



2018-10-15 14:00 CEST

Green Cargo testkör de nya Transmontanaloken

Green Cargos två första Transmontana-lok som levererades i somras drar nästan dubbelt så mycket som ett konventionellt RC-lok och möjliggör effektivare logistiklösningar för kunderna. Nu är testkörningarna av loken i full gång. Vi träffar Johnny Halvarsson, lokförare i Borlänge som berättar om testkörning mellan Borlänge-Avesta-Ludvika och Västerås.

Med Transmontana-loken skapar vi ännu effektivare logistiklösningar för våra kunder, särskilt i de tyngre transportupplägg. Loken ger inte bara ökad kapacitet och säkerhet, utan sänker även transportkostnaden för kunderna.

Vad är ditt allmänna intryck av de nya loken, jämfört med andra lok?

– Det allmänna intrycket är mycket bra och det finns inte några onödiga indikeringar som stör. Loket går stadigt och känns stabilt och starkt.

Vad är de största fördelarna med de nya sexaxliga loken jämfört med de fyraxliga?

– Att loket har sex axlar. Jag får därför hålla mer koll på om någon av axlarna slirar, i och med att jag har två axlar mer än på andra lok. Annars är det ungefär lika. Loken har blockbroms som går att sätta till som en slirbroms oberoende hastig och tid, vilket gör att hjulringarna går att hålla rena och därmed får bättre fäste. Sedan finns det tre batteriladdare, så om en batteriladdare går sönder finns det två i reserv. Loket är utrustat med fem omriktare, som går in och hjälper varandra om någon av dem skulle bli felaktig och kopplas ur.

Hur känns det att köra loken?

– Bra. Loket har en bra farthållare som elbromsar effektivt utan att behöva använda luftbromsar. Jag har kört traxxlok en hel del och mycket är likadant. Men Transmontanaloken har både lite nytt och gammalt beprövat, vilket jag tycker har blivit lyckat. Det är inte lika mycket som är styrt av datorer. Behöver jag skilja bort en motor av någon anledning, vid till exempel jordfel, går det att göra under gång, utan att behöva ta ur huvudbrytaren och riskera stopp, i exempelvis stigning. Det är en mycket bra funktion. Jag tycker också att det är tydlig och bra information i skärmarna.

Är det några stora skillnader i hytten eller instrumentpanelen?

– Ja, det tycker jag. En stor fördel när vi kör långt är att det finns en stor kyl och micro i varje hytt. Och som jag nämnde tidigare kommer det inte upp några onödiga felmeddelanden då och då. En annan mycket bra sak är att eventuella fel snabbt går att kvittera utan att behöva gå in i olika menyer. Det är bara en knapp att trycka på.

Finns det något, som du önskat varit annorlunda?

– Nja, lite småsaker har jag noterat, som jag hoppas att tillverkaren kan

justera, till exempel bättre strålkastare. Kanske framkommer det något annat när jag får börja köra i "skarpt läge" med riktigt tunga tåg.

Om du fick välja vilket lok du helst kör, vilket är det och varför?

– Då får det bli Transmontana i och med att det är ett nytt lok. Det ska bli spännande att se hur det klarar lövhalka och en riktig vinter med allt vad det innebär. Det dyker säkert upp någon utmaning på vägen, konstigt vore det annars. Jag ser nu framemot att få ett riktigt tungt ståltåg på kroken. Min första känsla är att detta kommer bli bra.

Johnny Halvarsson, lokförare i Borlänge, provkör Green Cargos nya Transmontanalok.

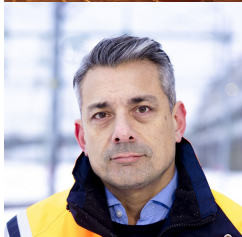
Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com