



Jan Sundbergs Åkeri från Erikslund vänder i skogen med det Scania 580 - ekipage där den fyraxliga Parator-vagnen är specad för en bruttovikt på 38 ton.



Per Olsson, teknisk säljare på Parator.



Ett nytt femaxligt timmersläp är snart klart för leverans. Det är utrustat med fyra Extre S10-bankar för en lasthöjd på 3,15 meter.

Parator är stora i skogen

Parator kan nu blicka tillbaka på sina första 25 år. Det var 1994 som företaget började att tillverka släp med det anrika varumärket. Och företaget har sedan dess tillhört Sveriges största släpvagnstillverkare.

Av Rutger Andersson (text & foto), Parator (foto)

Under detta år kommer det att rulla ut omkring 80 nya vagnar från Parators anläggning i Bollnäs. Cirka 30 av dem är rundvirkesläp och inom detta område har Per Olsson, som är teknisk säljare på Parator, sett en uppgång under det senaste året. Han tror att detta delvis är en 74-tonseffekt.

– Regelverket kring 74 ton har satt sig så nu vet åkerierna vad de

ska investera i. Det känns också som om utbyggnaden för BK4 går lite fortare än Trafikverket tänkt sig från början, säger Per.

Han noterar att de flesta rundvirkesåkerierna bygger för högre bruttovikter. Även om man inte kan utnyttja den idag så räknar många med att vägarna i det egna området ska öppna för 74 ton under de åtta till tio år som släpet förväntas rulla.



Chassit i den nya link som snart ska rulla i ett 28-metersekipage i Curt Göranssons Åkeri håller på att ta form. Här monteras den sista medspårande axeln.

– Med femaxligt släp och en treaxlig bil kan man köra med 70 ton på BK4-vägar utan att ekipaget blir alltför tungt på BK1-vägar, konstaterar Per.

Högre vikter har inneburit att det blivit lite mer fokus på volym, det vill säga lägre höjd. För ett par år sedan lanserade Parator det släp som med dubbelmonterade 265/70 19,5 har en ramhöjd på 117 centimeter den har idag blivit standard. Med fem axlar, fyra tiotonsbankar och skjutbord får släpet en tjänstevikt på omkring 7.000 kilo. Och inom en totalhöjd på 4,5 meter kan man då ha stakar på 3,15 meter.

– Det går att bygga lite lägre, men det innebär mer materiel ifall konstruktionen ska hålla. Idag känns det som en bra kompromiss mellan höjd och vikt, säger Per.

Han noterar att man med ännu högre (och dyrare) stålvalitté skulle kunna sänka vikten med något enstaka hundratal kilo, men av släpets totala tjänstevikt svarar själva ramverket för en förhållandevis liten del. Det handlar också om axlar, hjul, bankar, dragstång och annan utrustning.

– Om du ska jobba med chassit har du cirka 1.500 kilo att spela med. Sedan beror det på vilka val som görs då kunden speciar släpet ihop med säljaren och oss.

All utrustning påverkar förstås vikten och en gruppvagn utan skjutbord eller boggilyft blir därför några hundra kilo lättare.

Dubbelmonterade 265/70 19,5-hjul är mer eller mindre standard i skogen. Jämfört med super singel minskar då ramhöjden med närmare 200 millimeter och ökar den möjliga lastvolymen med ett par kubik. Under en period testades också ännu lägre 17,5-tumshjul, men de visade sig vara för små för tuffa tag i skogen.

– Bromsarna höll inte. Det är nog inget som någon vill prova igen, minns Per med ett leende.

När det gäller broms så är det som bekant skivor som dominerar på nya släp, men en del åkerier väljer fortfarande trumbroms.

Trum- eller skivbroms är ett av de många val som ett åkeri ställs inför då ett nytt släp ska ta form. Och gentemot de stora släptillverkarna på kontinenten är det en konkurrens fördel att kunna bygga de skräddarsydda släp som många åkare frågar efter.

– Vi lever på att vara flexibla, men försöker **Vänd!**



Det FH16-ekipage, med link och trailer från Parator, som banade vägen för alla HCT-projekt. Med en bruttovikt på upp till 90 ton rullade det i över 100.000 mil innan det pensionerades.

Nya smarta lösningar testas i HCT-projekt

Per Olsson har följt utvecklingen inom skogen i många år och även varit engagerad i många HCT-projekt. Det startade med den första ETT-bil som började rulla med en bruttovikt på 90 ton 2009.

Av Rutger Andersson

Som en teknikengagerad chef har Per Olsson deltagit i många projekt som rör "High Capacity Transport" (HCT). En gemensam nämnare för dessa är att försöka minska kostnaden och miljöbelastningen per transporterat ton.

– Det har varit roligt och man har lärt sig enormt mycket i kontakterna med bland annat kunder och myndigheter, säger Per.

I de flesta fall har Volvo levererat lastbilchassierna. Och första projektet var då Parator 2009 byggde link och trailer till ETT-ekipaget. Med en FH16 i fronten och en bruttovikt på 90 ton transporterade detta rundvirke mellan Överkalix och Piteå.

I dagsläget pågår ett 40-tal projekt runt om i landet och snart ska ett nytt 90-tonsekipage rulla från ända från skogen till industrin i norra Sverige. Här ska man alltså utvärdera om det går att använda ett så stort ekipage på skogsvägar.

– Det blir lastbil, dolly, link och trailer. Om man placerar axlarna på rätt sätt får det samma vändradie som ett 25,25-metersekipage, berättar Per.

Ett annat projekt som är på gång är att Curt Göranssons Åkeri ska köra med en Scania R650 med link och trailer med en total längd på 28 meter från skogen till industrin. Det blir fyra travar på link och trailer och man ska köra från Härjedalen ner mot Gävle och Hudiksvall.

– Det blir uppemot 80 ton, men med fyra travar behöver man inte lasta så högt. Man får ner tyngdpunkten och lägre last ger mindre luftmotstånd.

Detta projekt kommer att följas av både Skogforsk och VTI i Linköping. Det sker ständigt en utveckling där man testar nyttan med nya kombinationer. När det gäller utvecklingen inom detta område är Per också imponerad över det som skett i Finland.

– Det var här och tittade på oss 2009, men idag har de kört om och förbi. Myndigheterna i Finland är otroligt duktiga då de tittar på regelverk. De ser praktiskt på det och sedan kör man!

Ett exempel på detta är också att Finland tillåter 13,65 meter långa släp i 25,25-meterskombinationer. Jämfört med dolly och trailer blir det innebär det bland annat lägre kostnader och tjänstevikt. □

Uppkopplade släp i skogen

Inom en inte allt för avlägsen framtid kan också en rundvirkesvagn vara uppkopplad. Det handlar då i ett första steg om utrustning som talar om status på hjulutrustning.

– Tekniken finns. Vi testar nu och lär oss innan vi börjar att erbjuda den till våra kunder, berättar Per Olsson.

Via en app ska åkerierna kunna se exempelvis däckstryck och bromsarnas status. Man kan också tänka sig att serviceavdelningen på Parator "ringer upp" släpet. Och om man då ser att belägen börjar bli slitna så kan man planera in en service.



Två släp från Parator som är specade för 42 ton. Klarare regler kring BK4 var troligen en bidragande orsak till att det totalmarknaden för timmersläp i Sverige ökade med cirka 25 procent till 200 enheter under 2019.

Ett chassi till en specialtrailer som Burlink ska använda för att transportera pappersrullar åt SCA. Den 18,3 meter långa trailern utrustas med fem axlar, där första och sista är medspårande, och tillsammans med en treaxlig Scania får ekipaget en bruttovikt på 74 ton.



”Med gemensamma krafter blir vi starka.”

ändå göra mer standard. Det är en utmaning både för oss och konstruktörerna!

Per ser närheten till kunden som en annan konkurrensfördel och det gäller förstås också då Bollnäs företaget nu satsar på att växa när det gäller lastväxlarläp. CMT som sedan ett drygt år tillbaka äger Parator är ju stora då det gäller bland annat lastväxlarflak.

– Vi får in deras kompetens och blandar med vår egen. Det känns riktigt bra och jag tycker att vi nu har marknadens bästa och mest kompletta lastväxlarprogram.

Pertycker också att möjligheten att konstruera och leverera kompletta tippekipage tillsammans med CMT ger en extra krydda på tillvaron. □

– Båda bolagen har en drivkraft och erfarenhet att bygga starka och lätta konstruktioner. Med gemensamma krafter blir vi starka.

En nyhet inom detta område är en fyraxlig vagn med tipp för en bruttovikt på 38 ton. Eftersom lastbäraren kan skjutas med hydraulik ger det förutsättningar för att alltid ha rätt N-värde och axeltrycksfördelning.

När det gäller utsikter inför resten av 2020 är Per Olsson försiktig optimist. Han tror att efterfrågan kommer att ligga på ungefär samma nivå. De ståltåg, som rullar förbi anläggningen i Bollnäs – och som kan ses som en konjunkturbarometer – har så här långt fortsatt att rulla i ungefär samma takt. □



Parators nya lastväxlarvagn för en bruttovikt på upp till 38 ton. Ett skjutbart flaklås ger förutsättningar för rätt N-värde och axeltrycksfördelning. Tjänstevikten är 6.500 kilo.