

A photograph of a scrapyard filled with dismantled truck cabs and other metal parts. The cabs are stacked in rows, with various colors like red, yellow, and blue visible. The ground is covered in gravel and debris. In the background, there are utility poles and power lines under a clear blue sky.

Gravplatsen i Nevada ger nya möjligheter

Att bara åka förbi en lastbilsskrot är alltid lika svårt. Det bevisades även i Las Vegas USA där Nevada Heavy finns. Med livet som insats och risk för oönskade investeringar tittade Svensk Åkeritidning i alla fall in hos lastbilsdemonteringen som även sysslar med omfattande export.

Text & Foto: Bosse Norvinge



Las Vegas i sydvästra USA och en gång i tiden placerat mitt i Nevada-öknen är känd som en spel- och underhållningsstad med alla sina exklusiva kasino och hotell. Men nöjesaktiviteterna till trots är det samtidigt som vilken stad som helst med allt som det innebär. Transportaktiviteterna är omfattande speciellt med gods mellan västkusten och östkusten samt Kanada. I North Las Vegas hittar vi därför också en stor lastbilsdemontering, en anläggning som bara inte går att åka förbi obesedd.

NEVADA HEAVY ligger strategiskt beläget och väl synbart från den högt trafikerade Las Vegas Freeway och Interstate 15 som går mellan Los Angeles i Kalifornien och Salt Lake City i Utah, men fortsätter upp till den kanadensiska gränsen i delstaten Montana. Firman ligger på industriområdet, dessutom granne med International- och Isuzuåterförsäljaren och en firma som marknadsför och servar bland annat Carrier termoaggregat, vilket innebär att många potentiella kunder rör sig i området.

VARNINGSSKYLTAR runt området med staket talar sitt tydliga språk. Inom det TV-övervakade området finns uttryckligen även skjutvapen. Det verkar ödsligt men en bit in skymtas två män som kryper omkring under en Peterbilt med tippat flak, en bil som långt ifrån ser skrotfärdig ut. Med viss oro för att bli bortjagad med kulorna vinande kring öronen tar jag mig in på området och hittar där en respektingivande herre som ser ut att vara ägare men samtidigt kunna ha personligheten att inte tveka och supportad av ett skjutjärn fråga om syftet till mitt besök.

Rätt omständligt försöker jag förklara ▶



MACK RS685LST, 1972



VOLVO FE6, 1997



FORD CL9000, 1990



KW K100, 2000

var jag kommer från och var Sverige ligger beläget på jordklotet för att lugna misstänksamheten.

– Jag är gift med en tyska och vi åker till Tyskland vart tredje år ungefär, svarar Paul Cochran, innehavare av Nevada Heavy i Las Vegas. Han tillägger samtidigt glatt att han även har besökt Sverige.

Vi går in på hans gallerförsedda kontor som är spartanskt med långt ifrån det exklusivaste kontorsmöblemang. Rummet med gott om reklam från fordons- och komponenttillverkare på väggarna städas nog inte varje dag men det verkar ändå vara ordning och reda i pappershögar. Utanför på en betongplatta pågår demontering av en minst 20 år gammal Freightliner som en man med latinamerikanskt ursprung bankar och skär i.

PAUL BERÄTTAR om sin verksamhet och understryker att allt inte handlar om att skrota gamla och havererade lastbilar. Förutom begagnade och renoverade komponenter och reservdelar erbjuds nya reservdelar, reparation och rekonditionering av fordon. Försäljning av hela lastbilar förekommer självfallet och mycket av det exporteras utomlands. Företaget erbjuder samtidigt helhetslösningar med transporter inom landet, förberedelser och lastning i containrar samt all nödvändig pappersexercis inför utskepningen och förtullningarna. Allt går ut från Los Angeles Hamn och vidare till kunder bland annat i Mexiko, Sydamerika, Australien, Afrika, Ryssland, Vietnam, Filipinerna och Kambodja.

– Vi exporterar även till Europa och mycket till Ryssland, men mest faktiskt till Filipinerna. Runt 50 lastbilar skeppas iväg årligen, berättar Paul.

Nevada Heavy i Las Vegas är egentligen en filial till Diesel Truck Export Inc. med sitt huvudsäte i Fontana Kalifornien öster om Los Angeles där arbetet med exporterna utförs.

TILL ANLÄGGNINGEN på västkusten transporteras lastbilarna, ofta i egen regi.

Exportlastbilarna stoppas faktiskt in i vanliga 40-fots sjöcontainrar för att sedan skickas vidare ut i världen från Los Angeles hamn. Lastningen är ett kapitel för sig och lastbilarna demonteras för att göra det möjligt, men måste samtidigt vara enkla att sättas ihop igen hos kunden. Paul förklarar för oss hur lastningen går till.

TAKET PÅ SOVHYTTSELEN som i regel bara är en fastnitad plasttopp plockas av. Likaså motorhuv och stötfångare. Vidare demonteras ytterhjul på boggiaxlarna och framhjulerna med sina bromstrummor. Hjulen staplas bakom hytten och sovhyttstaket läggs upp på detta.

När lastbilen är förberedd anbringas på sjöcontainern en V-formad stålkonstruktion vilken i var sin ände fästs på var sin sida i containerns hörnlådor upptill och nertill. Med spännbjörnar dras containersidorna ut någon decimeter för att öka bredden av lastöppningen. Slutligen skjuts lastbilen baklänges in i High Cube-containern av en gaffeltruck och står sedan dikt an mot innerväggarna. Med andra ord ingen lösning för någon som vill transportera några motivlackerade skapelser, men så målar kunderna i regel om bilarna på sin destination om de anser det nödvändigt.

PAUL HAR FULLT UPP och snart kommer en kund in och Paul måste springa ut.

Jag är förstås ivrig att efter tillåtelse få gå runt på området bland alla för oss i Sverige ovanliga objekt.

Det blir ett intressant, men ansträngande äventyr då hettan i Nevada milt sagt är påtaglig och solen stekande i högsommarperioden.

Samtidigt viktigt att inte glömma riskerna när man kliver omkring bland



delar och bilar. Att slita upp en hytt dörr och öga mot öga ställas mot en yrvaken skallerorm eller få fru svarta änkan att trilla ner i nacken under skjortan är inget som någon vill vara med om.

I LÅNGA RADER står hytter med integrerade sleepers och lösa sovkabiner. Vissa vittnar om otäcka olyckor. Andra har åldern bestämt utfallet av. Pallkorgar fulla med allehanda delar samsas med mer eller mindre slaktade vrak av alla årsmodeller och storlekar. Ett flertal är kompletta och klassade som objekt. Intresset stannar självfallet för några av områdets riktiga klassiker, en Mack från 1972 och ungefär lika gamla Peterbilt och Kenworth vilka jag erbjöds att få köpa i paket för 21 000 dollar, vilket i runda slängar är 170 000 kr. Ett överkomligt pris för tre, för oss unika dragare, men så ska ju bränt över Atlanten och hem också.

EN METALLICGRÖN frambyggd Freightliner FLA75 från 1992 flakbil med tvåaxligt släp får jag prisuppgiften 19 800 dollar.

Längre in på området skymtar något mer välbekant. Något som på håll såg ut att vara en av Postens Volvo FL6:or men som närmare visade sig vara en gul Volvo FE6.

EFTER EN LÄNGRE STUND i 40-graders hetta fanns tyvärr ingen annan utväg än att bege sig vidare för att hitta ett vattenhål. Vi lämnade därför området utan att råka få med oss något ovanligt projekt hem och utan att ett enda skott avlossats. ●