

Her er de nye muligheder med de 4-akslede lastbiler

Det første råd er: Pas på, når du vælger de nye 4-akslede lastbiler. Reglerne er en smule komplekse

Af Jesper B. Nielsen

jbn@nordiskemedier.dk

Der er kommet nye vægt- og længderegler for 4-akslede lastbiler. Og de nye regler gør det endnu mere vigtigt, hvordan man vælger at bestyke sin lastbil. For en 4-akslet lastbil er ikke bare en 4-akslet lastbil.

Sådan siger Jens Poulsen, der er teknisk produktchef hos opbyggerfirmaet SAWO.

Groft sagt findes lastbiler med fire aksler i to typer: en trippelbil, med tre bagaksler og en foraksel, og så en 2+2 bil, der har to foraksler og to bagaksler.

Indtil den 1. januar 2024 har begge typer kun kunnet køre med 32 ton totalvægt; men det er ikke begge typer, som kan udnytte de nye regler og komme op på 36 ton totalvægt. Det skyldes, at man med de nye regler kun har ændret totalvægten; men man har ikke ændret på akseltrykket. Derfor gælder de gamle regler fortsat for akseltrykkene.

Det betyder, at trippelbilerne – dem med de tre bagaksler – ikke kan komme op på 36 ton.

Transportmagasinet: Og hvorfor kan de ikke det?

- Fordi akseltrykkene er de samme, som de hele tiden har været, svarer Jens Poulsen.

- Det betyder, at en bil med tre bagaksler stadig kun må have max. 24 ton på de tre bagaksler. Hvis du så kører med en foraksel på 10 ton, kommer man op på 34 ton totalvægt – og da man ikke må have mere end 10 ton på en foraksel, kan man altså ikke udnytte de nye regler fuldt ud. Man kan aldrig komme højere end 34.

- Og det er der mange vognmænd og chauffører, der lidt fejlagtigt tror.

Op på 36 ton

Transportmagasinet: Hvor når kan man så komme op på



Jens Poulsen, teknisk produktchef hos SAWO. Foto: Jesper B. Nielsen

de 36 ton totalvægt?

- Det kan man med 4-akslet lastbil, som er bygget med 2 foraksler og 2 bagaksler. En såkaldt 2+2 kombination, siger Jens Poulsen.

- Man skal så kigge på, om de to foraksler er styrende – eller om det kun er den ene foraksel, der er styrende.

- Hvis begge foraksler er styrende, skal man have mindst 5,5 meter fra første til sidste aksel for at få lov til at udnytte de nye vægte. Hvis den er kortere, så kan man ikke.

- Hvis kun den ene foraksel er styrende, skal afstanden fra første til sidste aksel være 6,4 meter. Så der er nogle afstandsregler, der skal være opfyldt.

- Hvis afstandsreglerne er opfyldt, kan man køre med to 9-ton foraksler og 19-ton bagaksel. Dermed kommer man op på 36 ton.

- Selv om man kan skabe en akselkombination, der bliver mere end 36 ton – for eksempel to 10 ton foraksler og 19-ton bagaksel – så får man ikke lov til at køre med mere end 36 totalvægt.

Transportmagasinet: Er det ikke lidt kompliceret?

- Nej, egentlig ikke. Men under alle omstændigheder kan vi hjælpe vognmanden med beregningerne, svarer Jens Poulsen.

Vægtfordelingen på ladet

- Forskellige vognmænd foretrækker forskellige kombinationer; men nu kan man altså få nogle vægtmæssige fordele ved at vælge den ene kombination frem for den anden, siger Jens Poulsen.

- Valget kan også hænge sammen hænge vægtfordelingen på bilen. Det er lettere at have vægten fordelt på en 2+2-bil end på en trippel-

bil. Så det handler også om, hvilken type gods, man kører med, og hvilke opgaver man har.

Få bilen omsynet

- Vi har snakket med chauffører, som stædigt har holdt fast på, at de må køre med 36 ton i deres 4-akslede biler; men vi kan kun opfordre dem til at køre ned og få bilen omsynet. Hvis de tekniske specifikationer er opfyldt, og man kan dokumentere det, så kan man få bilen synet om og få hævet totalvægten – men det er ikke noget der sker automatisk, siger Jens Poulsen.

- Der er mange, der tror det, at det bare en teknikalitet; men det er det ikke. Man skal have fat i sin bilforhandler, som skal have lavet en godkendelseserklæring på den enkelte bil. Og det kan godt komme til at koste

f.eks. 10.000 kroner.

Få en G-erklæring

Transportmagasinet: 10.000 kroner? Er det ikke tyveri ved højlys dag at kræve så meget for et dokument?

- Nej, det er det faktisk ikke. For at kunne udstede sådan en erklæring er producenten nødt til at finde det specifikke køretøjs stelnummer og finde ud af, hvordan bilen var specificeret, dengang den forlod fabrikken. Hvilke godkendelser havde den? Hvordan var den udstyret med aksler? Hvilket dæk sad der på? Og hvilken bæreevne har de? Man skal finde bremsegodkendelserne. Hvad er bremserne godkendt til? Er de overhovedet godkendt til den totalvægt, man nu vil have? Hvad er styretøj godkendt til?

- Og hvis alle de ting er i orden, kan producenten lave

” Selv om man kan skabe en akselkombination, der bliver mere end 36 ton, får man ikke lov til at køre med mere end 36 totalvægt.

Jens Poulsen

en ny G-erklæring – og med den i hånden kan vognmanden få omsynet bilen til en højere totalvægt – men bilproducenten skal undersøge, om den har de underliggende godkendelser, der tillader en ny totalvægt på bilen.

Transportmagasinet: Så vognmanden kan ikke bare køre ned i en synshal og få bilen opgraderet til 34 eller 36 ton?

- Nej. Der skal ligge en dokumentation fra bilproducenten. Synsmanden kan jo ikke se, om akslerne er i orden til den nye totalvægt, eller om bremserne kan klare den nye vægt. Det skal bilproducenten dokumentere, siger Jens Poulsen, og tilføjer, at hvis vognmanden kommer til os og siger, at han gerne vil have en 4-akslet bil til 36 ton totalvægt, har vi teknikere, der hjælper med at lave beregninger, så man opfylder og overholder de nye regler.

- Vi kan fortælle ham, hvordan bilen kan komme til at se ud. Vi kan fortælle ham, hvor lang – eller hvor kort den skal være. Eller hvordan han kan udnytte akslerne. Vi kan hjælpe og støtte vognmanden med alt det tekniske; men vi kan ikke lave en 4-akslet trippelbil og sørge for, at den kan køre med 36 ton, slutter han.



En trippelbil med tre bagaksler må maksimalt have 24 ton på de tre bagaksler til sammen - også efter at de nye regler er trådt i kraft. Foto: Sawo



En 2+2-bil kan komme op på de 36 ton ved for eksempel at have 19 ton på de to bagaksler og to 9-ton foraksler. Foto: Sawo



Her er en 2+2-bil med kran. Kranen kan ikke blive meget større med de nye regler, men det kan nyttelasten. Og det er interessant. Foto: Sawo

Mere nyttelast, men ikke større kraner

Med de nye regler for 4-akslede lastbiler, kan man få mere nyttelast; men kranerne bliver ikke meget større, siger opbygger

Af Jesper B. Nielsen

jbn@nordiskemedier.dk

Der er kommet nye vægtregler for de 4-akslede lastbiler. De kan under visse omstændigheder komme til at køre med 36 ton totalvægt.

Med de nye regler kan man gå fra 32 ton til 34 eller 36 ton; men bilen skal have en speciel aksel-specifikation - og så skal den også have en speciel længde mellem første og sidste aksel.

Men betyder de nye vægtregler, at man kan få større kraner på en 4-akslet lastbil?

- I princippet kan man godt få en lidt større kran på, når vi har en større totalvægt; men det er ikke en voldsomt større kran man kan få. Til gengæld kan man få mere nyttelast, og så begynder det at blive interessant for en vognmand, der gerne vil holde lastbilen på 4-aksler, forklarer Jens Poulsen, der er teknisk produktionschef hos opbyggervirksomheden SAWO.

En stor kranbil på en 4-akslet er typisk en bil med en

” - Man skal blandt andet kigge på, om de to foraksler er styrende – eller om det kun er den ene foraksel, der er styrende.

jens Poulsen

kran i størrelsesordenen 100 ton/meter. Det kunne være en Effer 1000-kran eller en Hiab-1188. På sådan en bil har man hidtil haft en maksimal nyttelast på 3-4 ton. Med de nye regler kan man lande på en kombination, der giver 6-8 ton nyttelast.

Med sådan en nyttelast på kranbilen, kan man transportere lidt flere materialer med på ladet, og det vil være en gevinst for vognmænd, der ikke behøver en større kran.

- De vognmænd, der ønsker en større kraner, vil typisk vælge en 5-akslet lastbil, som også har fået øget vægtreglerne; men sådan en bil er typisk også en del dyrere. - Man skal huske på, at alle

lastbiler, der bliver bygget, ofte er et kompromis mellem det man vil, og det man må. Derfor handler det om at få en god dialog med sin opbygger, og finde frem til det køretøj, der passer bedst til vognmandens opgaver.

Sådan får man 36 ton

Hvis man vil udnytte de nye regler og få en 4-akslet lastbil til at komme op på 36 ton totalvægt, skal man vælge en bil med 2 foraksler og 2 bagaksler – en såkaldt 2+2 kombination. Man skal også kigge på, om de to foraksler er styrende – eller om det kun er den ene foraksel, der er styrende.

• Hvis begge foraksler er styrende, skal man have

mindst 5,5 meter fra første til sidste aksel for at få lov til at udnytte de nye vægte. Hvis den er kortere, kan man ikke.

• Hvis kun den ene foraksel er styrende, skal afstanden fra første til sidste aksel være 6,4 meter.

Hvis afstandsreglerne er opfyldt, kan man køre med to 9-ton foraksler og 19-ton bagaksel. Dermed kommer man op på 36 ton.

- Selv om man kan skabe en akselkombination, der giver mere end 36 ton – for eksempel to 10-ton foraksler og 19-ton på bagakslen, som i alt vil give 39 ton – får man ikke lov til at køre med mere end 36 totalvægt.

- Så ja, der er kommet nye regler for de 4-akslede køretøjer, og med den rette konfiguration af akslerne og aksellængder kan man komme fra 32 til 36 ton. Det giver vognmændene mere fleksibilitet - og det giver først og fremmest mere mulighed for at få flere materialer med på lastbilen, når den kører ud, slutter Jens Poulsen.

BENDO A/S

www.bendo.dk

Tlf. 5682 0549 / 2014 0549



Hydraulikværktøj til lastvogne

Udskiftning af bland andet:

- ✓ Kingpin/spindelbolte
- ✓ Styrekugler
- ✓ Fjederbolte
- ✓ Hjulnav
- ✓ Bremseskiver
- ✓ Bøsninger mm.

