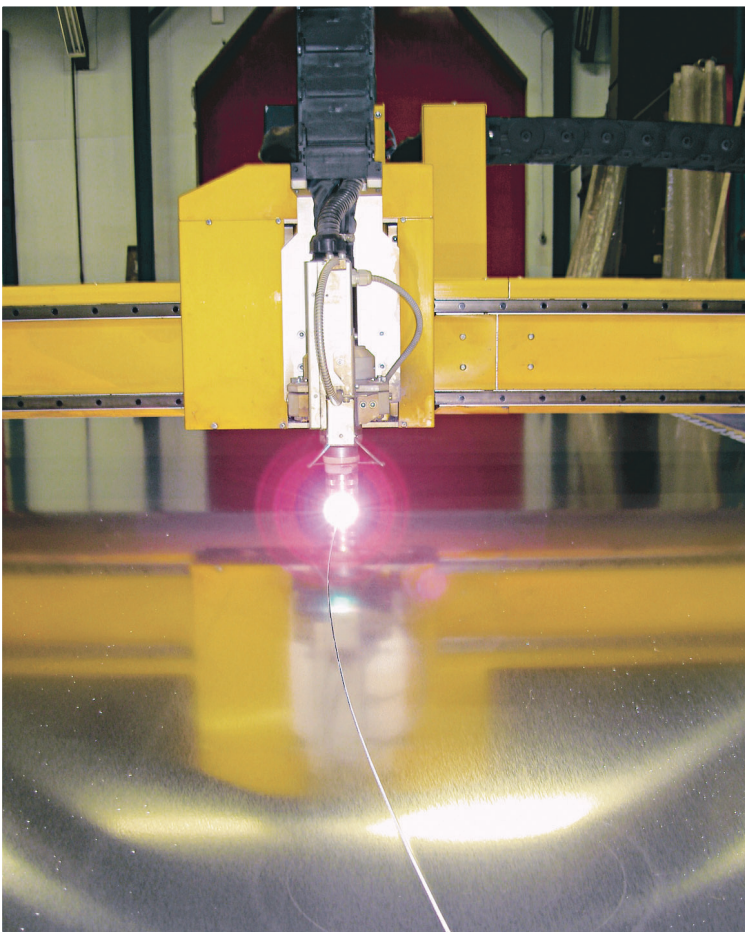
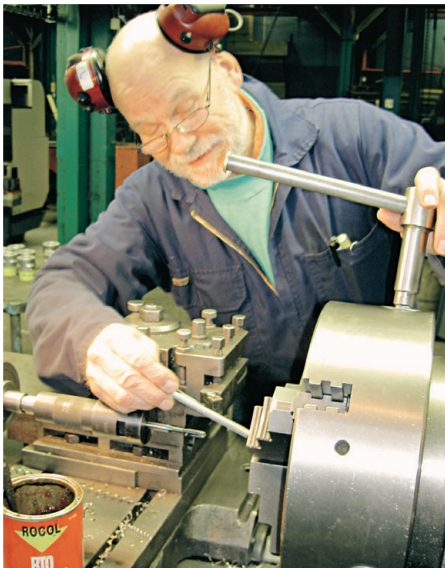


TEMA PÅBYGGNADER OCH SLÄP

Trots den millimetertunna plåten kommer den här tanken att hålla i hundra år. På den tiden hinner man byta chassi minst tre gånger.



Tankbilsbyggare växer inte på träd. Hantverket kräver lojal personal. – Jag har arbetat här sedan 1959, berättar Göran Hellberg som svarar alla detaljer i produktionen.



Gamla maskiner fungerar oftast bäst, men den nya plasmaskäraren skär med exakthet ut de bitar som ska användas i en sfärisk tank. Det går snabbt och materialuttjyandet är maximalt.

Storleken spelar visst roll

I Ystad går man i lätta tankar. Tankbilhantverkarens största utmaning är tankar som rymmer stora volymer, men som inget väger.

■ Det är tidig morgon långt innan kontorsfolket vaknat. Detta till trots, samt snö och hård vind har det ändå börjat ljusna i sydliga Ystad. Strax intill färjeläget ligger den gamla vagnshallen som uppfördes år 1913. Idag är det inte järnvägsvagnar som rullar igenom den vackra industribyggnaden, utan hantverksmässigt tillverkade tankbilar och bulkbyggnationer.

Ytbehandling modernt

Utvecklingen sedan företaget Tankmobils födelse 1958 är fascinerande. Forskningen inom farligt gods-hanteringen och olika materialegenskaper har påverkat tankbilsbyggarna i allra högsta grad.

Idag kan man bygga relativt lätta fordon, samtidigt som lastkapaciteten har ökat. Dagens moderna axlar, komplicerade bromssystem och ergonomiska detaljer – hanteringen med rattar och ventiler ska ju vara lättarbetad – är också något som varje tankbilsbyggare har fått anpassa sig till. Och idag ska det vara snyggt också.

– Förr tänkte varken kunden eller vi på tankbilens utseende, men idag går det inte sälja något som inte blänker, säger vd Jörgen Svensson.

Han ser stora skillnader i förutsättningarna för företaget, när han tänker tillbaka på tiden då hans far

startade verksamheten. Då hade han inte ens kommit till världen, ej heller de säkerhetsnormer som EU-kommittéer utarbetar gällande dubbla ventiler och hållfasthetskrav.

Vad är då den största utmaningen för en tankbilsbyggare?

– Att göra tankarna så stora som möjligt, men som inget väger. Samtidigt som underhållet är lågt. De tuffa kundspecifikationerna kräver lika mycket av material – här aluminium och kolstålkaliteter, som av familjeföretagets fyra konstruktörer. De räknar på allt. Mycket hänger på personalens unika kunnande, som växt fram genom åren. Företaget måste satsa mycket på internt utbildning och upplärning.

– Det är svårt att få tag i folk som passar in i kravprofilen, berättar Jörgen Svensson som just nu är på jakt efter en tankbilsbyggare.

Småskalig strategi

Att bygga en tankbil tar i genomsnitt tio veckor och ut från företaget i Ystad rullar en enhet i veckan. Det är skillnad mot de serietillverkade standardlösningarna som spottas ut dagligen.

– Vi har 15 samtidiga byggnationer på olika stadier. Inte bara bulk- och tankbilar, utan även stationära tankar.

Hur får man lönsamhet när så mycket görs för hand?

– Det handlar inte om H&M-vinster precis. Det finns inte marginaler att ta så mycket betalt som vi egentligen borde, erkänner Jörgen. Företaget gör varken mjölk- eller bensintankar, utan har nischat in sig på fordon för transporter av gas och industrikemikalier. Kemira och Azko Nobel är några av de större kunderna, men även enmansakerierna väljer specialfordon från oss.

– De liksom vi försöker få de där specialjobben som ger lite mer betalt, förklarar Jörgen. Materialkostnaderna måste påverka er verksamhet ganska mycket?

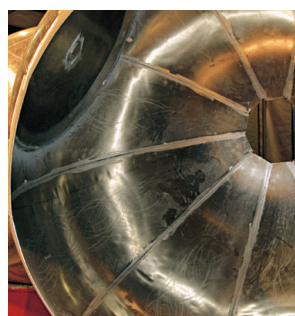
– Det stämmer, de två sista åren har varit hysteriska, säger Jörgen Svensson som tycker det är oroande med dagens höga metallpriser. Sedan tio år tillbaka har tank- och bulkbranschen sett en minskning i efterfrågan, eftersom de befintliga bilarna nyttjas mer effektivt idag, åkarna har avbytare och bilarna går dygnet runt.

Hur ser ni på framtiden då?

– Det är okej nu när det är högkonjunktur, men vi aktar oss för att växa alltför stora. Istället satsar vi på en jämnare beläggning. Är man för stor blir man beroende av volymerna och en nedgång slår hårdare. ❖

»Att göra tankarna så stora som möjligt, men som inget väger. Samtidigt som underhållet är lågt.«

TEXT OCH FOTO LILL ERIKSSON



LIKSOM ANDRA i påbyggnadsbranschen utgår tankbilsbyggaren från kundens chassi.

På Tankmobil köper man in kringutrustning som axlar och armaturer, men det mesta tillverkar man själv. Här är en av de bilar som ska exporteras till Norge. Exporten dit står för 20 procent av försäljningen. Där finns inga inhemska tillverkare och regelverket är detsamma som i Sverige. I Danmark sätter däremot EU-regler för trailrar och en egen utbredd industri stopp för Ystadföretaget.

