

På turné med massor av flexibla lösningar

cago, där han bodde.

– Vi försvenskade den och fick tipset om att de bästa grejerna görs i England. De tillverkar mataren och vi själva gör alla nät. Det har tagit några år att komma igång med försäljningen.

Kunder är miljöåkerier, de som äger flismaskiner, skogsflisbilar och grusbilar.

– Systemet sparar tid och arbete för att hindra att sopor, flis och grus yr efter lastbilarna. Vilken förare vill ligga efter en flisbil som inte är täckt?

Kopplar av och på i hytten

VBG visade alla sina kopplingar. MFC-kopplingen, en smart uppfinning, drog till sig störst intresse.

– Föraren kopplar allt från hytten och behöver inte gå ut och koppla ifrån släp, luft, el, ABS eller hydraulik. Tyvärr är inte MFC kopplingen godkänd för kärror ännu, med det är på gång, säger Bengt Blom.

Priset: Cirka 100 000 kronor, det är ungefär 60 000 mer än för en konventionell utrustning

– Rätt små pengar om man köper en ny bil. Vi tror att den har framtiden för sig. Mycket annat arbete sköts från hytten. Föraren flyttar över flak, tippar och sköter kapell inifrån. Fortfarande störst intresse från Sverige.

Senaste nyheten är den automatiska kopplingssmörjaren MecMatic.




Tapper kärntrupp som kuskar runt på travbanorna. Foto: Clas-Göran Sandblom

– Vi vill inte att fett används i kopplingen. Det binder smuts, ihop med kondens. Om det fryser kärvar mekanismen, säger Blom.

Slarv kostar

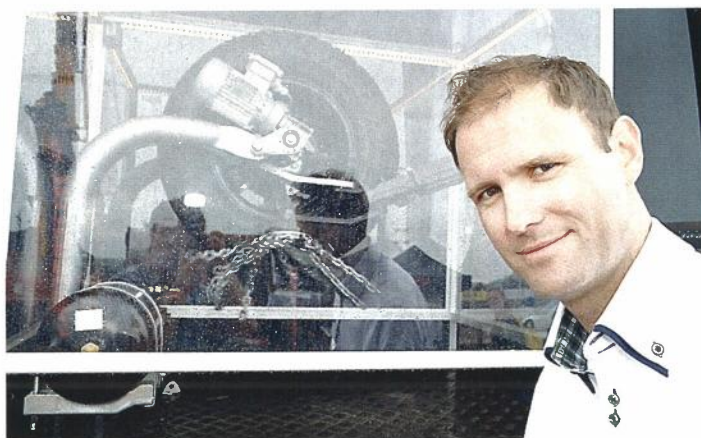
Genom styrreläer blåser den in luft i kopplingen, med en tryckluftsstöt, som rengör ordentligt var sjätte timma. Och en gång per dygn får den en skvätt tunn olja.

Den enda egna insatsen som krävs är att byta en spjedbuk med Mekolja efter cirka 3 000 drifttimmar.

– Flera chaufförer på samma bil gör att konventionell smörjning glöms bort. Dessutom tar det tid och kraft. Det kan också skapa onödiga utgifter. Slarv leder till onödigt slitage och driftstörningar. Det handlar om ekonomi och säkerhet, men även om miljöpåverkan. Den totala smörjmängden minskar. 



– Sveriges påbyggare håller världsklass, anser Thomas Bergenklev.



Magnus Jacobsson visade nya generationens automatiska slirskydd. Snökedjor i modern tappning. Det väger 29 procent mindre och enklare att montera. Onspot säljs för att minska risken för vinterolyckor på alla slags lastbilar, bussar och transportbilar i hastigheter upp till 50 km/tim. Det sitter på drivhjulens insida. "Kedjorna slungas ut före däckets med en enkel knapptryckning. Knappt två sekunder senare sitter kedjan på plats". Speciellt för ambulanser anses viktnedskningen betydelsefull.



SKAB från Åtran är störst, med cirka 1 200 enheter, men också först. Falkenbergsföretaget är först i Sverige med att klara ett krav på låg ljudnivå på påbyggnationen, vid lastning och lossning. "Vi var först med höj- och sänkbara tak, 75 centimeter upp eller ner. Man kan skapa en högre lasthöjd men minska exempelvis om man ska ner i trånga garage, mest i Stockholmsdistribution och till viss del i Göteborg", sa Andreas Claesson, säljare.