

# Made in Småland

Allt måste inte vara snabbjobb för att det går fort. På PLS & Sala Kaross AB i Rydaholm är det full fart. Och med släpvagnstillverkning lär det bli ännu mer att göra.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINCE



## PLS & SALA KAROSS AB

PLS & Sala Kaross AB ingår i fordonsguppen NTB – Nordic Truck Bodies, som är en del av industri-koncernen Inducore, tillsammans med Sala Truck Service AB och J. Sörling-Ilsbo AB. Företaget har 75 anställda.

**D**et är högt tempo. Muttermaskinerna slamar och kapmaskinerna viner, men det är rent och snyggt, ordning och reda. Allt verkar familjärt och personalen på golvet börjar direkt prata med tjänstemännen. Vi befinner oss på slutmonteringen hos PLS i Rydaholm. De anonyma lastbilarna står på rad och mellan bilarna kilar verkstads-personalen dragandes på verktygsskåp, svetsar och diverse komponenter.

– Vi kör i tvåskift. Det är bra tider nu. Ofta pratas det bara om dåliga tider, men det har varit jättebra hela året. Branschen är positiv och verkar ha framtidstro, konstaterar försäljningschefen Claes Persson.

Måhända stod det PLS Flak från Rydaholm på vart och vartannat flak för bara några år sedan, men det var då. För ett och ett halvt år sedan bestämde sig PLS för att sluta bygga flak och istället lägga allt krut på skåp.

– Flak var länge synonymt med både PLS och Rydaholm men suget efter flakbyggnationer minskade successivt i takt med att kapellbilarna ersattes av skåpbilar i vagnparkerna, förtydligar Claes Persson

medan vi rör oss mot avdelningen där de rena lastbilschassierna kommer in. Här monteras skåpfäste och skärmar. Ja, allt som krävs för att skåpet slutligen ska kunna komma på plats vid slutmonteringen.

– Skåpen till bilarna bygger vi helt fristående, förklarar Claes Persson och smiter vidare in i nästa stora lokal som är skåpsverkstaden där pallbockarna står i långa rader. På bockarna ligger skåpväggar, tak, dörrar och luckor. Här förses de en efter en med allt från handtag, läsbaljor och gångjärn, till dörrvagnar och tättningslister.

Det påminner lite om tonårens modellbyggande men skillnaden är att här är skalan 1:1, och minsta lilla förflyttning kräver traverser.

När dörrar och annat är färdigmonterat flyttas satserna över till den stora skåpmonteringshallen där varje skåp sätts ihop på någon av de tio skåpplatserna direkt på golvet.

– Men skåpen till våra nya släpar kommer vi att bygga direkt på chassierna, förklarar Claes Persson och visar det blivande PLS-släpet nummer två som just byggs.

Ute på asfaltsplanen pekar han mot en grå byggnad



som är svetsverkstaden, men vi är på väg mot paneltillverkningen, eller limmeriet som det kallas.

På golvet finns tre stora limbord med vacuumpressar där skåpväggarnas olika skikt förenas. Inom räckhåll finns rullar med plast och olika isoleringsskivor beroende på isoleringskrav.

Som längst klarar PLS limma 16,5-meters väggar, men då handlar det i regel om trailrar – och det blir det inte värst många av.

Efter att väggarna limmats fortsätter arbetet med att kapa, rensåga och hyvla väggarna. Slutligen återstår bara numrering innan de läggs i sin kassett som sedan körs över till monteringsanläggningen.

– Vi gör allt utom lackeringen. Det skickar vi bort till någon av firmorna vi jobbar ihop med, berättar Claes Persson när vi är ute i friska luften igen.

Vi går förbi rad efter rad med lastbilschassin som väntar på att komma in i hallarna och få sitt skåp monterat. Och snabbt går det – i regel räcker det med två dagar.

Det här reportaget slutar där det börjar. I slutmonteringen!

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)





## Nu blir det även släpar för PLS

Nu ger sig PLS & Sala Kaross in i skåpsläpsbranschen. De första stegen togs för ett år sedan, och just nu är utprovningarna i full gång.

**A**tt det även skulle bli släpar för PLS var inte helt otippat. Inte med släpvagnsdrag på 95 procent av bilarna som rullar ut från anläggningen. Så nu efter att ha tagit fram en specifikation och bollat med sina påbyggnadskunder så stod första släpet klart för tester vid midsommar i fjol.

I augusti premiärvisades släpet under Lastfordonsgruppens mässturné och några veckor senare levererades det till VGT i Värnamo där det nu rullar för praktisk utprovning.

– Ännu har vi inte hittat några konstigheter, men hur det kommer bete sig i långa loppet vet vi inte så här långt, säger Jonny Karlsson, vd på VGT.

Det helbyggda PLS-släpet rullar i huvudsak med gods från Volvos och Scaniats leverantörer i området. Och det är många firmor i Småland som direkt eller indirekt förser bilindustrin med komponenter, mildt sagt.

– Lassen är inte alltid så tunga. Ibland ligger vikterna kring 15–16 ton men ofta är det minst sagt fullt i skåpen med pallar lastat ända upp till tak.

Tillverkningen av PLS släpchassin kommer att ske hos ett av koncernens företag i Polen. Därefter skickas de alltså till Rydaholm där de förses med skåp och annan utrustning.

Grundkomponenterna känns igen från de andra chassileverantörerna. Axlarna kommer antingen från BPW eller SAF, medan fjädring och bromsar är Wabco. De flesta kommer med största sannolikhet att välja skivbromsar men även trumbromsar finns att välja. Samma med dubbelmontage eller supersingel, valet är fritt.

– Det är kundanpassade grejer och allt skräddarsys och nu kommer de att ramla ut ganska snabbt allihop. Vi ska bygga tio stycken som ska ut och utvärderas.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)

” Det är kundanpassade grejer och allt skräddarsys och nu kommer de att ramla ut ganska snabbt allihop.

CLAES PERSSON, FÖRSÄLJNINGSCHEF PLS & SALA KAROSS AB