

Pension nästa för trogen NH12

Över 200.000 mil med samma motor

Med över 200 000 mil på mätaren är det nu dags för pensionering av en äkta trotjänare. Danska Koldkur Transports Volvo NH12 har rullat utan klander för åkeriet i 14 år och det är inte helt utan vemod chauffören Bent Lauritsen snart måste ta avsked från sin "partner".

Av Ralph Andersson (text & foto)



Enligt Bent Lauritsen ska en riktig lastbil ha nos. Det handlar inte bara om utseende utan även sådant som säkerhet. Vid en kollision är bufferten betydligt bättre än hos en frambyggd bil. Men mest handlar det nog ändå om utseende.



Bent Lauritsen ville gärna en nosbil någon gång under sin karriär så när han fick chansen att köra NH12:an tvekade han inte. Men snart måste han skiljas från sin trogne partner.

Det är sen eftermiddag när Bent Lauritsen anländer till Själlands Pelsdyrfoder på nordvästra Själland. Han parkerar sitt Volvo NH12-ekipage vid några silos och tar sig an uppgiften att lossa lasten i trailerns 33.000 liter stora tank. Innehållet består av slakteriavfall från norra Tyskland vilket nu ska förvandlas till pälsdjursfoder. Innan Bent skrider till verket måste han ta på sig en isolerad arbetsoverall.

–Avfallet håller 80 grader så jag måste ha på mig denne som skydd ifall något går fel, berättar Bent när han kränger på sig overallen.

Han tar även på sig en hjälm med heltäckande visir.

När Bent väl är klädd för uppgiften tar han en sex meter lång slang och kopplar den till trailerns manifolder. Slangens andra ände kopplar han till den närmsta silon. Därefter sätter Bent trailerns tank under tryck med hjälp av en kompressor på dragbilen. Vid 2,0 bar har systemet uppnått maximalt arbetsflöde. Nu sköter det mesta sig själv och Bent har tid prata lite om sin bil.

Bilen Bent kör är en tvåaxlig Volvo NH12 från 2001. Den specen ser man inte allt för ofta ute på vägarna. Och för att ytterligare spä på det unika har bilen rullat över 200.000 mil med samma motor och drivlina.

– Jag är uppväxt med motorer och hör jag något missljud eller förändring så berättar jag det när bilen är på service. På så sätt kan vi många gånger föregå ett fel innan det blir allvarligt, säger Bent. Extra stolt är Bent över att bilen inte blivit stående längs vägen en enda gång under de nio år han kört den.

Reparationer har självklart gjorts på NH12:an och reservdelar bytts. Några exempel är **Vänd**

Bent kör i huvudsak slakteriavfall, grisfett och sojaolja och pendlar mellan Danmark och Tyskland.

en turbo som byttes vid 130.000 mil och en koppling som byttes för första gången efter 160.000 mil.

– Men då var den sliten, säger Bent med ett leende.

Bent kör i huvudsak slakteriavfall, grisfett och sojaolja och pendlar mellan Danmark och Tyskland.

– Jag sover ute tre till fyra dagar i veckan ungefär så jag tillbringar mycket tid i bilen.

Inget av det han kör ingår i den mänskliga födokedjan. Det mesta går till fabriker som tillverkar foder för minkar men också exempelvis biogasanläggningar.

Åkeriet han kör för heter Koldkur Transport A/S och har sin bas i Karup, drygt tre mil norr om Herning på Jylland. Åkeriet startade 1926 och man har nischat in sig på transport av flytande och tempererat gods och i vagnparken finns ett 50-tal lastbilar. NH12:an köpte åkeriet

efter att ägaren Vagn Koldkur inspirerats av modellen under ett besök i Brasilien. Man tänkte att det kunde vara spännande med en nosbyggd bil i vagnparken som kunde sticka ut i trafiken.

Bent trivs bra hos sin arbetsgivare som han menar ger chaufförerna goda möjligheter att utföra sina uppdrag utan stress.

– Mycket av det jag kör har en exakt tid då det måste levereras hos kunden. Oftast är planeringen sådan att jag har gott om tid att komma fram i tid och det händer aldrig att transportledarna ringer och jagar på.

Bent körde tidigare i containervängen bland annat från flera storhamnar i Tyskland och där kände han sig jagad nästan hela tiden.

Naturligtvis kan det alltid hända olyckor eller att en bil blir stående på vägen, men med 50 bilar i firman finns det **Vänd**



Att nosbilssekipaget överhuvudtaget är ekonomiskt försvarbart beror på att trailern är så pass kompakt. Tom väger ekipaget 16 ton med en lastvikt på 24 ton. Tanken som är byggd av Interconsult har tre separata fack med en sammanlagd kapacitet på 33 000 liter. Bents NH12-ekipage är lastat med slakteriavfall som nu ska bli foder till pålsdjur. Lossningen sker genom att tanken sätts under ett tryck med hjälp av en kompressor på dragbilen. Vid 2.0 bar har systemet uppnått maximalt arbetsflöde.



Motor och drivlina har i princip rullat felfri i över 200.000 mil. Mycket tack vare en uppmärksam chaufför och väl utförd service. En del komponenter så som turbo och koppling har dock bytts.



Efter att tankarna tömts spolar Bent rent dem med vatten inför nästa uppdrag.

NH-vagnens (alltför) korta historia:

52 bilar såldes i Sverige

Under åren 1999 till 2006 tillverkades omkring 8.000 NH-bilar i Volvos fabrik i Curitiba i Brasilien. 52 av dem såldes i Sverige. En av dessa, som totalrenoverats, rullar nu hos Årvåg i Östersund.

Av **Rutger Andersson** (text & foto)

Första generationen FH, som lanserades 1993, var den första och största pusselbiten i Volvos nya globala plattform. NH-vagnen som kom sex år senare var den sista och minsta.

Trailer var på plats när NH:n 1999 premiärvisades under stor pompa och ståt i Curitiba. Fram till slutet av 1990-talet var NL-serien Volvos storsäljare i Brasilien, men när NH:n lanserades hade FH:n redan börjat ta över som Volvos volymbil i Brasilien. Även här



En av de 52 NH som sålts i Sverige. Den före detta mjölkbil och anläggningsdragaren har renoverats och byggts om till tungbärgare.

bidrog längdregler till att allt fler åkerier föredrog att köpa frambyggda bilar.

Enligt uppgifter vi fått från Curitiba tillverkade man 7.954 NH-vagnar under perioden 1999 till 2006. Merparten såldes på

hemmamarknaden, men en hel del exporterades till andra länder i Sydamerika och Europa. Ett fåtal levererades också till kunder i Afrika.

Det var från början inte självklart att NH skulle marknadsföras

i Europa, men leveranserna av NH i Norden kom igång 2001. Under 2001 och 2003 såldes 52 bilar i Sverige och en av dem rullar idag hos Årvågs Bärning och Mek i Östersund.

– Sedan tidigare har vi två torped-Scanior så nu var det dags för en Volvo och då ville jag ha en nosbil, berättar Iver Årvåg.

Via Wist Last & Buss hittade man chassit i Gällivare. NH:n som har en 460-hästarmotor hade då gått som dragbil i anläggningsvängen i ett par år, men de dåvarande färgerna blått och silver skvallrade om att den börjat sina dagar i Mejeritransporter Tord Johansson i Karlstad.

– Vi köpte chassit 2011 och sedan har vi byggt om bilen i vår egen verkstad. Det är i stort sett bara hytten och framaxeln som rullat de 140.000 mil som står på mätaren.

Utöver bärning jobbar hans företag också med verkstads och reparationsarbeten. På NH:n har de bland annat förlängt ramen, satt på en tandboggi och monterat ett avancerat bärningsaggregat med tre vinschar bakåt, två på sidorna och en framåt. Och i mars var det

nypremiär för den NH12 som nu kommer att rulla vidare som tungbärgare.

NH utgjorde som sagt en del av den plattform som Volvo utvecklade inför lanseringen av FH. Vår källa i Brasilien berättar att hela 80 procent av delarna i NH:n var gemensamma med FH och 10 procent var gemensamma med den VN som Volvo marknadsför i bland annat USA. Endast tio procent av delarna var unika för NH.

NH:n erbjöds med 12-litersmotorer på 380, 420 och 460 hk och i Sverige var det i första hand de två starkare motorena som gällde. I de bilar som såldes i Brasilien var 60 procent av delarna lokalt tillverkade och bland annat då en manuell ZF-låda.

I Sverige och Europa såldes NH med Volvos traditionella 12 + 2 (krypväxlar) - stegade range och splitlåda.

När det gäller hytter fanns daghytt, sovhytt och Globetrotter. Den tillverkades till en början som 4x2 och 6x4, men efter starka önskemål från den nordiska marknaden utvecklades en 6x4-version som var klar 2001 och det var ju också då den kortlivade NH-vagnen lanserades i Europa.

Året efteråt genomfördes NH-vagnens enda facelift i Brasilien. Här såldes den i ytterligare några år, men i Europa upphörde försäljningen 2003. Nosbilar var och är mytomspunna, men efterfrågan på våra breddgrader var så liten att NH:n aldrig försågs med det underkörningsskydd som blev lagkrav 2004.

Och därmed upphörde en 76-årig tradition, av nosbilar i Europa, som Volvo Lastvagnar inledde då de byggde sin första lastbil 1928. □



Lansering av Volvo NH i Curitiba. Publicerad i Trailer 7-8 1999.



Snart rullar Bent iväg för sista gången med sitt NH12-ekipage. Från att de senaste åren varit närmast ett unikum i trafiken blir han snart en i mängden i en frambyggd lastbil.

Bent sover i bilen tre till fyra nätter i veckan och hade gärna sett att lagstiftningen gav utrymme för större hytter istället för som idag då lastutrymmet prioriteras.



Snart väntar en ny arbetsmiljö för Bent som hoppat över en generation av lastbilsutveckling. Bland annat ska han vänja sig vid automatisk växling och digital färdskrivare.



Då lasten håller en temperatur av 80 grader måste Bent vara klädd i en skyddande overall under lossningsarbetet. Det blir lätt lite svettigt de dagar solen är framme.

” Den har helt enkelt börjat bli lite för dyr att åka omkring i, säger Bent lite dystert.

► nästan alltid en bil i närheten som kan komma till undsättning.

– Eftersom vi har så bra tidsmarginal på körningarna är det inget problem om något sådant skulle inträffa.

Att köra omkring i en 14 år gammal bil som rullat över 200.000 mil kan dock vara ett orosmoment i sammanhanget.

– Det är klart att det spelar roll. Vi har bilar som går ner en bra bit i Tyskland men jag håller mig alltid i de nordligare delarna. Skulle bilen gå i sönder i Sydtykland hade det förstås inte varit så bra.

En annan anledning till att man inte vill att Bent ska åka omkring allt för mycket på de tyska vägarna är Mauten. Eftersom den bland

annat är baserad på miljöklassificering ligger NH12:an inte allt för bra till.

– Den har helt enkelt börjat bli lite för dyr att åka omkring i, säger Bent lite dystert.

Bent älskar gamla lastbilar och blir lyrisk när han tänker på nosbyggda Scania 110:or och Volvo N88:or. Även om han förstår att det inte längre är ekonomiskt försvarbart att köra omkring i NH12:an är han lite vemodig över att snart behöva skiljas från sin trotjänare.

– Det handlar inte bara om det att den är betydligt snyggare än

moderna lastbilar, den representerar också en annan tid på något vis. En tid av gemenskap mellan chaufförerna.

Bent berättar att tack vare att han kör den nosbyggda bilen känns han alltid igen. På firmorna vet de alltid om han har varit där eller inte och ute på vägarna känner kollegorna igen honom.

– Det är förstås på gott och ont. Man får inte göra bort sig för då sprids det fort och glöms inte i första taget, säger Bent och ler.

Han berättar också om en episod som inträffade får några år sedan. Han hade lossat ovanligt sent på ett företag och stod därför still några timmar längre en vanligt på en rastplats. En chaufför från ett annat åkeri nämnde att han sett Bents bil stå på rastplatsen för en kollega till Bent som då ringde till åkeriet för att kolla så att allt stod rätt till. Bent kunde ju ligga sjuk i bilen. Hon fick veta att allt var i sin ordning och att det inte var något att oroa sig över.

– Något sådant hade aldrig hänt om jag körde en av alla de anonyma bilar som rullar på vägarna idag. Det värmdes gott i hjärtat när jag fick höra det där, säger Bent.

Han är glad över att ha fått chansen att köra en nosbil, men helt ärligt ska det bli rätt kul med en ny bil också.

– Jag hade ljugit om jag sa något annat. Komforten i den här är ju inte alls i nivå med nya bilar. Jag brukar skoja och säga att bilen behöver sin luft på morgonen och jag mina tabletter mot gikt innan vi kan börja arbeta, skrattar Bent.

Bent har hoppat över en hel lastbilsgeneration och är medveten om att det är mycket som kommer att bli nytt i den FH12 han kommer att få senare i höst.

– Bland annat har den ju automatiserat växlingssystem. Det är inget jag är bortskämd med. Sedan ska jag även lära mig den nya digitala färdskrivaren.

Vad som nu kommer att hända med NH12:an är i skrivande stund osäkert. Att ha den kvar i trafik är alldeles för dyrt och även om Bent gärna sett att den renoverades och användes som utställningsbil är han medveten om att det också kostar en hel del.

– Jag får väl åka hem och diskutera med frun om vi ska köpa den, skrattar han.

En sak är i alla fall säker. Nosbilen ska rulla ett tag till. Och det med början just nu. Klockan har tickat iväg och det är dags för Bent att åka vidare för att hålla sitt schema. Han tar plats bakom ratten, lägger i en växel och släpper upp kopplingen. Med ett brett leende kör han iväg i vad han kallar ”en riktig lastbil”. □