

74-tons lass även för VSV

VSV Frakts första dispensekipage för 74-ton stod på mässan. Ägare är Bälsås Åkeri AB i Fjugesta som i samarbete med VSV kommer att köra ekipaget från och med september.

– Det är inte direkt kopplat till någon kund utan det är VSV och Bälsås Åkeri som gör testen, berättar Fredrik Söderström, vd på VSV Frakt.

– Först ska vi mäta hur mycket 74-tonslas vi kan köra. Höjden är begränsande, svarar Fredrik Söderström.

– Fortfarande är det många frågetecken. Egentligen har bara förslaget hur Trafikverket och Transportstyrelsen ser på en förändring kommit. Sedan blir det intresseorganisationer och politiker med flera som får ge sin syn. Därefter får man se var det landar, men utspelet från Transportstyrelsen och Trafikverket gav nästan mer frågetecken än svar, ansåg Fredrik Söderström på VSV Frakt.

Dispensekipaget är en Volvo FH16 750 levererad av Helmia Lastbilar. Den är påbyggd av Floby med Loglift 96 kran och Timbtech bankar. Släpet är ett 5-axligt släp från AM Trailer, även det med bankar från Timbtech. Bilens totalvikt är 32 ton, och släpets är 42 ton. Tjänstevikten på hela ekipaget ligger precis vid 23 ton.

– VSV äger projektet och vi är ett utvalt åkeri för att köra det i fem år, berättade Morgan Kareliusson, ägare av Bälsås Åkeri AB.

Han anser att 74-tonsekipaget ger en positiv inverkan på miljön. Men han tycker inte att Trafikverket och Transportstyrelsen riktigt är med i matchen, och han ser deras senaste utspel som ”märkligt”.

– Det handlar inte om enskilda åkerier utan om hela exportnäringsen, sa Morgan, som tror att det kommer behövas mycket arbete för att få förståelse för ökade totalvikter.

– Vi är en pressad bransch, vi slåss för att överleva och jaga lastfyllnadsgrad så det är därför intressant att dra igång ett sådant projekt.



Kundanpassad kärra

Tranås Wagnfabrik AB erbjuder ett brett urval byggnationer, lastväxlare, släp och kärror.

En av kunderna, Robert Tång, från Tängs Transport i Uddevalla, var på plats och berättade om sin nya tridemkärra.

– Den har medspårande sista axel. Jag har sedan tidigare en tridemkärra med fasta axlar men det största problemet är att den äter så fruktansvärt med däck, menar Robert och fortsätter.

– Jag kan låsa axeln och släppa ner axlarna med en fjärrkontroll.

Magnus Källman, ägare och vd på Wagnfabriken, framhåller också att kärnan har automatisk axellyft på första och sista axeln.

En unik finess är att flakvibratören är kopplad till kärrens P-light, en idé som Robert Tång och Magnus Källman är upphovsmän till.

– Istället för att dra en kabel från bilen sitter det dubbla batterier till P-lighten, och det är de batterierna som vibron går på, förklarar Robert Tång som nu kan använda kärrens vibro efter vilken bil som helst.

