

NR. 9 NOVEMBER 2007 17. ÅRGANG LØSSALG 59 KRONER

TRANSPORT

MAGASINET

**SKIVE-
BOM**

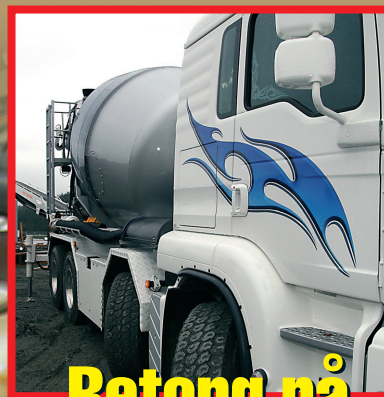
FRA KONTROLL-
MYNDIGHETENE?

**SCANIA
CITY**

HVOR PRESTENE
VELSIGNER SJÅFØRENE

**70 ÅR
OG NY BIL**

MØT ARVID PETTERSEN
FRA HARSTAD



**Betong på
1. klasse**

**VOLVO
SELGER
NISSAN**

**EN LIKANDES
VEIDIREKTØR**

**LASTEBILSALGET:
- SOM Å KJØRE
MED BREKKET PÅ**

RAI 2007:
**MILJØ, MUSKLER OG
ADAMMER**

Nyhetene Menneskene Produktene Opplevelsene



AS Lettbetong i Vestby:

Betong på 1. klasse

For ca. et år siden startet ballen å rulle. Da satt en gjeng i Vestby og drod-
let rundt idéen om nye betongbiler. 4
enbilseiere gikk sammen om innkjøp av
transportmateriell. Påbyggene fant de i
Sveits.



TRANSPORT
MAGASINET
Tormod Magelssen

tormod@transportmagasinet.no - mob: 906 92 782

Det er ikke hver dag vi skriver om betongbiler i TransportMagasinet, men når vi kommer over en så spesiell historie som denne, med så utrolig flotte betongbiler i tillegg, var det ingen tvil. TM satser på en bunnsolid

artikkel som ikke skal renne ut i sanden. Vi dro til Lettbetong i Vestby, der vi traff en trivelig gjeng med like trivelige biler.

- Det som ofte preger betongtransporten er at det er snakk om enbilseiere. Her på Vestby var det intet unntak. For ca. et år siden hadde sjåførene her biler som bar preg av lang tids bruk. Den nyeste var det faktisk jeg som eide, en 2004 MAN TGA 410 hk med trom-

mel og transportband fra Bako. På en rolig dag med kaffe og gode historier, fikk sjåføren min spørsmål om hva jeg skulle ha for bilen. Jeg hadde overhodet ikke vurdert salg av bil og tok det hele som en spøk, men etter en måneds tid dukket spørsmålet opp igjen. Dermed dreide diskusjonen seg over på hva en ny bil koster. Jeg tok opp tråden og startet med litt undersøkelser, dermed var



«Ved å velge MAN slapp vi dermed unna bruken av AdBlue, noe vi ser på som en stor fordel.»



ballen i gang. De andre ble med på moroa, selv om de kjørte andre merker på dette tidspunktet. Gode betingelser ved kjøp av 4 biler gjorde alle interesserte, forteller lastebileier Trond Olsen til Transport-Magasinet.

Prosessen

Nå skal jeg være forsiktig med å stjele boks-tittelen til Franz Kafka, det overlater jeg til for-henværende LO-ledere, men prosessen i betongbilsaken var nok langt mer fredelig enn i et par velkjente bøker. Som Trond sier så er nærheten til verksted for service og reparasjoner av avgjørende betydning når det gjelder en betongbil.

- Betong er ikke en vare som kan ligge lenge i trommelen ved en stopp, uten fatale konsekvenser, forklarer Trond.

Alle fire bileiere hører hjemme i Indre Østfold, og da Trond hadde god erfaring med MAN

og MAN har servicepunkt flere steder i Østfold, ikke minst hos E18 Lastebilservice i Askim, kom man fram til en enighet med denne leverandøren.

- Siden det her på Østlandet bare benyttes single biler i betongkjøring, hadde vi ikke behov for de største motorene. Ved å velge MAN slapp vi dermed unna bruken av AdBlue, noe vi ser på som en stor fordel, sier Trond.

Pussig! Han er nemlig ikke den eneste vi i Transport-Magasinet har snakket med som ikke har noe særlig til overs for dette stoffet, eller sølet, som en del kaller det.

Etter å ha valgt MAN TGA 35.480 8x4 chassis, var det på tide med et påbygg. Det er nå engang slik at et chassis alene er lite egnet for betongtransport. De norske leverandørene av betongpåbygg var selvsagt svært interessert i å få i land en avtale med de fire



Når Kent vasker båndet passer anleggsgutta på å få gjort ren redskapet sin!

lastebileierne fra Indre Østfold.

- Vi hadde en del ønsker utover en "vanlig betongbil". Prisene ble dermed ikke like hyggelige som selgerne var. Dermed startet jeg jakten etter påbyggere via Internett. Den "gamle" bilen min hadde trans-

portbånd fra sveitsiske Bako AG, og våre gode erfaringer med dette påbygget gjorde at jeg tok kontakt med Bako for å få pris på nye transportbånd, forteller Trond.



Kent Nordby fra Spydeberg er stolt sjåfør på svigerfars nye MAN TGA 35.480 8x4 betongbil.

- Jeg trives utrolig godt i denne bilen, sier Kent fornøyd.



Sveitsisk service

Etter kort tid fikk nordmennene en hyggelig tilbakemelding fra Bako i Sveits, der de tilbød seg å ikke bare utstyre bilene med transportband, men også stå for resten av påbygget med Intermix trommel og det hele, ferdig montert og lakkert ved deres anlegg i Sveits. Men så var det dette med spesielle ønsker da?

- "No problem, I will visit you in Norway, then we can talk" var beskjeden fra Sveits. Medeleier og daglig leder i Bako AG, Niklaus Bischel kom til oss, spiste middag og mye fagprat senere hadde vi skrevet kontrakt. Vi har også besøkt bedriften i Sveits under byggingen av bilene for å sjekke de siste detaljene. Blant annet endret vi en del på ønskene underveis, noe som ikke var noe problem for sveitserne. De har sjekket og sendt mailer i massevis, med tegninger og bilder. Aldri et negativt ord,

ingen sure kommentarer, og ingen prisjustering underveis. Slike løsningsorienterte firmaer bør roses, sier en entusiastisk Trond Olsen.

Hva så med service, tenker du kanskje, utstyret er jo levert fra en sveitsisk påbygger? Det bød heller ikke på noen problemer. Da Bakos mann var på besøk i Norge, tok de turen innom Nygård Kran og Last i Spydeberg. Resultatet ble at dette firmaet ble godkjent som servicepunkt med deletilgang og lignende i garantitiden, og også videre.

- Jeg må også nevne at jeg nesten daglig er i kontakt med Bako. De sender meg bilder av jobber de har, og spør om alt er i skjønneste orden med utstyret vi har kjøpt av dem. Jeg har ikke hørt at dette er vanlig blant norske påbyggere, sier Trond entusiastisk.

På tur med Kent

For å få en opplevelse av entu-



Takket være hurtigkoblinger tar det ikke mer enn 5 minutter å sette fra seg transportbåndet.



Betongkjøring krever mye rengjøring – etter hver tur.



siasmen hos betong-gutta, ble jeg med Kent Nordby på jobb. Kent er svigersønnen til Trond Olsen og fast sjåfør på bilen til Trond.

Han har kjørt betongbil i en 4 – 5 års tid, hvorav de to siste med base hos Lettbetong i Vestby. Den nye bilen fikk han for 3 uker siden og er mektig stolt av "arbeidsplassen" sin.

- Jeg trives utrolig godt med denne kjøringa. Dessuten er det lett å få kjøringa til å gå opp med kjøre- og hviletidsreglene. Faren min kjører også betongbil og er en av de 4 som bestilte seg ny MAN, forteller Kent.

Vi er på vei mot Vinterbro utenfor Oslo der det støpes i forbindelse med et nytt lagerbygg som skal opp. Jeg ser meg omkring i førerhuset og legger merke til at det ikke er spart på noe. Her er det førerhus med køye, spesiell skinn-

bekledning på de innvendige dørpanelene, ekstra tredekor på dashbordet, samt navigasjon og ryggekamera, for å nevne noe. Utvendig skiller betongbilen til Kent og de andre seg ut med knallhvit lakk, blå 3D-dekor fra Tekst og Design, lysbøyle med 4 ekstralyss og blanke kapsler på alle felger. Stiligere trommelbiler skal man lete lenge etter! Kent stiller og fikser på bilen så det må nok mer kalles en livsstil enn en jobb.

- Det må da kreve mye å holde en betongbil så fin?, undrer jeg.

- Jo da, det krever en del. På morgenen setter vi inn det meste som blir utsatt for betong med et lag olje, deretter spyles jo alt mellom hvert lass i tillegg til at vi vasker bilen hver ettermiddag. Men det er jo ekstra gøy å kjøre en bil som er



De ansatte hos Bako AG er svært stolte over bilene de har levert til Norge. Her fotografert "hjemme i Sveits".

pen og ren. Jeg er så nøye med bilen og oppfatter den som min egen, at han Trond må spørre meg om tillatelse for å sette seg bak rattet, gliser Kent.

- Hvor mye får du med på hver tur?, undrer jeg.

- Det kommer an på om jeg har med transportbåndet eller ikke. Med bånd tar jeg med 6 m3 betong, mens jeg kan ha met 1m3 ekstra hvis jeg ikke har med båndet. Betongen har en egenvekt på 2,4 tonn pr. m3, forteller Kent.

Kent forteller videre at omtrent 20% av oppdragene er med transportbånd, men det er ingen stor jobb å koble båndet av og på. Det er snakk om hurtigkoblinger og tar ikke mer enn ca. 5 minutter.

Skolelæreren

Kents svigerfar Trond Olsen, mannen som stod for forhandlingene i forbindelse med anskaffelsen av de 4 bilene, kan trygt kalles lastebileier ved en tilfeldighet. Til daglig jobber han som faglærer i byggfag ved Askim videregående skole. Lastebilkjøring er kun aktuelt for å avløse svigersøn-

nen en gang i mellom.

- Jeg er opprinnelig byggmester, men i 1990 var det lite å gjøre i byggebransjen og jeg begynte som lærer ved Askim videregående skole. Der ble jeg i 4 år da jeg ble byråkrat i NHO. Der jobbet jeg blant annet med mesterutdanning. Etter hvert ble jeg lei kontorjobbing og måtte ut igjen. Da kjøpte jeg meg en betongbil og begynte i denne bransjen. Etter hvert fikk jeg jobb som byggeleder og jeg forsøkte å selge bilen uten å lykkes. Da tok svigersønnen min over rattet og fortsatte å kjøre. Faren til Kent, Knut Nordby som eier en av de andre bilene, har jeg kjent siden 70-tallet, forteller Trond.

Selv om Trond Olsen ikke befinner seg bak et lastebilratt til daglig, er det mer enn tydelig at han trives godt i denne bransjen og at han har opparbeidet seg stor kunnskap om både transportnæring og bygg- og anleggsbransjen. Og med den trivelige sjåførgjengen hos AS Lettbetong i Vestby, er det nesten fristende for en bladsmører som meg å satse på betongtransport også. Har dere en jobb te mæ, guttær?

Stolte betongtransportører! Fra venstre Geir Sørli, Kent Nordby, Knut Nordby, Jan Strand og Trond Olsen. Sistnevnte er lærer og lastebileier, mens svigersønnen Kent Nordby kjører bilen hans.

