationen har också försetts med släde för axeltrycksfördelningen.

– Det är Björnaavställare på den, och när kranen ställts av kan hela traven hydrauliskt skjutas bakåt för att få rätt tryck på axlarna.

Två variabla hydraulpumpar från Sunfab ingår i systemet. En sitter på växellådan som driver kranen och en mindre sitter på motorn och driver skjutbord, hyvel och annan utrustning.

Tungt hos Bergs Fegen

Hos Bergs Fegen står en blänkande grön-lackerad Volvo FH16 timmerbil. Det är Södra Skogsägarnas dispensekipage som är en av fem byggda 74-tonnare av Bergs Fegen.

– Det är egentligen kranmodellen som är nyheten. En Z-kran med centrumstolpe, en Epsilon M110Z97 som gör att man kan fälla in den i viloläge för att hålla ner totalhöjden, berättar Emil Hermansson, som är säljare och kvalitetsansvarig på företaget.

– Men det går ju även att lägga den framåt som på traditionellt sätt.

Tack vare Bergs Fegens CAN-bus system, finns i kranhytten en våg som visar axeltrycken på hela ekipaget. Därifrån går det också att styra varvtal och luftfjädring, och att starta och stoppa motorn.

– Den har vår egen Fegenhytt. Vi köper kranstommen av Hinz-Palfinger och bygger på vår hytt och våra ventiler, berättar Emil Hermansson.



Tyst, utsläppsfri lastbilskran

I Hiabs monter var det världspremiär för den eldrivna nollemissionskranen ePTO (electric Power Take Off).

– I grunden är det standardkranen X-Hipro 192, som är framtagen för att vara maximalt energieffektiv. Här har den kombinerats med lastväxlaren Multilift XR18, och vårt energieffektiva paket Pro-Future, som sparar 30 procent av lastväxlarens dieselförbrukning och utsläpp, samtidigt som den blir tre gånger så snabb som en vanlig lastväxlare, säger Hans Winscher, Hiabs business manager för Sverige och Norge.

Tillsammans bildar de tre delarna konceptet ePTO, som Hiab utvecklat tillsammans med Volvo och med bidrag från Vinnova.

– Det här betyder att du kan köra kranen med noll utsläpp, betydligt tystare än en vanlig kran, och du har med dig energi för en dags krankörning i batteriet. Det ger nästan oändliga möjligheter att köra energieffektivt, du kan jobba nattetid och inomhus, du kan ersätta en skylift om du sätter på en personkorg, med mera. Den har utformats för att passa ett brett spektrum av användare, säger Hans Winscher.



Alternativ för skogsmaskin transporter

Den banbrytande VM-lyften har vi tittat på tidigare, men det gas/hydrauliska axellyftsystemet från VM-Trailer har sedan dess förfinats ytterligare.

– Lyften har vi gjort lite lättare. Påfyllningen har integrerats och den har fått andra förskruvningar, förklarar Richard Dalsjö och berättar också att man fått stor respons på lyften och att stora axeltillverkare har varit och tittat på den.

Men den stora nyheten för mässan är ett

nytt utförande av Skogstrailern. En skogsjumbo – en slags budgetvariant av enklare uppbyggnad och med fast svanhals.

– Vi vill kunna konkurrera med lågprisvarianterna från utlandet för att visa att vi har ett prisvärt svensktillverkat alternativ, berättar Richard och meddelar samtidigt att det första exemplaret som stod i montern redan var sålt.

– Prisskillnaden är ungefär 400 000 kronor men vi har ändå lyckats få in BPW-axlar.

Smarta lösningar både här och där

– Det är en fribärande botten för att få vridstivt skåp som är lätt att stänga. Lastförankringarna är nya och sitter placerade långt ut åt sidorna på golvet. Den rostfria kantlinan är ny med infällda låskistor som sitter väl skyddade, förklarar Lennart Öberg, försäljningschef för skåp på Berco Produktions AB som tillverkar skåp till lätta och tunga lastbilar.

Han radar upp alla små nyheter samtidigt som vi går runt det nya skåpet för tunga transporter – Berco XTR. Taklinan är även den ny och tillverkad i rostfritt stål. Nya dörrhållare, nya länkarmar, nya tätninglistor och glidytor i oilion är andra punkter som Lennart visar upp på deras nya XTR-skåp.



Nyheterna väger inte tungt

Att jobba med vikten är något som Eksjö Maskin & Truck AB gjort länge, berättar säljaren Dick Aronsson.

– Det är vårt signum. Det är det man lägger på flaket som man tjänar pengar på.

Men nyheter finns, vilket framgår när vi tittar närmare på ett av flissläpen.

– Det är en ny kantlina, och surrningskroken sitter längre ut än tidigare, förklarar Dick och visar hur man med ett enkelt handgrepp fäster bandöglan. Han visar samtidigt golvskiivan som är en isolerad skiva gjuten i ett stycke med divinycell mellan plasten och slitplywooden för att man så långt möjligt ska slippa fastfrysning när man kör sågspån.

Nya bakljusramper och kantlina i aluminium på högersidan är andra nyheter som Dick pekar på.

– Framvagnen är också kortare så man slipper tippa flisen på lufttanken som sitter längst bak på framvagnen.





Två i en från Joab

Pekka Olkkonen, Regionchef Stockholm-Mälardalen och Tom Sjöstrand, regionchef Syd bemannar Joabs monter och visar upp deras bidrag till Smarta byggnationer. Det är en Scania-lastbil med Joabs beprövade skiftessystem Cameleont, som ena dagen kan köra med deras 1-facks sopaggregat och andra dagen med 3-facksaggregat. Detta skulle ju annars ha krävt två bilar.

– Kunden var tydlig med att han ville kunna ha bilen till allt, även som schaktbil, förklarar Pekka.

– Våra konstruktörer har knapat och knapat efter kundens idé, berättar Tom Sjöstrand som jobbar med renhållningsaggregat.

– Mats Larssons Åkeri i Stockholm har kört ett par veckor så den är redan igång. Det är lite justeringar kvar att fixa till, men det är kul med en pådrivande kund, säger Pekka.

En annan stor nyhet hos Joab är deras nya 26-tons lastväxlarkrok.

– Den största heter L24, och det är den som har uppgraderats till L26 för eventuellt kommande krav om 74 ton kommer till Sverige och man kan belasta bilarna mera, berättar Pekka.

Höglunds återupptar dunderbygget

OP Höglunds dunderbyggen har legat i malpåse under en längre tid. Men nu tar man upp Smemax-byggnationen i produktsortimentet igen efter önskemål från kunderna.

– En är tillverkad hittills och såld till en skogsentreprenör i Värmland, men detta är den första med boggikärra, berättar Jan Gustafsson, säljare på OP Höglunds AB.

Det handlar om ett bygge baserat på en Scania R560 8x4, ett dunderbygge som även det kommer att hamna i Värmland efter mässan.

– Föregångaren är vidareutvecklad produktionsmässigt. Byggnationen är bultad istället för svetsad för att kunna röra sig mer. Hela sidan är laserskuren i ett stycke, vi har fått in sandspridaren mellan boggihjulen, och lyftbordet kan ställas i tre lägen, förklarar Jan.

– Man kan även välja till om man vill ha ramp emellan bilen och kärnan.

Kärnan är tvåaxlad. Den främre axeln är medspårande och lyftbar. Den bakre axeln är medspårande men kan också

styras från hytten. Detta tillsammans med att kärnan hydrauliskt, med ett knapptryck från hytten, kan lyftas upp ger den hög framkomlighet i skogen.

– Den lyfter inte lika högt som en med enkelaxlad, men fullt tillräckligt, säger Jan.



Premiär och jubileum hos Bussbygg

Bussbygg lanserar sitt nya Thermosafe-skåp, och firar samtidigt 25 år på den svenska marknaden.

Jörgen Zaar förevisar finesserna med det nya FRC-klassade skåpet, som har 2 500 millimeters invändig bredd med flyttbara väggar för två temperaturzoner.

– De flesta har fast vägg men vi har flyttbara, med upphängningen i taket för att slippa lyfta väggarna, som istället enkelt kan skjutas bort, säger Jörgen.

Mellanväggen är bara 40 millimeter bred så lastutrymmet blir 1 535 plus 825 millimeter, vilket utan problem ska svälja tre pallar.

– Vi har lagt fokus på kvalitet och har jämna kanter för att man inte ska fastna med godset.

Alldeles bredvid står ett annat skåp, ett Thermomax klart för leverans till Esperssons Åkeri AB i Hörby.

Trots endast 3,75 meter utvändigt totalhöjd håller skåpets innermått 2,44 meter tack vare låg bygghöjd med hjulhusen som lånat plats i golvet, och infällda kyl- och värmeaggregat i skåpstaket.

– Vi har ett ställe vi ska in på som har 3,80 i höjd, så då måste vi ha den här totalhöjden, förklarar Stefan Espersson hos Esperssons Åkeri AB.



Värmande golv

Finska VAK bjuder besökarna på ett 4-axligt FNA-slöp med öppningsbar sida. Någon synbar nyhet sticker inte ut, utan innovationen döljer sig i en låda under skåp golvet. Det är den vattenburna golvvärmens som är den stora nyheten hos den finska påbyggaren.

– Istället för ett luftvärmeaggregat har vi vattenburen värme där man kan lasta ända upp till taket. Systemet kräver ingen luftcirkulation utan värmen stiger uppåt, berättar Stefan Björklund, exportchef på VAK Oy.

Systemet är indelat i tre kretsar och man kan stänga av delar för att köra fryst fram och värme bak om man har kylaggregat och mellanväggar, berättar Mika Vällä.

Vi passar också på att ta en titt inne i verktygsskåpet som inrymmer Webasto-aggregatet. Där finns också batterier, laddare, expansionskärn och diverse styrenheter.

– Vårt system är lätt och tar ingen plats i lastutrymmet. Det ger jämn värme i hela lastutrymmet och ett torrt golv som inte fryser, avslutar Stefan.

Marknadens lägsta?

Jerry Wannberg, marknadschef på Sörlingsbo AB, är en av många som bemannar montern. Nyheterna består bland annat av den nya lastväxlarkroken HLF16.

– Vår nya 16-tonnare är utvecklad och framtagen särskilt för 16-tonsklassen. Den är inte en upptrimmad mindre krok eller bantad större krok, berättar Jerry Wannberg.

Den blir en lillebror till krokarna från 20 till 24 tons kapacitet.

Som de andra lastväxlarna i serien är bygghöjden endast 190 millimeter - lägst på marknaden.

– Arbetshöjden är viktig, men huvudsälargumentet är driftsäkerheten. Vi har valt att använda så lite elektronik som möjligt. Vi har hydrauliska gränsläsbrytare, en dyrare lösning men mycket driftsäkrare, förklarar Jerry.

Den andra nyheten i montern är ett eget kärrchassi, framtaget tillsammans med den norska samarbetspartnern.

– Nu har vi vårt eget så vi har kontrollen och kan stå för supporten.

Smartbygget

Fyra lastbilar i en? Både dragbil, biltransportbil, containerbil och släpdragare.

I Kaupes monter hittade vi Lars Jonsson från Jonsson Lastvagnar i Gävle men bilen stod lite diskret parkerad bakom Mercedes tält.

– Jag levererar ju en hel del till kund och fram till nu har jag alltid varit tvungen att mer eller mindre ha begagnade bilar standby.

Men nu skulle det byggas nytt – och målet var en bil som klarade allt.

I grunden handlar det om en motortransportbil byggd av finska Kaupe, med containerlås och vändskiva. Det är heller inga problem att antingen dra släp. Lådan har två funktioner – verktyg och gods, och på vintern plats för barlast.

– Den är ju tänkt att fungera min karriär ut – the final solution, konstaterar Lars Jonsson.

Att det blev en 2545 Actros har också sin förklaring. Förutom att han lovordar hytten så hyllar han bränsleförbrukningen:

– Om min gamla Volvo på en körning drack fem liter milen så är den här nere på nästan hälften.

Lars Jonsson tävlade också i Nordic Trophys klass om bästa påbyggnad. Juryns kommenterar räckte till en hedrande

