

NR 2 2007

axel trycket



KUNDINFORMATION
FRÅN FOMA TILL
TRANSPORTFÖRETAG PÅ VÄG



MetaQ
från
Ivarssons
i Metsjö AB

Hammar Maskin
– världsledande
leverantör
av sidlastare!



Laddade!

Med laddade batterier efter en skön sommarledighet drar vi nu igång höstens aktiviteter med full styrka.

Det händer mycket spännande saker under hösten! På vårt lätta produktområde har vi riktigt intressanta nyheter att visa som t.ex en nyframtagen mover som ska underlätta manövreringen av frånkopplade husvagnar. Inom det tunga segmentet kommer under september den nya generationen viktreducerade släpvagnsaxlar



med beteckningen ECO Plus2 i produktion.

Strax innan sommaren anordnade vi tillsammans med bl.a. Scania ett seminarium om 25,25 meters modul kombinationer.

En bra övning som gav våra utländska kollegor mycket matnyttig information och praktisk övning.

Med hösten kommer som bekant mässor. Vi är utställare på Mittia under vecka 33 och Elmia Husvagn Husbil i mitten av september. Andra mässor som är värda ett besök är Caravan Salon i Düsseldorf i slutet av augusti och Elmia Lantbruk i oktober. Det viktigaste för oss med mässor är att träffa branschfolk, dvs er kunder och samarbetspartners. Inget är viktigare än möten människor emellan; idéer föds, tekniska lösningar diskuteras, nya produkter utvecklas.

Väl mött på Mittia och Elmia Husvagn Husbil!

Fredrik Moritz

Fredrik Moritz
VD FOMA

I DETTA NUMMER

Nitrogen
behåller
trycket och
minskar
kostnaderna



"Vi har lantbruket
i blodet!"



Visst har längden
betydelse!



Ett självklart val, helt
enkelt!



Tidningen Axeltrycket utges av
Fordonsmateriel AB, Box 1180,
262 23 Ängelholm
Tel 0431-45 88 00, Fax 0431-45 88 80
E-post: info@fordonsmateriel.se
Web: www.fordonsmateriel.se
Ansvarig utgivare: Fredrik Moritz
Redaktör: Mats Jeremiasen
Redaktion: Fredrik Moritz, Stefan Bengtsson
Anders Dagerhem, Niclas Sjöstrand,
Peter Svensson, Krister Rytberg, Thomas
Böös, Ewa Björnson, Claes Troedsson

Bilprovningens årliga bromskontroll

Bilprovningen kommer successivt under året att byta beräkningsprogram på alla stationer, vad gäller prov av tunga fordon. Det nya programmet kommer att vara färdiginstallerat senast den 1 januari 2008.

För släpfordon kommer följande ändringar i beräkningsformeln att införas:

- ✓ **Totalretardationen** sänks från 4,5 m/s² till 4,2 m/s².
- ✓ **Garanterat tryck** (det som ska kunna uppnås i bromscylindern) ökas från 0,6 till 0,65 MPa (6 bar till 6,5 bar).
- ✓ **0,8-faktorn** tas bort. Detta var en faktor som Bilprovningen införde på grund av svårigheten, att korrekt bedöma fordon med låg tjänstevikt. Kan utgå nu när alla stationer har belastningsmöjligheter.
- ✓ **Rullmotståndet** (kraften som går åt för att dra runt hjulen på rullbromsprovaren utan bromsning) dras ifrån före uppräknings av bromskrafter och adderas när uppräknings är gjord. Detta för att rullmotståndet inte ska räknas upp som en bromskraft.
- ✓ **Tryck** kommer att beräknas med ett avdrag av 0,03 MPa (teoretisk tryckförlust i ventilsystemet).

Med ovanstående ändringar kommer man att mer anpassa sig till EU.

Det innebär generellt att det blir svårare att klara kontrollen nu än tidigare. Så se till att ni har ordning på era bromsar inför den årliga kontrollen.

Högt rullmotstånd är negativt vid provning med nya formeln. Se till att bromsar, nav/lager och däck är i bästa kondition, för att ge ett lågt rullmotstånd. Alltså inga draggande bromsar, inget lagerspel eller dåligt pumpade däck. Högt bromstryck är fördelaktigt, då det ger säkrare slutresultat men det fordrar högt axeltryck, som ger högt rullmotstånd. Axeltrycket bör därför inte höjas mer än att man kan bromsa med 0,3 MPa (3 bar).

Ny formel för bromskraft:

$$F_{\text{uppr}} = \frac{(F - F_{\text{rullm}}) (P_{\text{gar}} - 0,03)}{(P_{\text{cyl}} - 0,03)} + F_{\text{rullm}}$$

Handpåläggning!

Bilprovningen har ändrat sitt sätt att kontrollera hjullager på frirullande hjul (där släpvagnar ingår). Tidigare har man nöjt sig med att "konstatera" lagerfel med hjälp av öronen, men det visar sig vara en otillräcklig metod. Det kan vara täckplåtar, tätningar eller sensorer, som kan ge visst ljud som misstolkas som lagerljud.

Bilprovningen kompletterar därför kontrollen genom handpåläggning. Om det då finns ett äkta lagerfel känns det i form av vibration i handen, som läggs på axelröret eller en fast del av chassiet.

Med EBS på blad-fjädrade vagnar

Allt fler släpfordon förses nu med EBS-bromssystem, som styr de mekaniska hjulbromsarna, vilket vi tycker är mycket bra. EBS-systemet innehåller en komponent/parameter som styr bromskraften vid tjänstevikt och del-last. På luftfjädrade släpfordon fås denna styrsignal genom luftfjädringens bälgtryck, som ju ändras beroende på fordonets last.

På bladfjädrade fordon, som inte kan ge direkt signal om lastvikten, används en lastkännande ventil. Denna reagerar på bladfjädrarnas nedböjning som ju är en funktion av belastningen. Ventilen ger ett lufttryck till EBS-systemet.

Man måste dock vara medveten om att bladfjädrändarna och de glidstycken, som fjäderändarna stöder mot är slitagedelar, vilket innebär att den lastkännande ventilen inställning hela tiden förändras.

Kontroll och justering är därför ett nödvändigt inslag i dessa fordons underhåll. Om underhållet uteblir kommer bromskraften efterhand att bli högre än den avsedda.

I första hand påverkas körkomforten vid bromsning men kan även leda till onödig belastning på bromsarna med utslitna belägg eller spräckta bromsskivor som följd. Kräv alltså information från din fordonsleverantör hur ventilen ska vara inställd. Även vid fjäderbyte är det viktigt, att kontrollera och eventuellt justera inställningen.



Nitrogen behåller trycket och minskar kostnaderna

Vi kan nu leverera Goodyear-hjul med nitrogen. Det ger bland mycket annat en ökad säkerhet, minskad bränsleförbrukning, ökad livslängd och en bättre miljö.

Fakta kring nitrogen i däcken:

- Ett bibehållet och korrekt lufttryck gör att släpvagnen rullar lättare. Det innebär i sin tur att lastbilen förbrukar mindre drivmedel och orsakar lägre utsläpp.
- Med rätt lufttryck minskar däckslitaget och däckets livslängd ökar väsentligt. Tack vare rätt lufttryck förbättras också väghållningen. Fordonet blir mer lätthanterligt i en kritisk situation och bromssträckan blir kortare.
- Vanlig luft läcker ut tre till fyra gånger så snabbt som nitrogen.
- Nitrogen i däcken började användas i Holland redan för 20 år sedan men det är först på senare år, som utvecklingen har tagit fart. I dag kör mer än en miljon holländska fordon med nitrogen i däcken och det blir allt vanligare bland åkerier och transportföretag i övriga Europa.
- Inom flygindustrin har nitrogen använts länge, främst på grund av att risken för däckhaveri minskar.
- I många hamnar måste fordon som transporterar farligt gods använda nitrogen, då denna gastyp inte tillför syre om det skulle uppstå brand.
- Tack vare sina speciella egenskaper är nitrogen också vanligt inom racing, t.ex. Formula 1 och NASCAR.
- Allt talar för att nitrogen kommer att bli mer och mer efterfrågat bland både privatbilister och transportföretag.



Elmia Husvagn Husbil 2007

Välkommen till vår monter C04:20!



Årets höjdpunkt för alla husvagnsintresserade inträffar mellan den 13 och 16 september med en speciell branschdag den 12 september. Ta chansen att bekanta dig med det senaste inom den rullande campingvärlden. Mässan förväntas locka mängder av besökare - dryga 36.000 besökare räknades in förra året. Ett rekord som säkert kan överträffas även i år.

I FOMAs monter visas nyheter ur vårt lätta program med tyngpunkt på produkter för husvagnsmarknaden.

Hjärtligt välkommen till vår monter C04:20 där du träffar våra specialister som ger dig all den information du behöver för en bättre och säkrare rullande fritid.



"Vi har lantbruket i blodet!"



Anders Ivarsson, VD
Ivarssons i Metsjö AB



Ryktet spred sig snabbt bland grannarna, att bröderna Ivarssons tillverkat en lantbruksvagn med lyckat resultat. Bröderna fick sina första beställningar och produktionen var igång. Detta inträffade för drygt 40 år sedan och i dag drivs företaget av kusinerna Anders Ivarsson och Per Svensson, söner till grundarna.

"Vi håller fortfarande till på gården i Metsjö utanför Linköping även om vi naturligtvis byggt ut ordentligt och anpassat tillverkningen till dagens krav," säger Anders Ivarsson, VD på Ivarssons.

Kan jordbruk

Företaget har tre produktlinjer; stommar till maskinhallar och kemikalie-

förråd samt vagnar som således är Ivarssons äldsta produkt. "Vi har lantbruket i blodet med allt vad det innebär av kunskande och erfarenhet. Faktorer, som är en fördel i utvecklingsarbetet av vagnarna," menar Anders. Ytterligare ett plus är att man kan testa produkterna på gården. Vad gäller inköp av råvaror får Ivarssons direktleveranser från stålverken i färdigkapade längder, vilket Anders tycker är en fördel. "Det ger oss möjlighet att hålla priserna nere." Ivarssons har alltid varit måna om att arbeta nära sina kunder. "Ju mer vi anstränger oss att sätta oss in i kundens behov, desto större är chansen till ett bra slutresultat."

Andra krav i dag

Förr rullade traktorerna på i ett lugnt tempo. I dag handlar det ofta om hastigheter om 50-60 km i timmen. "Enklare

vagnfabrikat håller inte och därför strävar vi efter vad vi kallar tung teknik med produkter som står pall för tuffa tag."

Ivarssons har ett brett program

"Vi erbjuder marknaden ett utvecklat vagnsystem för jordbruk och andra områden," säger Anders. Årligen tillverkas ca 500 enheter fördelat på vagnar från 9 till 60 ton. Ivarssons produkter marknadsförs förutom i Sverige även i Danmark, Norge och Finland. Till sin hjälp har man Lantmännen i de olika länderna. Antalet anställda på Ivarssons uppgår till ca 100 personer.



Kunskap i huset

Att ha bra underleverantörer är naturligtvis viktigt. "Att vi valde FOMA som leverantör beror på att det finns stor kunskap i det huset. De är intresserade och värdiga leverantörer och vet vad det handlar om," avrundar Anders.



VISST HAR LÄNGDEN betydelse!

Sedan något år tillbaka har längden på lastbilar blivit ett allt hetare diskussionsämne i Europa. Klart är att Danmark startar med försök på vissa vägsträckor med 25,25 meters modulekipage.

Sedan Sveriges och Finlands införande av 25,25 meters modulekipage diskuteras även andra länder ett eventuellt införande, för att på så sätt effektivisera lastbilstransporterna. En förändring av lastbilskeppens längd (och vikt) påverkar inte bara medtrafikanter, godsflöde och miljö. Även tillverkarna av de ingående fordonen påverkas. På lastbilssidan innebär det bl.a. anpassning av drivlinan, om den ökade längden även innebär ökad tågvikt. På efterfordonssidan (trailers, släp, dolly och karror) kan i princip de i dagens system ingående enheterna användas. När enheterna kopplas ihop till 25,25 meters modulekipage finns det mycket erfarenhet och kunskap i Sverige och Finland. För att sprida detta anordnades i början av juni ett seminarium på Scania där deltagare från fordons- och komponentindustrin samt myndigheter och användarledet samlades. Från BPWs sida kom deltagare från, förutom FOMA, England, Finland, Danmark och konstruktionsavdelningen i Tyskland. Som bekant är släpvagnskopplingar och vändskivor en viktig länk i alla fordonskombinationer och därför fanns också personal från JOST/Rockinger på plats.

Ingen ökad olycksfrekvens

En av föredragshållarna var Anders Lundqvist från Vägverket. Genomgången gav deltagarna en inblick i historiken i Sverige med liberala fordonslängder fram till 1972 och den senare reduceringen till 24 meter. Hur Sverige hanterat den samtidiga bruttoviktökningen från 51,4 över 56 upp till dagens 60 ton belystes också. På frågan, om ökade fordonslängder riskerar ge fler olyckor kunde Anders Lundqvist svara, att detta inte kan beläggas. Istället kan ett reducerat antal fordon, vilket lär bli resultatet av införandet av längre ekipage, bidra till en motsatt utveckling. På frågan hur chaufförerna klarar av de längre ekipagen kunde Ulf Jönsson, vd på Börje Jönsson Åkeri AB, förklara att det inte ger några som helst problem. Tvärtom är lastbil, dolly och trailer väl så smidiga att komma runt med.

Utrymme och stabilitet

Per Olsson från Parator, som har mycket stor erfarenhet av att bygga olika enheter i 25,25 konceptet, bl.a. linktrailers, visade upp vilket utrymme de olika kombinationerna tar i anspråk vid en 180 graders sväng. Som väntat

är kombinationen lastbil, dolly och trailer snålaster med utrymmebehovet. Med avpassade mått på dolly och trailer är det till och med smidigare än det normala 24 meters ekipaget.

Det ekipage som tar mest plats är dubbeltrailerkombinationen. Samtidigt har detta fördelen av att vara den absolut mest körstabila kombinationen. Under dagen fick deltagarna själva, även om de endast hade personbilskörkort, prova på att köra alla de olika kombinationerna som finns inom 25,25 meters konceptet.

Utgången av detta blev, att deltagarna med förvåning kunde konstatera, att de för svenskar och finnar normallånga kombinationerna, är smidiga att köra med. Även om ett prov var att köra in i en konavgränsad cirkel med yttermättet 12,5 meter, så klarade även en ovan förare att få igenom de olika modulekipagen utan några nämnvärda problem.

Så till rubriken

Maria Jobenius på Scania förevisade vad smarta förpackningar ihop med effektiva lastbilskepp kan innebära. När en av Sveriges största affärskedjor fick värmeljus förpackade i slimmade plastförpackningar istället för i en vanlig plastpåse, kunde transportvolymen sänkas med 30 %. Om vi samtidigt räknar med att dagens europakepp byts ut mot 25,25 meters skulle antalet fordon kunna sänkas med totalt över 50 %. Så visst har rubriken fog för sig, längden har betydelse i lastbilsvärlden.

Ett självklart val, helt enkelt!



Hemmapappan Bengt-Olof Hammar hade fullt upp med sin lilla dotter men det hindrade honom inte från att samtidigt finputsa examensarbetet från Chalmers tekniska högskola.

När ritningarna var klara och prototypen på plats och med ett blygsamt startkapital i fickan, drog Bengt Olof ut i landet för att sälja sin produkt - sidlastaren. Till slut lyckades han sälja prototypen till en åkeriägare. "Pengarna från den affären gick direkt till materiel för nya sidlastare."

En tuff resa

I dag kan vi konstatera att den fortsatta resan gick bra. "Ja, det har varit en angenäm men tuff resa," säger Bengt-Olof och tillägger, att utan Guds hjälp och många duktiga medarbetare hade det aldrig gått vägen." Redan från början inriktade sig Bengt-Olof på export. "Vid den tiden dominerades den svenska marknaden av en aktör och det var för tidigt att ta upp kampen med dem." Ett antal år senare var situationen annorlunda och Hammar Maskin var så starka, att de köpte huvudkonkurrentens tillverkning av sidlastare. I dag har Hammar Maskin 150 anställda och omsätter 250 miljoner kronor.

Världsledande leverantör

Från blygsamma 300 m² golvyta de första åren har fabriken, som ligger i Olsfors, successivt byggts ut för att passa dagens produktion av sidlastare. Bengt-Olof igen: "Vi har i alla år fokuserat på utveckling, tillverkning och marknadsföring av sidlastare." Resultatet av denna filosofi talar sitt tydliga språk – Hammar Maskin är med sitt breda program av sidlastare en världsledande leverantör.

Viktig drivkraft

Som nämndes inledningsvis, har etableringen utomlands varit en viktig drivkraft för Hammar Maskin. I dag har företaget dotterbolag i bl.a. Australien, Malaysia, USA och Nya Zeeland. "Dessutom har vi varit i Afrika i över trettio år," påpekar Bengt-Olof och nämner att man har sidlastare i över 80 länder.

Vägvinnande koncept

Hammar Maskin har från början prioriterat enkla lösningar med hög kvalitet

och hög prestanda. Bengt-Olof menar att alla kan kränga en maskin. Det är ingen större konst, men för att behålla kundens förtroende krävs förutom bra produkter även en väl utbyggd serviceorganisation. "Det vågar jag påstå att vi har på Hammar Maskin."

Vi vill ha det bästa

Att FOMA kom in i bilden var inte så konstigt. "Ett självklart val, helt enkelt! Vill man ha det bästa, så är det BPWs axlar det handlar om." Säger Bengt-Olof, VD på familjeägda Hammar Maskin, och som än i dag vurmar speciellt för tekniken. "Den ligger mig varmt om hjärtat."

Vi låter Bengt-Olof avsluta med Hammar Maskins filosofi: "Vi ska alltid erbjuda den bästa sidlastaren och de bästa tillbehören och ge en förstklassig kundservice!"

B

Förändringar i försäljningsorganisationen

Rollen som marknads-/försäljningsansvarig har sedan några år ingått i VDs ansvarsområde. För att renodla och förstärka försäljningsorganisationen har vi 2007-05-01 genomfört följande förändring:

Stefan Bengtsson har tillträtt tjänsten som ansvarig för FOMAs totala försäljning/ marknadsföring. Stefan har tidigare arbetat på flera olika positioner inom företaget mellan 1984 och 2002 och är väl förtrogen med såväl produkterna som marknaden. I juni 2006 anställdes Stefan som produktchef, en roll som han tar med sig i den nya funktionen.

Niclas Sjöstrand och Krister Rytberg är som tidigare försäljningsansvariga för affärsområde tunga respektive lätta axelsegmetet.

FOMA på

Mittia

Skogstransportmessa



Med över 100 utsällare och dryga 5.000 besökare har Mittia Skogstransportmessa i Ljusdal på några år utvecklats till den största mässan i sitt slag i Norden. I år går mässan av stapeln mellan den 17 och 18 augusti.

Stora delar av FOMAs breda produktprogram för den tunga lastbilssidan hittar du i vår monter C14, som t.ex. BPWs axlar, Goodyear-hjul, kopplingar och stänkskärmar.

Välkommen till intressanta och givande dagar med FOMA på Mittia!

Tävla och vinn!

Posta, maila eller faxa ditt svar till FOMA senast den 15 september 2007. Tre vinnare får var sitt skärp i läder. Lycka till!

1 Vilket europeiskt land har inte euro som valuta?

- Finland
- Grekland
- Turkiet

3 Vilket land i Europa har varit föregångare med nitrogen i däcken?

- Tyskland
- Frankrike
- Holland

5 Landslagsmålvakten Andreas Isaksson är proffs utomlands. I vilket land?

- Italien
- England
- Frankrike

2 Vilken sträcka är längst?

- 1 engelsk mile
- 1500 yards
- 50 långtradare med släp, maxlängd

4 Hur mycket sänks totalretardationen?

- 4,5 m/s² till 4,2 m/s²
- 4,6 m/s² till 4,5 m/s²
- 4,8 m/s² till 4,5 m/s²

6 Vilken är Sveriges östligaste stad?

- Visby
- Haparanda
- Stockholm

Namn: _____

Företag: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Vinnare av förra numrets tävling är: Kenth Nilsson, K. Nilssons Åkeri, Kjell Åberg, Eksjö Maskin & Truck AB och Berndt Andersson, L A Åkeri AB. Vi gratulerar vinnarna!