

VVS skyddat för väder och vind

VVS-transporter på öppna flakbilar – är det verkligen tidens melodi? Nej, säger VVS-grossisten John Fredrik. Han har hittat fram till sin egen lösning.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Morgonkylan byter i kinderna och naturen har under natten fått ett färskt täcke snö. Sebastian Johansson är på väg upp genom Bohuslän, och har precis passerat Stenungsund på väg norrut på E6.

Den lilla röda lampan i taket kastar sitt svaga sken i hytten.

Sebastian Johansson är chaufför på Göteborgs Bud Anders Johansson AB, med tre bilar på fast körning för VVS-grossisten John Fredrik AB. Alla tre bilarna är DAF CF75 med skåp med delvis öppningsbart tak, helt öppningsbar vänstersida och styckegodskran – en sann specialare framtagen tillsammans med Gehab för några år sedan, för att möta kundens krav på täckta bilar eftersom så mycket av godset är emballerat i kartong.

Det är fortfarande mörkt men Sebastian har redan varit igång i flera timmar. Redan vid fem stod han på Fredriks anläggning på Hisingen i Göteborg för att lasta upp.

– Andra firmor levererar lite smågrejer först, sedan kommer rör på en annan bil senare, men vi har helleveranser och kommer med allt på förmiddagen. Ibland ser man en order som kommer in klockan tre på morgonen. Då är det väl någon rörläggare som vaknat mitt i natten och kommit på att han måste beställa, berättar Sebastian och ler.

Efter en bit på motorvägen viker vi av mot Ljungskile. En mindre rörläggerifirma i utkanten ska ha lite gods. I ett villaområde efter en brant backe kommer vi fram till något som ser ut som ett vanligt villagarage. Efter att ha lämnat några paket är vi snart på väg igen. Nästa stopp blir Uddevalla och John Fredriks butik som ska få lagerpåfyllning. Men det är inte mycket som ska av här heller. Bara en pall med diverse för traktens rörkrökare, och den skickar Sebastian smidigt av med hjälp av bakgavellyften.

– Vi använder kranen till pannor, rörbuntar och golvspånskivor färdiga för golvvärme. Det blir kanske en gång om dagen i snitt, konstaterar Sebastian, och rullar in pallen på lagret.

Kranen, en Fassi F65 har tre utskjut och når över skåpet så att man till exempel kan köra ut en värmepanna på bakgavellyften och lyfta av den därifrån. Det är också pannorna som var i åtanke när de satte höjden på byggnationerna.

– Vi vill ha så låg totalhöjd som möjligt och nu är vi 3,70. Värmepannorna är 2,42, så vi har en invändig höjd av 2,44, berättar Sebastian.

Efter en stunds transportsträcka är det så dags att åter lämna motorvägen. Vi ska leverera till Ävja Bohusgranit som ingår i Benders, som har köpt upp flera stenbrott upp genom Bohuslän. Sebastians DAF klättrar obehindrat upp trots vinter.

– De håller ordning på backen och sandar direkt på morgonen om det behövs, säger Sebastian övertygande när vi tar oss upp mot toppen.

Uppe på bergsplatan är det full aktivitet. Hjulastarna kör kors och tvärs med sina stora stenblock på gafflarna. I några bås håller man på att såga upp blocken till mindre storlekar efter bestämda mått.

Sebastian drar åt handbromsen och sticker iväg för att få koll på var de vill ha de tre storbuntarna markavloppsrör. Äntligen är det dags att peta i kraftuttaget och veckla ut kranen.

Sebastian lossar först alla stroppar på vänstersidan och släpper upp de två rullflikarna. De går inte ända upp utan övre delen är av sandwichkonstruktion och fast med taket.

– Grenar vill ju alltid ta i så det är bara för att spara kapellet, förklarar Sebastian.

Elmia
Lastbil
Jönköping
24-27 augusti
2016
UNDER TRANSPORTVECKAN



Läs mer om VVS-transporter



GÖTEBORGS BUD ANDERS JOHANSSON AB

1930 grundade Ragnar Bång Göteborgs Bud, ursprungligen med cykelbud men övergick via motorcyklar med flaksidovagn så småningom till lastbilar. 1987 förvärvade Anders Johansson Göteborgs Bud och företaget har idag elva anställda och lika många lastbilar, de flesta med kran.



PÅBYGGNADSAKTA

Bil: DAF CF75.310 **Flak:** GEHAB 6,49 meter invändig längd. Lämmar, Kinnegripstolpar och två rullflikar på vänster sida. Skåpvägg höger sida. Halva takdelen öppningsbar 180 grader. Vipplucka bak. Fyra rader stakhål. **Kran:** Fassi F65A.23 med tre hydrauliska utskjut, räckvidd 8,90 meter. Scanreco radiostyrning. **Bakgavellyft:** 2-tons Zepro Z-200-155

Med en av hydraulpakarna öppnas sedan den vänstra halvan av taket. Sektionen viks i 180 grader över till höger sida.

– Taket öppnar 1,20 så man kan ändå lyfta ur gods som står innanför rörbuntar som inte är för stora, berättar Sebastian och kopplar lyftslingen i lyftkroken.

Helt odramatiskt viker han sedan tillbaka taket, hydrauliken är samma som till kranen, och sköts med samma spak som stödbenen.

– Jag har funderat på hur man kan lösa det utan att ha motorn igång men ska man bygga enkelt är det mindre som kan krångla, berättar Sebastian.

Nästa stopp blir en liten rörläggarfirma utanför Tanumshede som idag bara ska ha en liten kartong han lagt i hytten. Paketet når sin mottagare och det bär norrut igen mot Strömstad som är Bohusturens sista leveransort. De två andra turbilarna har Tjörn, Orust och Lysekil respektive Dalsland upp till Bengtsfors. Alla tre kör tiotimmarsdagar fyra dagar i veckan.

Efter att ha lossat några kartonger på Prästängens industriområde i Strömstad klämmer Sebastian in dagens rast innan vi vänder kosan söderut mot Göteborg och dryga 16 mil på motorvägen till platsen där vi började i morse. Men Sebastian kommer ner till Göteborg förhållandevis tidigt under eftermiddagen och tiden som återstår används istället för några utkörningar i Göteborg och inhämtning av gods som ska vidare till John Fredriks Proffscenter i Uddevalla. Men den rundan får bli i morgon.

bosse.norvinge@akeri.se



EXPERIMENTBYGGE 1991–92

Hösten 1991 började Svelast i Göteborg med en liknande lösning för transporter till Ahlsell VVS. Artikelförfattaren körde då fordonet under ett par år. Det var en Scania P93 med HIAB 071 kran och PLS Flak, utrustad med ett kapellsystem från Kapellmästarna i Jönköping. Detta byggde på att högersidan var öppningsbar av rullgardinstyp och det skjutbara taket vevades över till vänstersidan, likt ett dragspel. Systemet var dock ömtåligt och aningen omständligt då taket först vevades upp i bakkant, kapellbrädor och sidostolpar skulle plockas loss och lämningar fällas.