



Larssons långtrailer – kundanpassad men flexibel

Svensk Åkeritidning har följt med på en vanlig runda med en alldeles ovanlig långtrailer – anpassad för kunden men tillräckligt flexibel för returlass.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



Vid val av påbyggnad är det förstås många faktorer som spelar roll. Pris, vikt, lastförmåga, flexibilitet och gärna också att det är lättarbetat. Allt som ofta har även kunderna sina önskemål eller krav på vad byggnationen ska ha för potential.

Bäcke Emballage AB, beläget i dalsländska Bäckefors som tillverkar och levererar spirallindade kartonghylsor till den skandinaviska industrin, kom för drygt tio år sedan med ett önskemål till sin transportör. Och på den vägen är det.

Det handlar om en specialtrailer byggd för transport av företagets produkter, men som utan bekymmer kan ta olika typer av returlass.

Trailern byggd på ett Närko-chassi har öppningsbart taklock via hydraulkolvar, och vänster kapellsida är via hydraulmotor upprullbar och av rullgardinstyp.

Första och sista axeln är medspårande och den första är dessutom lyftbar.

Stakarna av aluminium är för ändamålet specialtill-

verkade, snedkapade i rätt längder och med påsvetsade plattor försedda med glidlistor. Fyra av stöttorna är förlängningsstakar vilka används till de höga buntarna. Däremot måste förlängningarna släppas ner vid lossning i Skoghall då traversen inte klarar att lyfta över högre stakar. Stakarna på vänster sida sitter i regel alltid kvar. Dessa är försedda med distansplattor på gångjärn som faller ut när vissa tubdimensioner ska transporteras.

Det var Bosse Enarsson på Laxarby Transport AB i Bengtsfors som via Västfrakt tidigare hade körningen och under det tidiga 2000-talet fick önskemålet från Bäcke Emballage.

– Hylsorna var 8,25 meter långa och en sådan stuv gick bara att ta på släpet. Då frågade om det gick ha en trailer som kunde ta två buntar, berättar Bosse Enarsson.

– Och då vi körde mycket papper i retur från Gruvön till Petersons i Bäckefors med fulla papperslass på 36 ton krävdes bra lastförmåga.

Bosse klurade ut en lösning men det var bara Atrans i Holmsund som nappade på idén. Flera av de andra tillfrågade trodde inte att taket skulle hålla. Resultatet blev ett provbygge, den första och enda i sitt slag som kom ut i trafik under 2003.

– Det blev mycket helgkörning och när de krävde en ny långtrailer ville jag trappa ner, berättar Bosse som sålde trailerekipaget och en bil-och-släpkombination till Tommy Larsson, Larssons Transport i Bäckefors AB, ett av 34 medlemsåkerier anslutna till Västfrakt som tillsammans på lastbilcentralen förfogar över ett 50-tal fordon.

TOMMY VAR TIDIGARE enbilsåkare men åkeriet har med tiden utökats till fyra lastbilar. Johan Johansson har kört ekipaget för Larssons Transport från den dagen körningen övertogs för ett och ett halvt år sedan. Först var det den gamla trailern från 2003 som fick hänga efter ett halvår innan den nya blev klar.

Då transportörsavtalet förlängdes krävdes en ny långtrailer och även denna gång gick ordern till Atrans i Holmsund som för övrigt är ett dotterbolag till Närko.

– Det tog tio veckor innan alla tillstånd var klara innan de kunde börja bygga trailern, men nu har den rullat dagligen i ett och ett halvt år, berättar Tommy Larsson.

– Jag är nöjd med trailern och jag har en duktig chaufför som är intresserad av jobbet, berättar han.

Tidigt på morgonen när Svensk Åkeritidning anländer står ekipaget redan upplastat och klart med två buntar 8,25-tuber, men dagen till ära, i ironisk mening blir det ändringar i programmet vilket inte hör till vanligheten. Mottagaren Skoghallverket inser att en annan hylssort är på väg att ta slut varpå chauffören Johan Johansson måste lasta om trailern.

De två stuvorna krävde i sin tur fyra lyft av traversen med det för ändamålet specialtillverkade oket. När lasset



” På några sekunder är sidan och taket ur vägen och lossningen med traversen kan ta fart.

är lossat är klockan så långt framme att Bäckes personal tog spakarna till traversen och såg till att 12 häckade buntar i tre stuvar med den klenare dimensionen av papphylsor hamnade på flaket.

Vi befinner oss inne i en varm hall på Bäcke Embalage AB som ingår i Corenso Svenska AB, en del i Stora Enso Oy Ltd. Papphylsorna används exempelvis av pappersindustrin för att rulla upp papper på eller på likvärdigt sätt inom plastindustrin. Inom byggindustrin är hylsorna förträffliga att gjuta plintar i. Den påtagliga värmen i hallen är ett måste då de nytillverkade hylsorna torkas i samma hall som utlastningen.

EFTER OMLASTNINGEN bär det av mot Karlstad och Skoghall, en resa på ett par timmars körtid.

De medspårande axlarna spärrar vid farter över 45 km/h eller när backljuset slås på.

– Det är både för och nackdelar. Om det är en långdragen kurva och man har fullt lass bryter det väldigt och den vill gärna dra framåt. I snöslask kan den bli orolig om något hjul tar tag i snösträngen, berättar Johan som inte har några bekymmer med att dra trailern.

– På vägen är den bra. Man tänker inte på att den är sex meter längre än en vanlig trailer. Det är först när man ska ta 90-gradiga kurvor, och man kan inte ta ut för mycket heller för då sveper bakändan väldigt.

Trailern dras av en Scania R500 som rullat 88 300 mil. Tiden har satt sina spår på bilen men Johan pysslar om den som sin egen.

Vi kryssar fram mellan skadorna på den stundtals mycket dåliga vägen från E45/E18 ut till Skoghalls bruk. Det gäller att hitta det bästa spåret mellan rännorna i asfalten.

Väl framme på Stora Enso i Skoghall finns två portar. En stor och en liten, och det är i den lilla Johan ska backa in det 22,5 meter långa trailerekipaget. Men det sker utan som helst problem denna som alla andra gånger.

– Här är det krav på Euro 5. Andra måste hänga på ett filter, säger Johan samtidigt som han klättrar ner ur hytten för att utföra öppningsproceduren.

På några sekunder är sidan och taket ur vägen och lossningen med traversen kan ta fart.

På Skoghall går det att lossa dygnet runt och Johan som gått en speciell kurs på bruket har rätt att själv sköta traversen. Men idag sitter manöverdosan på en bruksarbetares mage.

När hylsorna är av flaket riktas fokus på hemfärden. I regel väger hylslassen bara 10-12 ton men det är med returlassen som lastförmågan krävs. Returlassen som är en viktig del i transportupplägget består i regel av virke eller papper men även stål kan förekomma. Västfrakt har gott samarbete med andra lastbilcentraler och åkerier, speciellt på fjärrsidan som gemensamt ser till att fyllnadsgraden är hög på ekipagen. Mest är det för Larssons långtrailer papper från bruket i Grums tillbaka till Bäckefors, så också vid detta tillfälle.

På Gruvöns Bruk och Billerudkorsnäs AB som namnet är idag rullar vi in i utlastningshallen med samma efterföljande men lättvindiga procedur med sida och tak. Därefter ligger bollen hos utlastningspersonalen. Det tar inte långa stunden för truckföraren att baxa på flute-rullarna. Och fraktsedeln ligger klar i klämtrucken. På ett kick är trailern stängd och snart rullar ekipaget ut ur hallen och ut från bruksområdet.

– Det blev 34,6 ton och inte riktigt fullt lass. Det går på 37,2 ton, berättar Johan samtidigt som han med viss möda försöker ta sig ut på den hårt semestertrafikerade E18/E45 när trafikljuset står på gulblink.

FÄRDEN GÅR TILLBAKA TILL Bäckefors dit rullarna ska levereras till Peterson Packaging som tillverkar förpackningar i bland annat wellpapp. I vanliga fall lossar Johan lasset direkt men under semestertider råder det andra ordningar och personalen på kartongfabriken har gått hem tidigare för att avnjuta sommarvärmen. Johan får helt enkelt låna platsen inne på Bäcke och kommer att lossa lasset med pappersrullar morgonen efter, men å andra sidan blir det även för Johan lite tidigare hemgång och kanske en kall öl på altanen i kvällssolen efter den omkring 35 mil långa turen.

bosse.norvinge@akeri.se



DRAGBIL:

Scania R500 6x2, årsmodell 2007
 Axelavstånd 3,90 meter
 8-tons parabelfjädrad framaxel och 21-tons luftfjädrad boggi



TRAILER:

A-Trans PMK-4PLB, årsmodell 2013
 Närko fyraxligt chassi.
 18,7 meter lång
 9-tons SAF-axlar och 385/65R22,5 däck
 Första och fjärde axeln medspårande
 Första axeln lyftbar
 Axelavstånd 2,62 + 2,40 + 2,62 meter
 Tjänstevikt 12 920 kilo
 Max lastvikt 39 080 kilo
 Totalvikt 52 000 kilo