

Premiärer och högre vikter på Mittia Skogstransport

Att siktet var inställt på 74 ton även om frågetecknen fortfarande återstår märktes klart på Mittia Skogstransport 2017. Två världspremiärer och en vidgad mässa gjorde att skogstransportmässan på Älwallen i Ljusdal sken upp mer än aldrig förr, vädret till trots.

Text & Foto: Bosse Norvinge

För tionde gången arrangerades Mittia Skogstransport. En av de största och minst lika populära mötesplatserna inom Skogstransportbranschen. 130 utställare som visade sina produkter och tjänster tillsammans med konferenser och föredrag hade den gemensamma nämnaren på lönsamma och effektiva transporter, självklart med de höjda totalvikterna på mångas agenda. Världspremiärerna stod Atrans och Scania för.

Skogstransportmässan har sedan premiären 1999 utvecklats, även i förhållande till närmaste upplagan 2015 har den expanderat både till yta och utställarantal.

– Nytt för i år är att vi också har riktat oss till skogsbilvägarna och terminalhanteringen, berättar Henrik Bruveris, en av projektledarna för Mittiamässan. Under fredagen slogs besöksrekord med 2 850 personer och totalt kom 5 300 besökare trots ett ihållande regnande. ●



” Nytt för i år är att vi också har riktat oss till skogsbilvägarna och terminalhanteringen.



” Man måste jämföra rätt grejer med varandra. Bra LED-extraljus kan lysa bättre än Xenon.

MATTIAS PERSSON
NORDISK DISTRIBUTION AB



En i sammanhanget spektakulär invigning bjöd **ATRANS** på. Något som annars brukar höra lastbilslanseringar till.

Företagets vd sedan ett halvår tillbaka, Jens Alexandersson tillsammans med moderkoncernen Närko i Finlands ägare och koncernchef, Hannu Louhi presenterade deras nya superlätta släpvagn under pompa och ståt med både tal och skumpa.

– Vi träffades för sju månader sedan. Då var Atrons i dåligt skick och vi kom fram till två alternativ. Antingen lägga ner eller nystarta och nysatsa. Vi valde det sistnämnda, säger Jens och berättar att det tog sex månader att tillsammans med Närkos utvecklingsavdelning, leverantörer och partners ta fram den nya produkten.

– Detta är det enda som är likadant från den gamla till nya produkten, alla andra 5 000 detaljer är nya, förklarar Jens och håller en eloxerad så kallad möbelknapp i handen innan avtäckningen av den femaxliga flisvagnen som utlovas vara 800 kilo lättare än motsvarande konkurrenters. Ett nytänk inom materialsidan innebär rostfritt stål och eloxerad aluminium. Tre års fullständig garanti utlovas och vagnen ska vara i det närmaste underhållsfri enligt Jens.

Mattias Persson från **NORDIK DISTRIBUTION AB**, generalagent och distributör av bland annat Lightforce talade gott för sitt belysningssortiment och förklarade samtidigt om skillnaderna mellan extraljus och extraljus.

– Man måste jämföra rätt grejer med varandra. Bra LED-extraljus kan lysa bättre än Xenon. En annan grej, när man pratar LED, är att man ska tänka på färgtemperatur. För hög kelvingrad blir jobbigt för ögonen, berättar Mattias och visar de två senaste nyheterna från Lightforce – LED 180 och 215. Två modellerna som är lite mindre än sina föregångare men lyser lite mer.

Nyheter fanns det även från Wesam, en europeisk tillverkare som Mattias utlovade hålla bra kvalitet med en rimlig prisbild.



Publikpremiär var det för de senaste nyheterna från **SCANIA**, en imponerande samling nyheter innehållande nya V8-motorer, tred pedals Opticruise, stötfångare anpassad för tuffare körningar, G-hytt, vilhytt och fler takhöjder. På mässan bjöds det också på provkörning av nyheterna, till och med före pressen. Lars-Erik Stenlund och Michael Dahlberg tillsammans med Joar Thuresson från Scania-Bilar Sveriges democenter såg till att mässbesökarna fick en körupplevelse utanför området med en Scania C410 med normaltak och Scania R730 med lågtak.



MERCEDES-BENZ är inga nykomlingar inom skogsbilssegmentet utan anser att både flis och timmersidan är viktig.

– Vi har sålt många bilar i norr, mycket grupp-bilar med Hydro Drive då vanliga 6x2 har svårt att ta sig fram. Vår Hydro Drive är också underhållsfri, förklarar Håkan Blomén, produktchef på Mercedes-Benz Sverige AB.

– Här visar vi också vår första

tridembil på Arocs som precis är klar. Det är vår första 74-tonnare som vi tagit fram för att testa hjulbaser och vikter för att hitta ett standardiserat koncept.

– Liknande byggs ofta med 200 mm rede. Men här har vi istället förstärkt ramen och går på det låga redet för att få 8 cm till, tillsammans med smalare stakar för att få volym. Är det inte den ena detaljen så är det den andra.



Vi är den enda leverantören av rostfri kätting som är certifierad och klarar lagkraven.

JENNY EKLUND
EXTE

DALAFRAKT med ett 60-tal flisbilar och omkring 30 rundvirkesbilar är stora i området. I sin monter informerades om verksamheten samtidigt som besökarna fick tävla genom frågor om företaget och en utslagsfråga om bruttovikten på ett av fordonen i montern.



FOMA - FORDONSMATERIEL

AB hade sin stora utställningstrailer på plats med hela produktsortimentet. De passade också på att bjuda på grillad korv.

Niclas Nydahl, Marcus Criveliuss och Niclas Sjöstrand hade fullt upp att utspisa hungriga, eller bara sugna mässhögare.

Och att en Bratwurst med surkål smakade riktigt bra kan skrivas under på.



DAF deltog på Mittia för första gången.

I montern fanns bland annat en DAF XF510 från Kuddby Trädfällning i Norrköping, en bil som sålts av Niklas Petersson, Bråvalla Lastvagnar.

– På timmerbilssidan är vi fårska. Detta är den första i nutid kan man säga, förklarar Niklas och medger att norra delarna av landet är lite av en vit fläck på DAF-kartan.

Men nu satsar DAF i segmentet och tog hjälp av chauffören Gert Andersson att slå ett slag för DAF i skogen.

– Denna är ett uppsving mot det jag hade innan. När chefen skulle köpa den här slogs jag med näbbar och klor och sa faktiskt upp mig. Men efter en provkörning gick jag gå tillbaka med kepsen i hand och tog tillbaka uppsägningen, berättar Gert.

– Jag har en whiplashskada och kors-



ryggsproblem sedan en trafikolycka 1996. Förr kom jag hem trött och sliten efter 8 timmar bakom ratten. Nu kommer jag hem och kan hitta på med saker som att gå i skogen. Det är en fantastisk bil att åka i, intygar Gert.



EXTE i det närbelägna Färila presenterade en rostfri bindkätting.

– Vi är den enda leverantören av rostfri kätting som är certifierad och klarar lagkraven. Vi jobbar för att det ska vara säkert ute på vägarna, förklarar Jenny Eklund innesäljare på Exte och visar samtidigt den patenterade låsningens enkla men genialiska multifunktion, hur den låser och hur överbliven kätting enkelt hängs upp i kroken.

– Den här börjar levereras nu efter mässan. Vi är också ensamma om att erbjuda fyra års trygghetsgaranti på våra produkter.

” På alla vagnar har vi faktiskt tre års rostskyddsgaranti. Det beror på att vi har zinkmetallisering före lackering.

FRANK MARTINSSON
ISTRAIL



LX50 heter **LAXOS** nya femtonsversion av stötta. Mittia-mässan var ett lämpligt forum att presentera nyheten på även om den egentligen riktar sig till exportmarknaderna.

- Femtonnen kan vara lite klen för att komma upp i våra tonnage. I Europa har de en totalvikt på 40 ton och lägre lasthöjd, då ska det vara lätt. Här pratar vi mer volym, förklarar Mikael Nylén och visar Laxos olika virkesstöttor.

- Femtonnaren har lite smalare profil, men vi har fortfarande samma banke om man så väljer 5-, 6-, 9- eller 10-tonsstöttor så är de utbytbara med varandra.



CMT - CARGO MODUL TRADING AB har sitt säte i Malmö och levererar lastväxlarflak. I deras monter talade Marita Högström gott om produkterna. Marita är sedan ett halvår tillbaka stationerad på försäljningskontoret i Göteborg, ett kontor som tidigare inte bemannats permanent. Men idag är Marita redo att sälja flak till kunder på västkusten.

ISTRAIL lyfte på mässan fram sin timmervagn Cosmos. Frank Martinsson visade ramprofilen med bockad fläns för styvare chassi.

- Den har också en framvagn med överdel gjord i ett stycke. De flesta andra har I-balk. Här har vi inga svetskarvar annat än till underdelen, berättar Frank.

- På alla vagnar har vi faktiskt tre års rostskyddsgaranti. Det beror på att vi har zinkmetallisering före lackering. En idé som normmännen har lånat från offshoreindustrin och oljeplattformarna.



- Vi har inga tekniska nyheter på mässan utan är nöjda med den tekniken vi erbjuder, menar Christina Eriksson från **VOLVO LASTVAGNAR** och pekar på bland annat tandemaxellyften och krypvälarna som riktar sig till skogstransporterna.

- Men för första gången kan vi visa en nyckelfärdig timmerbil. Antingen med Bergs Fegen eller OP Höglunds byggnation. Ett fast koncept som vi pushar för här. Syftet med Nyckelfärdig är snabbare leveranser och total service. Det ska minska det administrativa och antalet kontakter för att underlätta för kunden, berättar Christina och avslöjar samtidigt att monterns nyckelfärdiga timmerbil redan har blivit såld.



” Den här vagnen har BPW-axlar med aluminiumnav. Det gör ungefär 16 kilo per axel.

SIMON SPAAK,
EKSJÖ MASKIN & TRUCK AB

MÄSSRAPPORT

MÄSSANS VETERANDEL representerades av en handfull klenoder som gjort tjänst i skogen. Kringutrustningen imponerade stort med allehanda häpnadsväckande lösningar från dåtidens skogstransporter.

Anders Näslund, åkare från Hofors och aktiv inom Åkerihistoriska Sällskapet demonstrerade till sin fina Scania-Vabis LS71 från 1954 en lastapparat från J. Hanssons Smides & Mekaniska Verkstad i Delsbo. En på den tiden patentsökt manick av stålörskonstruktion med JAP-motor som efter en serie bestämda drag smattrade igång. Med den utlovades en lastkapacitet på 800 till 1000 bitar i timmen.



MASKINSERVICE BERGQVIST AB

fanns i Parators monter med en imponerande Timberman separatlastare leveransklar till Brorssons Åkeri i Ramsele.

Bygget är nummer 91 i ordningen sedan man flyttade till Bollnäs 1978 och byggt på ett Scania R490 6x4-chassie. Den stora nyheten ligger i kranhytten som numer kan fås svängbar och som följer kranarmens position.

Att kvaliteten håller hög kvalitet talar sitt tydliga språk i att det enligt uppgift bara är 5-6 av de 91 byggda som idag är skrotade.

HELLGRENS LASTVAGNSSERVICE

AB satsar på att bygga för flexibla transporter och hade på plats sin Bure Cargo 2000 med sidtipp och brytgolv med en tippvinkel på 50-55 grader. Bure har haft brytgolv i 30 år och är således ingen nyhet, men konstruktionen har ett visst fäste och utgör ungefär hälften av Bure-produktionen. Viktskillnaden är 300 kilo på ett helt ekipage.



EKSJÖ MASKIN & TRUCK AB visade upp sitt femaxlade flissläp, Eksjö-vagnen 18-24 för 42 ton. Lastvolymen är 91 kubik och tjänstevikten hamnar på 8 550 kilo.

- Den här vagnen har BPW-axlar med aluminiumnav. Det gör ungefär 16 kilo per axel jämfört med motsvarande med stålnav vilket är 80 kilo på ett ekipage, förklarar Simon Spaak, säljare och ekonom på företaget.