

SKOGEN ETT LÄTTVAL

För Niklas Jernqvist, pappa Ove och den anställda föraren Fredrik Pettergård kändes yrkesvalet lätt. Alla

tre trivs med att transportera rundvirke från "indiantrakterna" runt Ekshärad och Hagfors. Sedan någon månad tillbaka kör de ett fulluftfjädrat Scania R164-ekipage där både bil och släp har skivbromsar.

Av Rutger Andersson (text), Per Backman (foto)

■ ■ ■ När Niklas Jernqvist lämnar avlägget i Solberg, en mil väster om Ekshärad, hörs det karakteristiska ljudet från Scania's nya V8 på 580 hk. På vägar som dessa känns det bra att ha lite effekt under hytten.

Att Niklas, 35 år, sitter där han sitter är ingen tillfällighet. För honom kändes det självklart att köra vidare i pappa Oves och farfar Helmers hjulspår.

— Jag är uppväxt med det här yrket och vill nog inte göra något annat, säger Niklas då han kör mot Fiskarhedens såg med ännu ett lass rundvirke.

Fiskarheden ligger strax söder om skidmetropolen Sälen och dit är det omkring 15 mil. Niklas har nu ett par timmars körning framför sig, en situation som känns



Efter lastning kan det bli tid för en kopp kaffe. Fr.v.: Fredrik Pettergård, Niklas Jernqvist och Ove Jernqvist.

igen. Han har varit med i skogen sedan han var liten och minns då pappa Ove körde flottvirke till Klarälven.

1987 hade han själv åldern inne för att börja köra och för

VSV-åkarna i den här regionen var flottningen då ett avslutat kapitel. Åkeriet hade då en Scania R142 med Jonsredkran och traditionell nocksits.

— När vi något år senare skulle

köpa ny kran funderade vi länge på om vi skulle satsa på kranhytt eller inte, minns Niklas.

Det blev en Fiskars 95 med hytt och Ove, som då hade kört fyrspak i 25 år, fick skifta till tvåspak.

— Till en början var det inte lätt. Jag visste precis vad jag ville, men det var inte alltid kranen gjorde som jag tänkt mig, säger han och skrattar åt den episoden.

Gamla anor

■ Åkeriet har gamla anor. Det var på 1920-talet som farfar Helmer började utföra transporter åt trakten's bönder. Vintertid handlade det mest om rundvirke. Helmer drev rörelsen fram till 1962 då Ove tog över. År 2002 lämnade han över

Vänd

Lastning i Solberg en mil väster om Ekshärad. Kranen är en Jonsred 1090 med K-hytt.



Ett kraftfullt ekipage. Bakom den nya Scania hänger ett fyraxligt MST-slåp med skivbromsar och luftfjädring.



Luftfjädring och tandem fungerar bra

Forts. från föreg. sida

stafettpippen till Niklas.

— 40 år som åkare fick räcka, men jag hjälper fortfarande till och kör ett och annat lass när det är mycket att göra, säger Ove.

Han har fyllt 67 år och under drygt 50 år i skogen har han varit med om en makalös utveckling.

— Jag var väl 14 då jag 1950 var med och rullade timmer för första gången. Då stod en på taket och drog upp rundvirket med ett Blixt-spel.

Under en period på 1950-talet använde de sedan elevator vid lastningen och 1962 investerade åkeriet i den första hydrauliska

kranen, en Jonsered Super Z. Den monterades på en Scania-Vabis Regent. År 1973 köpte Jernqvist Åkeri sin första Scania med V8:an på 14,2 liter. På 140:an fanns det hela 350 hk under huven.

Åkeriet har haft totalt sju bilar med den klassiska V8:an. Den senaste, en R144 från 1999, hade rullat 93 000 mil då Lecab i Karl-

stad i januari levererade den nya R164:an med motor på 580 hk.

Skivbromsar

■ Det är ett kraftfullt och modernt ekipage Niklas kör. Både bil och slåp är fullluftfjädrade med skivbromsar runt om.

— Detta är vår tredje fullluftfjädrade bil med tandemdrift. För

oss har det fungerat mycket bra. På förra bilen bytte vi bara fjädrarna en gång, berättar Niklas.

När det gäller luftfjädrade slåp är inte erfarenheterna mindre positiva. Det förra rullade 193 000 mil och det nuvarande, en MST Karlavagn från 1999, är nu uppe i 95 000 mil.

— Med luft blir det inte lika stöttigt. Jag tror också att det sparar ram och bankar, säger Niklas.

De skivbromsade BPW-axlarna har varit behäftade med en del barnsjukdomar, men det är färre rörliga delar än i trumbromsar och den samlade erfarenheten är ändå positiv.

— Vi har bytt fem-sex bromsok och för varje gång har de vidareutvecklats någon detalj. Det händer fortfarande att ett belägg kärvar fast, men det är inga stora problem att skruva tillbaka beläppet.

— Med tanke på att släpet nu

närmar sig 100 000 mil får vi vara nöjda. Jämfört med ett trumbromsat slåp har det varit mindre underhåll, säger Fredrik Pettergård som kört för åkeriet i tio år.

Niklas och Fredrik har varit kompisar sedan barnsben och av de två var det kanske Fredrik som hade det största intresset för motorer.

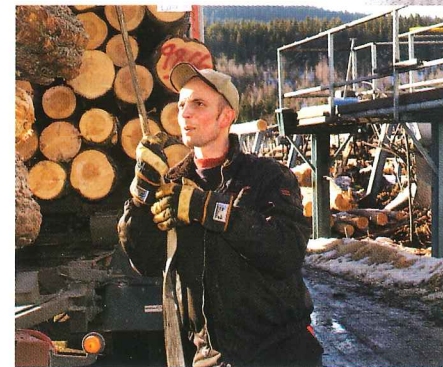
— Jag var nog bara fem år när jag åkte med Ove första gången. Med en ny Scania LS141 hämtade han timmer vid vår sommarstuga, minns Fredrik.

Sparat kilon

■ Faktumet att viktdebatten intensifierats märks också i en lite lättare byggnation. Påbyggnaden är Höglunds 2001 light med två stycken Exte E9-bankar samt framstam, tank och skåp i aluminium. De har också sparat några kilo genom att välja bort skydden ovanför tank och redskapslåder. Tjänstevikten är 11 360 kilo.



Niklas märker virket med rätt redovisningsnummer.



Niklas kastar över spännbandet för att säkra lasten.

Efter inmätningen på Fiskarhedens såg släpper Fredrik på spännbanden.



Snabb avlastning. Den stora trucken tar många ton i varje lyft.

— Jämfört med förra bilen har vi fått ned vikten med omkring 1 000 kilo. Det gäller att titta efter var man kan spara vikt utan att det påverkar tillförlitligheten, säger Niklas.

På de nya aluminiumfälgarna sitter det sommaräck och troligen blir det även aluminiumfälgar när det blir dags att lägga på nya vinteräck till hösten.

— Det gör några kilo per hjul och slår man ut det på några år tror jag att aluminiumfälgar är en lönsam investering.

Den retarder som satt i 144:an bidrog till mjuk inbromsning, men kostade både vikt (cirka 130 kilo) och pengar.

— Utan retarder gäller det att tänka lite annorlunda. Det är lite ovant, men det är inga problem, säger Fredrik.

Åkeriet har aldrig varit främmande för att prova ny teknik. De har alltså positiva erfarenheter då

det gäller både luftfjädring och skivbromsar. Men när det gällde den nya bilen valde åkeriet att köpa en 164 istället för att avvakta den nya modell som är på gång.

Väl utprovad

■ — Det var två saker som avgjorde. För det första var det läge att byta bil. Om jag väntat ytterligare några månader hade det blivit för många mil på den bil jag bytte in. Dessutom brukar det vara en del barnsjukdomar på nya bilar. Detta är en modell som vi trivs bra med och som är väl utprovad.

Vi är nu framme i Fiskarheden för att lossa ännu ett lass. Därefter är det dags att vända tillbaka mot "indiantrakterna" runt Ekshärad, regionen där familjeåkeriet verkat i över 70 år.

Både i det långa och lite kortare perspektivet har det hänt mycket positivt då det gäller utvecklingen av fordon och utrust-

ning. Lika positiv har inte utvecklingen varit då det gäller ersättningsnivån. Där har trenden varit negativ de senaste tio åren.

— Vi får idag jobba mer för att det ska gå runt än vad pappa behövde göra då han drev åkeriet. Marginalerna får inte bli mindre, säger Niklas.

Den nya bilen har bidragit till ett ökat intresse från sönerna Samuel och Gustaf som idag är åtta respektive tio år.

Niklas fru Catherine brukar skämtsamt säga att de ska välja ett yrke där det krävs dokumentportfölj, men när hon såg Samuel knacka på dörren för att åka med sade hon:

— Det kanske blir så att jag får stoppa smörgåsar i portföljen i stället.

Framtiden får utvisa om det så småningom blir en fjärde generation som tar över i Jernqvists Åkeri. □



Fakta

Bil: Scania R164GB 6x4 NB 580, årsmodell 2003, regnr TUW 403.

Ågare: Jernqvist Åkeri AB, Eks-härad.

Förare: Niklas Jernqvist, Fredrik Pettergård och Ove Jernqvist.

Motor: DC16 01 580, 15,6 liters V8 med turbo, intercooler och elektroniska pumpinsprutare. Effekt: 580 hk vid 1 900 v/min, vridmoment: 2 700 Nm vid 1 100-1 300 v/min. Euro 3.

Växellåda: GRS920, 12-växlad range/splitlåda, kraftuttag EG 600.

Axlar: 8 ton fram, 21 tons boggi, utväxling 3,42:1.

Fjädring: Luft runt om.

Bromsar: Skivbromsar runt om.

Däck: 315/80 22,5 runt om.

Axelavstånd: 4,5 + 1,36 m.

Bränsletank: 400 liter i aluminium.

Hytt: CR19. Läderrätt, motor-täcke, kom-radio, stereo med cd, BeGe Air-vent förarstol, Webasto värmare.

Påbyggnad: Höglundram 2001 light, framstam i aluminium, ram i stål, två stycken flyttbara Exte E9-bankar, manuella bandspännare, kranhylsor och hydraulik för avställbar kran, Slirejsandspridare, verktygslåda i aluminium.

Slåpvagn: MST Karlavagnen, årsmodell 1999, reg-nr: MYN 964. Fyra (alternativt sex) stycken Exte C90-bankar, Hamatic luftspännare, 12 tons BPW Eco-axlar med skivbromsar och 265/70 R 19,5-hjul, fast dragstång.

Kran: Jonsered 1090 på 10,2 tonmeter med K-hytt.

Mått: (m) Bil: 9,75. Slåp: 13,10.

Längd ekipage: cirka 23,5.

Vikter: (kg) Bil totalvikt: 29 000, bruttovikt Bk1: 26 000, tjänstevikt: 11 360 (utan kran). Slåp totalvikt: 36 000, tjänstevikt: 7 230 (med sex bankar). Ekipage bruttovikt Bk1: 60 000, maxlast Bk1: 41 410.