

Special, special,





special

Mycket mer special än T Svenssons separatlastare går nog inte att få. För vad sägs om en rullande materialhanterare? Vi har träffat Erik Lärkhammar – en man som går sina egna vägar!

TEXT OCH **FOTO:** BOSSE NORVINGE

PÅBYGGNADSAKTA

Volvo FH 540 8x4, årsmo-
dell 2016
Parabelfjädring,
tre hydraulpumpar.
Separatlastare SL10002 från
Floby Nya Bilverkstad AB,
Jonsered 2990SR106 skogs-
kran räckvidd 10,6 meter,
X-cab XXL kranhytt.



” Den första kran
vi hade var på 14 meter,
men det blev för långt
och gick inte arbeta
med. Det gjorde nästan
två timmar på ett tågset
med en kran som var
tre meter kortare

ERIK LÄRKHAMMAR

Kommunens lastageplats utmed Industrigatan i Arvika kommer nog aldrig gå till historien som logistikvärldens mest avancerade anläggning. Ett industrispår som mynnar ut till två, en remsa med plats för rundvirke och där emellan en liten grusväg som lastgata.

Den här morgonen är Erik Lärkhammar på plats med den nya separatlastaren som han nyligen tagit i drift. Bygget ägs av T Svensson AB i Karlskoga men det är Erik Lärkhammar som sköter verksamhet med separatlastarna.

Denna förmiddag har han tagit sig från hemmet några mil söder om Kristinehamn till Arvika för att hinna visa oss innan tågsetet som ska lastas kommer in vid lunchtid. Med tåget på plats är det inte läge för någon frågvis reporter. Då blir det full fart.

Erik Lärkhammar kör som F-skattare och sköter T Svenssons separatlastare – idag tre till antalet. För Erik innebär det inte bara att köra. Lika mycket handlar det om kundkontakter och upphandlingar.

Separatlastarna tillsammans med några av de sex virkesbilarna som rullar i det andra bolaget, Virkesfrakt T Svensson AB, är dessutom till viss del stationerade hos Erik Lärkhammar.

MED SINA MOBILA TERMINALHANTERARE bör man vara relativt unika och verkar i ett område från Skinnskatteberg, ner till Varberg. Förutom att lasta vid Södras stora terminaler i Kil, Falköping, Uddevalla och Värö, så blir det också en hel del småterminaler i Värmland, Närke och Dalsland.

Med andra ord blir det en hel del körning mellan terminalerna, i snitt 7 000 mil om året, så tanken är att det också ska vara behagligt att ta sig mellan platserna och att man ska kunna övernatta vid behov.

– Den är bra att köra på väg. Tung och låg tyngdpunkt, menar Erik.

Och nog är den tung alltid med sin tjänstevikt på styva 31,5 ton. Nämnas ska också att fordonsbredden är 3,08.

HOS T SVENSSON BÖRJADE MAN 2011 med en Volvo FM med finsk byggnation för att avlasta virkesbilarna några dagar i veckan. Snart såg man dock affärsidén med materialhanterare som snabbt kunde flyttas mellan terminalerna.

2014 inköptes ett nytt FH-chassi med byggnation från Floby Nya Bilverkstad AB, som även byggt den senaste separatlastaren.

– De är outstanding. Det finns ingen som har den eftermarknadsservicen. Man kan ringa när som helst och de får fram rätt grejer, säger Erik.

Byggnationen på den nya separatlastaren är i stort som bilen byggd 2014, men mycket har förfinats.

– Den andra var lite grovhuggen, men här är ju allt

tillsnyggat med laserskurna plåtar. Sedan är det ju andra pumpar på den här. Tre stycken 130-liters Hydro Leduc. De är rätt nya på marknaden, men de var sugna att prova pumparna och lämnade bra garantier, förklarar Erik.

Han fortsätter:

– Framförallt är det stor förändringar på kranhytten.

I grunden är det K-Produkters X-Cab XXL där man har gått upp i godstjocklek, lagt på fyrkantsprofil på dörrarna och styvat upp, berättar han och berättar om hur föregångaren skramlade väl mycket.

– I denna har vi också en riktig klimatanläggning.

SJÄLVFALLET KAN ERIK FLYTTA LASTBILEN uppifrån kranhytten. Systemet är byggt av Floby via Icam med komponenter från Recodrive. Chassiet har VDS-styrningen och förhoppningen var att man skulle kunna koppla in sig på systemet och enklare få fjärrstyrningen, men där var det stopp från Volvos sida som inte ville släppa in något i systemet.

Styr gör man med joystick uppifrån kranhytten. Fram och back väljs med en vippbrytare. På golvet finns gaspedalen till vänster och bromspedalen till höger som är kopplad till parkeringsbromskretsen, däremellan pedaler för komradion och lastvägen. I hytten finns också en monitor kopplad till en kamera fram under solskärmen för att se framför fordonet.

Maxhastigheten är inställd på åtta kilometer i timmen, vilket räcker gott när man sitter tre meter upp, det kan Erik intyga.

KRANEN ÄR I SIN TUR EN Jonsered 2990SR106 med räckvidd på 10,6 meter.

– Den första vi hade var på 14 meter, men det blev för långt och gick inte arbeta med. Det gjorde nästan två timmar på ett tågset med en kran som var tre meter kortare, berättar Erik.

Längst ut sitter en HSP Gripen 100 och en kranvåg från Steelyard Peson som nu kan erbjuda marknaden krönta vägar.

– Tidigare fabrikat har vi haft bekymmer med att hålla. De går av i länken och vi har ryckt av fyra stycken. Steelyards våg går lite på prov och det ska bli kul att se om de nya håller, men för ögat ser de robustare ut, menar Erik.

Vi tar en titt uppe på byggnationen. Mycket grejer ska till för att allt ska fungera. I varje hörn på byggnationen sitter de kraftiga stödbenen som kan lyfta fordonen 1,5 meter upp. Allt håller hög finish och Erik drar ut verktygs-lådan under gripstället. Där är det fullpackat med reservslang och stora blocknycklar. Men det är ändå väldigt sällan som slangarna rycks av eller skjuter, men om olyckan är framme kan det snabbt åtgärdas.

Bomstödet är också en slags returtank för returoljan som genom det lådformade bomstödet sakta fylls upp

innan det rinner ner i hydrauloljetanken. Detta minskar risken för varmgång i returoljan och förhindrar att oljan skummar. En annan lösning har man vid avluftningen. Efter bekymmer med att filter som satte igen sig byggdes en låda innehållande plåtar som tvingar oljeröken att gå i sicksack upp och skaka av sig den värsta oljan före avluftningsfiltren.

– Små grejer om man kommer på allt eftersom, säger Erik och klättrar ner och går bak där han öppnar luckorna på bakstammen och visar kranstyrningen. I utrymmet är det kopplingsplintar, kablar och reläer i mängder men Erik påpekar att allt är uppmärkt och i ordning. Den andra elcentralen sitter bakom förarhytten i en rostfri låda.

Man kan också notera ett enkelt sprintdrag vilket enbart är för att internt kunna flytta släp, och utan möjlighet att transportera gods behövs inte heller färdskrivare och både skatt och försäkringen blir billigare.

PÅ FRÅGAN OM VAD KALASET HAR KOSTAT kommer svaret efter en stund.

– Lite över sex miljoner, säger Erik och medger också att man kostat på den rejält, något som få kan ha undgått.

– Man skulle säkert kunna bygga billigare om man höll igen på allt, säger han och pekar på bland annat lackeringen och inredningen.

– Det är ändå mitt intresse och det är detta jag håller på med. Jag har ingen båt och ingen sommarstuga. Det är arbete eller lastbilutställningar.

Och att lastbilutställningar ligger Erik varmt om hjärtat förstår man snart. Den äldre FH-Volvon har deltagit en del tidigare och den senaste separatlastaren har hunnit ställas ut både på Elmia i Jönköping och i Ramsle.

– Det är roligt på utställningarna. Det är en fantastisk stämning och gemenskap och extra krydda blir det när man vinner priser, säger Erik lite lyriskt.

Som bekant tog de på Nordic Trophy i samband med Lastbil 2016 förstapriset i Bästa Påbyggnad. Dessutom utnämndes den av Volvo Lastvagnar Sverige till Vassaste Volvon.

BILLACKERINGEN I MJÖLBY AB har stått för lackeringen. Men också för inredningen i hytten. Hela interiören går i svart med inslag i orange.

När vi går upp i hytten pratar Erik en stund om vilket finlir som är nerlagt. Ta bara en sådan sak som ratten.

– Ratten i FH var beige upptill och jag hittade en som kunde klä om den, men han skulle ha 8 000 kronor. Men när FH16 kom med svart ratt fick jag köpa en och pilla ur den gröna tråden och sy i orange tråd istället, förklarar Erik.





Medan vi sitter uppe i hyttvärmen dyker så äntligen några vagnar upp bakom en av industrifastigheterna, strax efter utsatt tid.

En ensam Volvo herrgårdsvagn får stanna på den glest trafikerade Mötterudsvägen och invänta det 16 vagnar långa tågsetet från operatören Tågab att sakta passera över industrigatan. Den här gången slipper lokföraren att dela på setet och växla om en del till sidospåret. Alla 16 vagnar får plats på huvudspåret och är redo att få på sina virkesstuvar utan extra växlingsarbete.

Innan vi vet ordet av sitter Erik uppflugen i kranhytten och kranen ger sig glupskt ner i virkesstuv. Stuv efter stuv fylls upp mellan järnvägsvagnarnas stöttor och med jämna mellanrum tystnar det något, lastbilen förflyttas några meter i det orange varningsljusets sken innan gripen åter tar sig några snabba tuggor av stockarna. Rätt vad det är efter dryga tre fulla vagnar tystnar det nästan helt. Kranhytten glider ner och Erik hoppar ut. Med färgburken i handen märker han bara upp sändningen mellan de olika ägarna, men snart är han igång igen. Uppskattningsvis återstår 5-6 timmar för att fylla upp drygt 1 000 kubik innan tåget kan dra vidare ner till Alvesta närmare kvällen.

bosse.norvinge@akeri.se