

A yellow Maltes truck with a crane is lifting a stack of metal frames. The truck has 'Maltes' and 'Lecob' written on it. The crane is a black hydraulic crane with a long boom. The stack of metal frames is made of grey metal and has green plastic covers on some of the frames. The truck is parked on a paved area with trees in the background.

Omväxlade uppdrag med *växelflaksbil*

Befintliga lösningar kan bli en innovativ byggnation, om de komponeras rätt. Det kan Maltes Transport i Karlstad skriva under på. Och även om Nordic Trophy-segern kom sent gav den fördelarna direkt.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



I samband med Lastbil 2012 på Elmia i Jönköping uppmärksammades ett innovativt bygge. Det var Maltes Transport i Karlstad och deras helt nya Scania R480 som vann juryns gillande och tog hem vinstpokalen för Bästa Påbyggnad i Nordic Trophy. Klassen med fokus på smarta och genomtänkta lösningar bedömdes av en handfull sakkunniga från lastbils- och byggarbranschen. De fastnade för konceptets flexibilitet, och för att det skapats genom att kända komponenter och befintlig teknik satts ihop på ett genomtänkt sätt.

Idén var dock långt ifrån ny hos Maltes Transport – konceptet har utövats på två av åkeriets fordon tidigare.

– På en av Elmiautställningarna gick jag runt till varenda påbyggare med min ritning, och där var det Göran Hansson på Lagab som köpte min idé, berättar Malte Henriksson som driver Maltes Transport i Karlstad AB tillsammans med sina två söner.

– Största problemet var att förstärka under ramen för kranfästena, fortsätter Malte.

INTRESSET FÖR SMARTA lösningar har funnits länge hos Malte Henriksson, som startade åkeriet 1998 efter att han övertagit en kranbil.

– Mycket kom jag på en gång när jag rensade vid Mariestads kyrka. Då hade jag spritt ut allt över hamnens yta och tvingades åka flera gånger fram och tillbaka för att få ihop lasset. Då tyckte jag att det måste finnas enklare sätt.

Det senaste resultatet av Maltes funderingar levererades av Lecab i Karlstad under hösten 2012. Efter Elmiautställningen togs den i bruk

– en Scania R480. Med Euro 6, för att utan bekymmer kunna ta sig in i eventuella miljözoner, men tyvärr har inte miljöbiten uppmärksammats något större bland kunderna.

– Vi trodde att det skulle uppmärksammas mer än vad det gjort. Detta var den första Euro 6:an som Scania sålt till kund, berättar Malte med viss besvikelse i rösten.

Det var inte bara Euro 6-motorn som var en nyhet hos Scania under Lastbil 2012. Det var även den luftfjädrade 9-tons framaxeln.

– På den andra bilen, en Scania R440, har vi dispens från Scania på 8,4 ton för att klara framaxeltrycken.

Sammanfattningsvis är Malte nöjd med bilen och på frågan vad som kan göras bättre svarar han:

– Man kanske skulle kunna förfina och förenkla ytterligare för chauffören med att sätta dit lite mer hydraulik, men då tar det av lastförmågan.

SVENSK ÅKERITIDNING passar även på att åka med under en arbetsdag. Och dagen till ära är det sonen Fredrik som sköter spakarna.

– Det här fungerar bra, säger Fredrik kortfattat om byggnationen, samtidigt som vi rullar fram på Hammaröleden mot ställningsbyggfirman där vi ska lasta byggställningar. Och det är just ställningsbyggarna som är de huvudsakliga kunderna för flak- och krankombinationen.

– No Problems är en ny kund. Deras egen bil ska bort, säger Fredrik och pekar på en svart Volvo FH av sen årsmodell samtidigt som han trixar in bilen mellan häckar med stålrör och högar med aluminiumplank.

– Fler och fler firmor inser att det är bättre att hyra in lastbilar än att ha egna.

Efter att gått runt och letat upp rätt sändning är det självbetjäning som gäller. En liten CAT-hjullastare med gafflar står till förfogande, och Fredrik pusslar vant ihop lasset med häckar och pallar. Han jobbar snabbt men noggrant, för att hela sändningen ska få plats på det sex och en halv meter långa Lagabflaket.

– Det är ett äldre flak som vi låtit renovera. Både golv och lämmar är nya, påpekar Fredrik samtidigt som han slänger surrningsbanden över det höga lasset.

När vi åker mot bostadsområdet Rud dit materialet ska levereras, berättar Fredrik att Karlstad är en av de platser där flest ställningsbyggfirmor finns etablerade. Maltes Transporter kör för flera av dessa.

Vid tvåvåningslängorna möter två ställningsbyggare upp. Stödbenen körs ut och den imponerande kranen vecklas ut, en 26 tonmeters Palfinger som är så stor som möjligt är till denna typ av byggnation. Fredrik hanterar kranen till synes barnsligt enkelt från sin manöverbox på magen, och placerar ut varje häck och pall på just den lilla plätt som ställningsbyggarna anser vara mest praktisk för deras del.

Tillbaka på åkeriet efter utfört uppdrag, passar vi på att ta en kaffe och frukostmacka när vi ändå måste hämta pallgafflarna ur garaget. Till kaffet berättar Malte Henriksson om den andra verksamheten – lagerhotellet som ligger under eget bolag, Maltes Logistik, ägt av Malte, hans söner, och syskonen Marie och Lars.

– Hela anläggningen där åkeriet med lagerlokalen är, hade Pripps tidigare. Efter att Carlsberg köpt upp Pripps flyttade de lagret till LBC och då köpte vi anläggningen, berättar Malte.

En person är heltidsanställd i lagerverksamheten, och bland kunderna finns Invex AB i Mölndal som har hela sitt lager i Karlstad. Förutom att deras produkter i form av metaller lagras, så utförs även mer kundanpassade sysslor.

– Vi sågar en hel del aluminium. Det kommer i tre- eller fyrameterslängder och vi kapar upp det efter kundens önskemål, berättar Fredrik och tar en klunk kaffe.

När så ägg- och kormackan lagt sig tillräta och pallgafflarna står på flaket, bär det iväg ett stenkast till LBC Frakt Värmlands imponerande anläggning. På asfaltsplanen utmed terminalväggen står pallarna med taktegel – även här är själv bäste dräng, och en gaffeltruck står redo. Fredrik får mixtra och trixa med pallarna för att slippa åka två gånger, men till slut är hela lasset på och pallgafflarna till kranen får åka högst upp på lasset. En Kaupe växelflaskärta finns visserligen att tillgå om det blir allt för hopplöst att pussla ihop lasset på ett flak.

Destinationen är ett villaområde ute på Hammarö där ytterligare ett större antal villor uppförs.

När vi vinglar in på den smala vägen fram till husbygget passar Fredrik på att nämna ytterligare en återkommande körning, samtidigt som han pekar bort mot granntomten och ett hus som han varit med om att sätta ihop. Det är nyckelfärdiga hus för husfabriken i Råda inte långt från Hagfors.

VID VILLABYGGET ger sig snart två takläggare i kast med att handplocka takteglät pall för pall, och placera ut buntarna strategiskt på taket. Fredrik flyttar med precision runt pallarna i luften dit takläggarna önskar, så länge räckvidden godtar detta och säkerhetssystemet inte löser ut. Men med Palfingerkranens fem utskjut och en räckvidd på 14,6 meter, där 1 350 kilo klaras, räcker det långt. Därtill kan i värsta fall två manuella utskjut tas till och ge en total räckvidd på 18,8 meter.

Nu är det dags för Scania att byta skepnad från kranbil till skåpbil.

– Man kan inte ha en kran för 700 000 kronor stående,



Med precision flyttas pallarna runt i luften dit takläggarna önskar, så länge räckvidden godtar detta och säkerhetssystemet inte löser ut. Men med Palfingerkranens fem utskjut och en räckvidd på 14,6 meter, där 1 350 kilo klaras, räcker det långt.



Fredrik visar snabbt runt bland olika skåp och flak som står uppställda på åkeriplanen. Alla med olika längd och höjdmått, något som inte innebär några som helst problem tack vare containerfästen som kan flyttas tre steg horisontellt och två lägen vertikalt.

menar Fredrik som kan utföra många andra uppdrag med bilen.

– Vi har ett släp med öppet flak för framförallt ris som rymmer 27 kubik. Bara att sätta gripen på kranen, förklarar Fredrik och får det hela att verka väldigt enkelt.

Framför rissläpet står ett dryga tolv meter långt fyraxligt Flodaverkensläp från 1997, som används till hustransporter och för att köra byggbaracker med.

– Den har vi byggt om så att vi kan lyfta av framstammen.

Några egentliga begränsningar finns inte, även om de flesta transporterarna tre av veckans dagar går till byggarbetsplatser i Karlstad med omnejd

- Vi kör det som går att köra så länge de betalar, förklarar Fredrik och nämner en långresa.
- En gång var vi till Gällivare med en byggbarack som det hade blivit fel på. Det tog fyra dagar fram och tillbaka.
- Det är det som är det roliga med det här. Olika grejer att sätta på så det blir variation i körningarna och inte bara ställningsmaterial, säger han samtidigt som han faller ner Lagabflakets stödben. Och just det arbetsmomentet är egentligen inte mycket att orda om även om Lagab med tiden vidareutvecklat sina lösningar.

DE NYA STÖDBENEN sköts med ett handtag istället för med tre som förut, förklarar Fredrik och visar stödbens-proceduren. Därefter rullar han ifrån flaket och parkerar ett stycke bort där kranen ska ställas av. Fredrik faller ut stödbenen och lägger ner stickan i backen, samt lossar låsen till Topp-loss-fästet med en liten spak bakom framskärmen. Kranen lyfts upp från chassit med hjälp av sina stödben, decimeter för decimeter. Därefter körs bilen ifrån efter att hydraulslangarna kopplats loss, lika enkelt som genialt.

Fredrik visar snabbt runt bland olika skåp och flak som står uppställda på åkeriplanen. Alla med olika längd- och höjdmått, något som inte innebär några som helst problem tack vare containerfästen som kan flyttas tre steg horisontellt och två lägen vertikalt.

Bakgavellyften, en Zepro, är dessutom flyttbar i längdled för att passa olika flak istället för att man måste anpassa flaket för att passa till lyften. Istället skjuts lyften fram eller tillbaka i lämpligt läge, och detta med hjälp av en hydraulkolv vilket är det senaste.

- Den som sitter på tvillingbilen är den gamla

modellen som dras av en kedja, men den bara krånglar, berättar Fredrik innan han backar under ett av 7,45-skåpen med 18 pallplatser.

Att skifta från kran med flak till skåp tar alltså inte lång stund.

- Tio till femton minuter tar det här. Bara grejerna används och inte kärvar ihop, hinner Fredrik säga innan han drar igen dörren och åker bort till LBC-planen för att koppla det fyraxliga Ekeri-släpet från 2006.

Men med det är inte arbetsdagen slut för Fredrik. Han ska först lasta monterutrustning för CL Mäss- & Monterservice som ska till Barnmässan på Raketcenter innan kvällen tar över. Först därefter är ekipaget redo för morgondagens distributionslinga i norra Värmland som Malte ska utföra.

Tisdagar och torsdagar är det alltså skåpet och skåpsläpet som gäller. Lasten är blandat styckegods och en hel del dricka.

Ekipaget utgår från LBC Frakts terminal. Norra Värmlandsturen börjar i Ekshärad och går ända upp till Långflon. En runda på dryga 50 mil och 20 stopp.

- I torsdags var det 24 stopp på 56 mil men då är det lite drygt, erkänner Malte.

- I Långflon bor fyra personer och gränshandeln omsätter 80 miljoner med sina 22 anställda, och där bygger de köpcenter som ska invigas om ett halvår så vi räknar med mer gods i framtiden.

Med smarta lösningar ska det inte vara några problem med en godsökning. Och inte är det omöjligt att Malte Henriksson har några idéer i bakfickan och kan dyka upp hos påbyggarna på lastbil 2014 med nya ritningar.

bosse.norvinge@akeri.se

” Man kanske skulle kunna förfina och förenkla ytterligare för chauffören med att sätta dit lite mer hydraulik, men då tar det av lastförmågan.

MALTE HENRIKSSON,
MALTES TRANSPORT I KARLSTAD AB

SCANIA R480, ÅRSMODELL 2012

Växelflaksrede: Lagab maxilås/kombi 7119-C-L växelflak för 6,60, 7,15, 7,45, 7,82 m Lagab/SMS/DIN-flak eller 20-fot ISO-container. **Bakgavellyft:** Hydrauliskt skjutbar Zepro ZSSU 200-175 MA på släde. **Kran:** Avställbar Palfinger PK26002A EH som sitter bakom hytten på OP Höglunds Topp-loss kranfäste. Fem hydrauliska utskjut plus två manuella (14,6/18,8 m) Förberedd för jibb. Avställbar.