

# Trailer för skog som mark

Framkomlighet, lastförmåga och flexibilitet är egenskaper som alla vill ha. Men man kan inte få allt. Röjdåfors Skogs AB har i alla fall försökt så långt som möjligt.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

**A**tt dragbil och skogstrailer inte är lika smidigt som ett dunderbygge i skogen kan nog vem som helst räkna ut. Å andra sidan är ett dunderbygge låst till sin nisch och har ett begränsat kundunderlag. Skogstrailern kan å sin sida alltid kopplas loss när dragbilen behövs till annat. Mer flexibel med andra ord.

Röjdåfors Skogs AB i Torsby med ett drygt tjugotal skogsmaskiner av olika slag har sedan tidigare två Scania R500 8x4 dunderbyggen, en från 2005 och en från 2009. Företaget har sedan i vintras provat det nya konceptet med skogsmaskintrailer som komplement.

– Det ska nog bli bra, vi har ingen större erfarenhet av trailern ännu, men vi har fått igång de stora markberedarna så den rullar mer och mer nu, säger Röjdåfors ägare Olle Olsson.

I regel är det företagets egna skogsmaskiner som ska flyttas mellan olika jobb, men när vi åker med chauffören Kent Rahm är det istället en grävmaskin som ska flyttas för kunds räkning.

Företagets båda dunderbyggen har varit efterfrågade och det har varit hög sysselsättning. På trailerekipaget har man dock inte satsat så stort på just kompletterande körningar inom skogen. Här fyller man istället ut med grävmaskins-transporter, en del som står för närmare 40 procent.

– Vi har fullt upp med det här men däremot skulle man



ha haft en annan större maskintrailer för att kunna ta större grävmaskiner, tycker Kent.

På plats i Sunne kopplar Kent loss svanhalsen och drar undan dragbilen för att kunna lasta en grävmaskin framifrån. Grävmaskinen, en Komatsu 210 ska transporteras söderut till Segerstad utanför Karlstad där den ska peta ner fem mil fiberkabel i backen.

Röjdåfors trailer är specificerad för körningar till Norge dit många av deras transporter går, därför har den också en standardbredd på 2,55 meter. Utfällbara breddare sitter på, totalt åtta stycken utmed lastborden.

– Vi ska bygga utfällbara breddare även på hjulhusen,

berättar Kent som menar att överkörningarna blir betydligt säkrare då.

Trailern är försedd med en 25-tons avtagbar svanhals. En liknande trailer har byggts av VM-Trailer men med fast svanhals, men den stora fördelen med en avtagbar är att valet finns om man vill lasta bak- eller framifrån allt beroende på vilket som för tillfället verkar enklast beroende på maskintyp och åtkomlighet. För att köra av och på maskiner bakifrån finns 1,5 meter långa hydrauliskt fällbara ramper.

Mellan ramperna och rambalkarna kan ett drag fällas upp för att samtidigt med maskinen kunna ta med skogskojan >>>



#### DRAGBIL: SCANIA R560 6x4, ÅRSMODELL 2013

**Axelavstånd:** 3,90 meter. Niotons framaxel och 21-tons boggi. Full-luftfjädring. Dragbil med dragbilsbyggnation byggd av Lecab.

#### TRAILER: SKOGSTRAILER VM 42-3-PHKSSAKO-S, ÅRSMODELL 2013

Luftfjädrad ECAs nivåreglering styrd från hytten. Tiotons BPW-axlar och 165/70R19,5 däck. Första och sista axeln lyftbar (VM-lyften). Tredje axeln medspårande med el-hydraulisk hjälpstyrning. **Axelavstånd:** 1,36 + 3,40 meter. 1,5-meters hydrauliska ramper bak. Utfällbara breddare **Tjänstevikt:** 11 700 kilo **Max lastvikt:** 45 400 kilo **Totalvikt:** 57 100 kilo.



eller den lilla biltransportkärnan med pick-upen på.

När maskinen har larvats av och dieseltanken med diverse skopor står på backen är det bara att släppa luften ur luftbälgarna på den främre axeln, vilken tillsammans med den bakre är utrustad med VM-Trailers patenterade axellyft VM-Lyften. Det är ett nytt gashydrauliskt slutet system innefattande ackumulatortank och stötdämpare med lyftfunktion, fritt från tunga och skrymmande metallkonstruktioner och konsoler. Ett system som vi berättat tidigare om i Svensk Åkeritidning.

Den bakersta axel är dessutom medspårande och försedd med el-hydraulisk hjälpstyrning, något som Kent förevisar när vi ska backa bort till en stickväg för att vända ekipaget. Han styr axeln med en liten joystick och följer efter med dragbilen, hur smidigt som helst.

Istället för en dragbil med kort axelavstånd för ökad smidighet har man valt det längre axelavståndet 3,90 på dragbilen för att ge ekipaget en bättre lastförmåga.

Axelavståndet på skogstrailern mellan boggin och den

tredje axeln mäter 3,40 meter. Med en mer framskjuten placering av axelgruppen med längre avstånd till sista axeln skulle framkomligheten visserligen ha ökat ytterligare, men det för även med sig några nackdelar.

– Vi tycker att det inte ska vara för långt mellan andra och tredje. Den sveper ut ordentligt i svängarna och det är något man behöver tänka på vid undanmanöver också, förklarar Kent.

– Ju längre det är till bakersta axeln, desto längre tid tar det innan bakändan har styrt sig tillbaka, berättar han och styr ekipaget tillbaka mot Sunne för att ta en maskin för vidare transport norrut genom Värmland.

Skogstrailern kostar omkring 1,3 miljoner kronor men det finns ett billigare alternativ från VM-Trailer. Det är deras senaste nyhet – skogsjumbon VM 35-3-Rkssao-S, en lite enklare variant av skogstrailern med bland annat fast svanhals som kostar 790 000 kronor.

Men den får vi rapportera om en annan gång!

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