

VOLVO PÅ VÄG

TRANSPORTMAGASINET FRÅN VOLVO LASTVAGNAR SVERIGE AB # 3/4 2009 ÅRGÅNG 48

Dragningskraft

JANSSONS ÅKERI HAR KÖPT TVÅ
KARISMATISKA KRAFTPAKET

Krocktest

SÅ SÄKERHETSTESTAS
VOLVOS LASTBILAR

Trångt

SMALA GATOR FÖR
AMSTERDAMS
BRANDFÖRSVAR



Vinner i längden

Europas längsta lastbil sparar bränsle, miljö och vägar

Transport som vinner i längden

De värsta kritikerna har kallat den monster. Johanna Funck bara skrattar. Tillsammans med sina kollegor känner hon lastbilen bättre än de flesta. "Det här är inget monster utan en behaglig fordonskombination som går fint på vägen", säger hon.

TEXT OCH FOTO JOAKIM NORDLUND





LASTBILSFAKTA

Lastförmåga: 66 ton
Totalvikt: 90 ton
Längd: 30 meter
Bredd: 2,6 meter
Höjd: 4,5 meter
Effekt: 660 hk
Antal axlar: 11

Antal hjul: 26
Bil: Volvo FH16
Förbrukning: Det är en förbrukningsbesparing på cirka 20 procent per ton och körd kilometer.

Den första sexmånadersstudien från Skogforsk visar att både bränsleförbrukning och CO₂-utsläpp per transporterat ton virke har minskat med 22 procent. Och produktionen, alltså mängden transporterat virke, har ökat med 45 procent.



Rondeller går bra. Men förståeligt nog undviker förarna situationer där de måste backa.



” PÅ ETT ÄLDRE KONVENTIONELLT EKIPAGE ÄR DET INTE OVANLIGT ATT DOLLYN KAN STICKA LITE I SIDLED VID INBROMSNING. JAG UPPLEVER ATT DET HÄR EKIPAGET RÖR SIG STABILARE VID HALKA.

JOHANNA FUNCK, LASTBILSFÖRARE BJÄLMSJÖ SKOG OCH TRANSPORT

Akeriägaren Kent Bjälmsjö har precis lastat den sista stocken och det jättelika timmerlasset har säkrats med kättingar. Johanna Funck klättrar vant upp och tar plats i den stora och maffiga XL-hytten. Det surrar lätt när hon vrider på reglagen som sköter justeringen av förarstolen. Sedan lättar hon på handbromsen för att därefter lägga in en växel. Europas tyngsta lastbils ekipage är satt i rörelse.

– Visst funderade och spekulerade vi hur det skulle vara att köra en så här stor och tung bil men jag tycker att det mesta föll på plats redan vid första turen, säger Johanna Funck.

Ekipaget är 30 meter långt och fullastat väger det 90 ton. Bjälmsjö Skog och Transport ingår i projektet En trave till (ETT), ett projekt som syftar till att utvärdera den ekonomiska och miljömässiga nyttan med längre timmerekipage.

När Volvo På Väg är på besök i början av juni har Johanna Funck, Torbjörn Pettersson och Kent Bjälmsjö kört ETT-bilen i cirka sex månader. Deras roll i utvecklingsprojektet är viktig.

– Det är jätteintressant att få vara med och utveckla något som tar branschen vidare. Och vi har ju ett nära samarbete med bland annat Volvo Lastvagnar. Vi rapporterar en mängd olika saker, det kan röra bromssystemet, däck eller bränsleförbrukningen, säger hon.

Och intresset för det 30 meter långa lastbils ekipaget har varit enormt. I april

fanns Johanna Funck och hennes arbetskamrater på plats i Göteborg när Volvo Lastvagnar visade upp bilen.

Tack vare det stora intresset blev det två visningar i stället för en och ett 50-tal journalister fanns på plats.

Och hemma i Överkalix har telefonen gått varm hos Bjälmsjö Skog och Transport.

– Vi förstod väl att det skulle bli lite uppståndelse. De hade förberett oss på att vi skulle vara med på en del visningar, det ingår som en del i projektet, berättar hon.

HALVVÄGS NED MOT KUSTEN börjar vi marschen upp för en av de många backarna och Volvo FH16 660-bilen får verkligen göra rätt för sig. Uppe på toppen av backen är mätaren nere på 53 kilometer i timmen men trafiken flyter fint tack vare stigningsfältet. Och Johanna säger lugnt: – 53 kilometer i timmen är då inget att skämmas över. Det handlar trots allt om ett fordon som väger 90 ton.

Snart är vi tillbaka på 80 kilometer i timmen.

– Vägverket var måna om att den skulle hålla samma fart som övrig lastbilstrafik bara för att den inte skulle bli en bromskloss i trafikrytmen, säger hon.

Den största skillnaden mot att köra ett traditionellt timmerekipage är accelerationen, enligt Johanna.

– När man ska iväg tar det lite längre tid men det är ju också 30 ton extra som ska sättas i rörelse. Och i tätort måste man hålla ut lite extra men släpen följer väldigt bra och stjälar inte särskilt mycket mer än en vanlig timmervagn.

ETT AV DE FÖRSTA INTRYCKEN är hur mjukt bilen går. Vi passerar några ojämnheter i vägen men ekipaget glider över utan att svaja och utan de klassiska ryck som man så ofta kunde uppleva i äldre timmerbilar.

– Luftfjädringen i kombination med trippelaxlat på

FAKTA: EN TRAVE TILL

■ Projektet En Trave Till är ett samarbetsprojekt med bland andra Vägverket, Volvo och Skogforsk som i första skedet ska pågå fram

till 2012. Målsättningen är effektivare transporter, reducerade koldioxidutsläpp, förbättrad trafiksäkerhet och minskat vägslitage.

både linken och trailern gör att gången blir så här fin. Den går fruktansvärt bra efter vägen, det måste jag säga.

Att köra med ett så här långt lastbils ekipage innebär även en viss ändring i rutinerna. Det vanligaste sättet att transportera virke på i dag är ett lastbils ekipage med tre travar som hämtar virket vid avlägget i skogen och som därefter kör det hela vägen till slutmålet. Med den nya, långa bilen nyttjas i stället en terminal dit virket transporteras och lastas av. Därefter lastas det om till 30-meter ekipaget som sedan går med till beställaren vid kusten.

– Den stora vinnaren är nog miljön eftersom man kan få med sig mer timmer på samma resa. I och med att det är elva axlar på hela ekipaget fördelas vikten bättre vilket medför ett lägre axeltryck, vilket i sin tur är skonsammare mot vägunderlaget, säger Kent Bjälmsjö och fortsätter:

– Spontant tror jag att det här kommer att bli bra för åkerinäringen. Det här är framtiden, så känns det.

BRANSCHFOLKET FÖLJER UTVECKLINGEN med stort intresse. ETT-projektet ska pågå i tre år innan den slutgiltiga utvärderingen är klar. Men den första sexmånadersstudien från Skogforsk visar att både bränsleförbrukning och CO₂-utsläpp per transporterat ton virke har minskat med 22 procent. Och produktionen, alltså mängden transporterat virke har ökat med 45 procent

Men Johanna kan avslöja att det inte varit en enda incident där det handlat



Johanna Funck och Torbjörn Pettersson började sin anställning hos Bjälmsjö i samband med att ETT-bilen togs i bruk. Tillsammans har de 23 år i yrket där Torbjörn är den mest erfarne med 17 år bakom ratten.



” MIDNATTSSOLEN ÄR ALLDELES UNDERBAR. FÖR ATT INTE TALA OM ALLA VILDA DJUR MAN SER. JAG TYCKER ATT JAG HAR ETT BRA JOBB.

JOHANNA FUNCK, LASTBILSFÖRARE BJÄLMSJÖ SKOG OCH TRANSPORT

om trafikanter som missbedömt längden på ekipaget eller som hamnat i tidsnöd av något slag i samband med omkörning.

– Jag läste ju många insändare i början när det skulle tas i bruk där den bland annat kallades för monsterbil och där man kritiserade just det. Men det har inte varit några som helst problem vid omkörningarna, varken för Torbjörn eller för mig, och det känns givetvis mycket bra.

BÅDE HON OCH JOBBARKOMPISEN Torbjörn Pettersson började sin anställning hos Bjälmsjö i samband med att ETT-bilen togs i bruk. Tillsammans har de 23 år i yrket där Torbjörn är den mest erfarne med 17 år bakom ratten.

– Det är verkligen en fin arbetsmiljö och projektet med En trave till är utvecklande också för mig som förare. Det är mer än bara köra, säger hon.

En av de vanligaste frågorna som Johanna och de andra som kör bilen har fått är frågan hur bilen är att backa med.

– Det går ju att backa och det skulle säkert gå att utveckla den färdigheten ännu mer. Men det här är ju en landsvägsbil och det är väldigt sällan som man behöver backa.

Men att backa in släpet i nittio grader för att vända, det vill varken hon, Torbjörn Pettersson eller Kent Bjälmsjö ge sig på.

– Det skulle innebära mycket trixande. Det går säkert men det tar helt enkelt för mycket tid. Därför ska man nog helst undvika det, säger Kent Bjälmsjö

när han senare får tillfälle att ge en kommentar i ämnet.

En annan spännande fråga som branschfolk gärna undrar över är hur ett så pass långt ekipage beter sig på vinterväg och när vägförhållandena försämrats. Det här året har det, sett med en yrkesförarens ögon, varit en fin vinter högst upp i norr. Det har med andra ord varit rejält kallt, alltså en gammaldags hederlig vinter. Både Johanna, Torbjörn och Kent har sluppit att ge sig ut i de mest extrema blixthalkorna men de har ändå hunnit testa ekipaget när underlaget varit allt annat än optimalt.

– På ett äldre konventionellt ekipage är det inte ovanligt att dollyn kan sticka lite i sidled vid inbromsning och vid en sladd kan man få ett litet pisksnärtskast på släpet. Jag upplever att det här ekipaget rör sig stabilare vid halka, säger hon.

JOHANNA BRUKAR SITTA OCH SMÅMYSA när hon kör ekipaget. Bäst tycker hon om de ljusa sommarnätterna.

– Det längtar jag till. Midnattssolen är alldeles underbar, himlen är alldeles röd. För att inte tala om alla vilda djur man ser. Jag tycker att jag har ett bra jobb. ■

1. EU-fordon

I EU får lastfordon vara maximalt 18,75 meter (Sverige och Finland undantagna). Maximal bruttovikt: 44 ton. Fordonen klarar två travar. Axeltryck för fordonet på bilden: 10 ton.



2. Normalt virkesfordon

i Sverige. Lastbil med släp. Maximal längd: 24 meter. Maximal bruttovikt: 60 ton. Fordonet klarar tre virkestravar. Axeltryck: ca 9–10 ton.



3. ETT-fordonet som testas

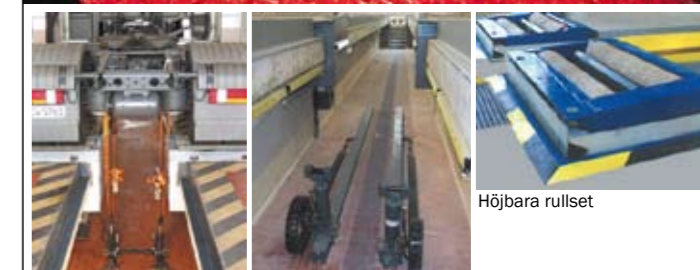
i Norrbotten är 30 m långt och har en bruttovikt på 90 ton. Axeltrycket är dock bara 8–9 ton, eftersom vikten fördelas på 11 axlar.



Bromsprovare för tunga fordon

Jobbigt att lastsimulera? Lösningen är en MAHA bromsprovare med riktigt bra brett i rullarna.

När du ändå behöver belasta har vi alternativen:



Dragande hydraulcylinder Längdjustering 4 m

Höjbara rullset

Menyer i fjärrkontroll:



- vid lastsimulering

- vid bromsprov



Ackrediterad kalibrering

Vi är ackrediterade att utföra kalibreringar av:

- avgasmätare (bensin & diesel)
- ljusinställare och ljusinställarplats
- bromsprovare med tillhörande tryckgivare



Lovartsgatan 8/Karlstad/Tel 054 - 85 00 75/sun@sunmaskin.se
www.sunmaskin.se