

Specialtrailer för bredd når nya höjder



Kullings Frakt AB har nyligen investerat i en ny specialtrailer. Genomtänkt in i minsta detalj, allt för att göra specialtransporterna enklare. Svensk Åkeritidning följde med på ett av uppdragen.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

På en ödslig industrigata i Borås avbryts den annars dystra grå regntunga höstmiljön av en blänkande ljusberikad silverfärgad Scania med maskintrailer. Det är Kullings Frakts R730 med den nya specialtrailern uppbyggd av VM-Trailer. Ekipaget stannar på gatan utmed stängslet hos Hemvärnets anläggning och ut ur hytten kommer ägaren Jerry Jansson och hans sambo Caroline Johannesson. Tre av Hemvärnets Hägglunds bandvagnar ska ner till Göteborg för den periodiska översynen.

Jerry bröstar av trailern genom att på vanligt vis lägga ner den på backen, koppla bort alla el- och hydraulslangar och köra ifrån. Men sedan blir det special. Svanhalsen har ett lastplan, likt en jumbotrailer. Flaket är 4,75 men det kan enkelt förlängas med en halvmeter fram respektive 85 centimeter bak till totalt 6,10 meter. I respektive

hörn sitter också containerfäste. För att kunna lasta en av bandvagnarna på flaket skjuter Jerry ut den bakre delen och lägger i två av aluminiumramperna som passar i mellanrummet som blir. Jerry tar hjälp av Caroline att lyfta de tunga ramperna och med en hjälpande hand går det betydligt lättare.

Jerry kör bort dragbilen med svanhalsen på och placerar den bakom maskintrailern. Därefter hämtar han den första bandvagnen. Samtidigt har Caroline lagt ut ett par tråkubbar framför trailern vid sidan av svanhalsfästena.

– Kubbarna har vi för att inte kränga av banden när vi kör upp, berättar Caroline och lägger tråkubbarna tillräta innan Jerry tar sikte på trailern.

Caroline Johannesson jobbar annars som aktivitetshandledare för personer med funktionsnedsättning men





passar vid minsta tillfälle på att åka med Jerry på någon av hans specialtransporter.

Obehindrat tar den sig upp på trailern, över lågbordet, axlarna och upp på svanhalsflaket på bilen. Nästa bandvagn går lika lätt, och den placeras över axelpaketet på trailern. Den sista bandvagnen får ta plats på lågbordet och snart har Jerry klättrat ner och in i dragbilen för att koppla ihop ekipaget. Lika smidig som allt togs isär sätts maskintrailern ihop och kablar och slangar ansluts. Samtidigt har Caroline lagt ut band och spännare runt hela ekipaget, så det är bara att sätta igång och surra.

– Varningsljusen är kopplade på P-lights för att man ska slippa bli överkörd, förklarar Jerry och pekar på blixtljusen på breddmarkeringsskyltarna som han rundar för att se så att alla vagnar står rätt.



DRAGBIL:

Scania R730 LA 6X2 HNB, årsmodell 2015

Axelavstånd 3,90 + 1,3 m, Fullluftfjädring, Dragbil med dragbilsbyggnation byggd av Rönnängs Rep & Svets AB.

TRAILER:

Maskintrailer VM 42-3-PHKEZO-S, årsmodell 2016

Längd: 19,9 m, BPW-axlar och 265/55R19,5 däck, Axeltryck: 10 600 kg x 3, Första och tredje axeln lyftbar (VM-lyften), Andra och tredje axeln tvångsstyrd (VSE) Axelavstånd: 4 + 2 meter Pivåtryck: 25 ton Tjänstevikt: 15 070 kg Max lastvikt: 41 730 kg Totalvikt: 56 800 kg (59 500 kg med reducerad fart)

Hägglunds BV206 väger omkring 4,5 ton styck och åtta band per enhet krävs. Dessutom två extra band på de som inte är förstängda, allt enligt kravet på lastsäkringsintyget. Krokarna till spännarna fästes i bandrensarna och snart står alla tre stadigt för transport. Det blir ett imponerande ekipage även om Hägglundarna inte kan mäta sig med stridsbåtar, helikoptrar, artilleripjäser eller JAS-vingar som Jerry får förflytta emellanåt. Men ekipaget har en total längd på 24 meter, inte medräknat frontskyddet och rampfästena.

Snart är vi inne i hyttvärmerna och då gatan är en återvändsgata där 24 meter bil och trailer inte kan vända tvingas Jerry backa hela vägen tillbaka. Försiktigt backar han ut från Ålandsgatan runt hörnet på betongstationen, meter för meter tills personbilarna har stannat på Kärrgatan och ekipaget kan åka vidare. Upp genom bostadsområdena går det lugnt och personbilarna kan möter behöver stanna och ibland också backa undan för att Jerry ska komma förbi. Sträckan är full av fartgupp och Jerry måste höja trailern maximalt för att lågbordet inte ska ta i. Kraftiga svängar och snäva gatuhörn är det också gott om, men Jerry fixar biffen till synes enkelt genom att styra trailern med vippströmbrytarna på dörrpanelen.

– Den skickar ut bakänden rätt mycket så man får inte hålla ut för mycket heller, förklarar Jerry och vevar på ratten för att inte dra med sig vägs skyltarna i en av korsningarna.

– Här behöver vi använda alla filer, menar Jerry samtidigt som mötande bilar denna gång hänsynsfullt väntar en bit bort.

JERRY HAR VARIT ÅKARE SEDAN 1998 efter att pappa Stig-Allan Jansson valde att sälja sin verksamhet till Herrljunga Åkeri. I pappans åkeri började Jerry sin bana som chaufför, bland annat med att köra bil och släp för Doggy i Värgårda och dragbil för DFDS Dahlqvists Åkeri. Det var en av dragbilarna han köpte loss och drog löstrailer. Med tiden blev det bil och släp för T-Last och dragbil med balkvagn för Fraktkedjan.

– Det är kul att köra special. Då kunde det bli 41-meters takstolar med poliseskort, berättar Jerry som en tid också försökte jobba på hemmaplan. Men det blev inte långvarigt utan han återföll snart i dragbils-svängen. Men fortfarande fanns ett starkt sug efter att köra special.

Efter att några gånger mött ha DSV:s specialtransporter tog han kontakt med DSV och kom så småningom in på



körningen, så en begagnad jumbotrailer som fanns till salu på Blocket passade lägligt i Jerrys planer.

– De garanterade till slut en veckas körning i månaden men för att få in en fot tog jag chansen, men det matade på direkt för trailern och som mest var vi 14 ekipage.

– Nu är vi bara två. Mycket försvann när värnplikten avskaffades. Då var det många övningar men nu är det mest omfördelningar, service och ombyggnationer av fordonen, berättar Jerry som nu kört för Försvaret i åtta år.

Efter en upphandling gick körningen över till Börjes Specialtransporter i Nybro vid årsskiftet, och så även Jerry med sitt ekipage.

TRAILERN ÄR NY OCH BLEV LÄGLIGT KLAR till Elmia Lastbil där den fick stå i VM-Trailers monter. Och efter två månader har den testats ordentligt.

– Det bästa med trailern är att den blev som jag ville ha den – lättarbetad och flexibel. Och jag har inte kommit på något som saknas, berättar Jerry glatt.

– Den har växt fram under åtta år.

Bak på svanhalsen finns både dragkula och ”bonna-drag” om kokvagnar eller husvagnar behöver fraktas. Dessutom en vinsch som Jerry trådlöst kan sköta inifrån något fordon som inte vill gå för egen maskin. Tanken med alla lösningar är att han ska kunna lasta så mycket som möjligt själv.

Trailern har kölblunn för att lättare även köra båtar.

– Stridsbåt 90HL, ledningsbåten, kan man inte köra på vanlig jumbo då den är 3,90 hög, men med min som har kölblunn går det bra, säger Jerry.

– Det är mer som jag kan köra nu som jag inte har klarat innan.

FÖRSTA OCH SISTA AXELN ÄR LYFTBAR med VM Axellyften och dessutom kopplad på P-light så lyften kan skötas även när trailern är avkopplad.

Tvångsstyrning är det på andra och tredje axeln. Då elektronisk VSE-styrning utan hydraulkolvar eller styrstag.

– Jag ville inte ha styrning på första axeln utan ville ha ett så litet hjulhus som möjligt för att få långt lågbord och så låg hjulficka som möjligt, förklarar Jerry och berättar att de efteråt fick programmera om den för att få bättre styrvinkel. Och idag är hjulutslaget 35 grader längst bak.

– Nu hamnar sista hjulet där framhjulet på bilen har gått, menar Jerry.

Även dragbilen som är dryga året och rullar 14 000 mil har försetts med egna lösningar. Rönnängs Rep & Svets har byggt upp bilen. Bland annat har den försetts med toppmatade Autoline S90 sandningsaggregat och gott om förvaringslådor. I ett av skåpen som värms upp av avgasröret hängs regnkläderna upp. I det andra sitter batterierna till det dubbla batterisystemet – två gelébatterier som förbrukningsbatterier och två startbatterier. En 15 liters vattentank finns också, och den värms också upp av avgassystemet. I grunden är det en vanlig Scania R730, men med det mesta som gick att få från tillvalslistan.

– Först ville jag inte ha Opticruise. Man ville ju växla själv. Men detta är jättebra, men det kräver viss teknik ändå, speciellt om det är halt, förklarar Jerry.

– Billigt går den också. Idag låg den på 3,86 l/mil, men med bandvagnarna går det lätt då lasten är slät hela vägen bakåt. Med en Archer på kan det däremot gå närmare 5 liter.

VI NÄRMAR OSS LOSSNINGSPLATSEN som är Göteborgs Garnison, gamla amfibie- och kustartilleriregementet vid Käringberget.

Det är mildt sagt trångt i korsningen upp mot Käringberget. Jerry snirklar ekipaget sakta mellan trafikdelare, refuger, trafikljus och medtrafikanter.

– Den gamla trailern var 2,5 meter kortare och det gick otroligt mycket lättare. Då märks det skillnad på de sista metrarna, säger han och försöker hålla koll på alla hörn på ekipaget. En spårvagn får vackert vänta kvar vid sin hållplats tills Jerry kommit sig ur vägen. En låg refug måste beträdas och till slut rullar vi upp mot garnisonen mitt i vägen på en smal gata med farthinder av olika slag. Och efter att ha visat legitimationerna för vakten öppnas grindarna och vi kan rulla ner mot Göta Älv där FMV har sin markverkstad.

Lossningen går lika smidigt som lastningen, fast i bakvänd ordning. Koppla isär, backa till bakändan, lossa surringarna och rulla av Hägglundare efter Hägglundare tills trailern är tom och redo för nya uppdrag. Jerry har i princip veckan klar redan nu. Bland annat ska tre ”Galtar” TG16 lastas i Karlsborg och köras till Enköping, ett knippe bilar ska hämtas på röjdykardivisionen i Skredsvik och några nya Mercedes Sprinter ska från Floby till Eksjö och Karlskrona. Lördagen blir inte ledig den heller. Då är det en Archer, en Haubits 77 artilleripjäs på en Volvo A30E som ska fraktas från Karlskrona upp till Boden. Är det special så är det.

” Först ville jag inte ha Opticruise. Man ville ju växla själv. Men detta är jättebra, men det kräver viss teknik ändå, speciellt om det är halt

JERRY JANSSON



bosse.norvinge@akeri.se