

Dolly takker av

• Kvinesdal,
Agder



Sist TransportMagasinet besøkte Hunsbedt Bilberging i Kvinesdal var våren 2003. Da var Dolly nettopp bygget og lansert som landets flotteste bergingsbil.

TEKST OG FOTO: FRODE TELLEVIK

etter 18 år



Dolly har alltid tatt de tyngste trekkene. Vi har ofte supplert med rotator fra Evje eller Kristiansand, men grovarbeidet har Dolly tatt



Da TransportMagasinet besøkte Kvinesdal var festene til utstyret til galvanisering. Når dette leses, er den nye tungtrekkeren trolig i drift.

En ekte bergingsbil skal ha snute, husker vi Ludvig Hunsbedt sa til oss med myndig stemme. Etter å ha tatt den flotte NH12-en nærmere i øyesyn kunne vi ikke annet enn å være enig. Kanskje er dette den mest stilfulle tungbergeren som har rullet på norske veier. Den er fortsatt en nytelse å kjøre.

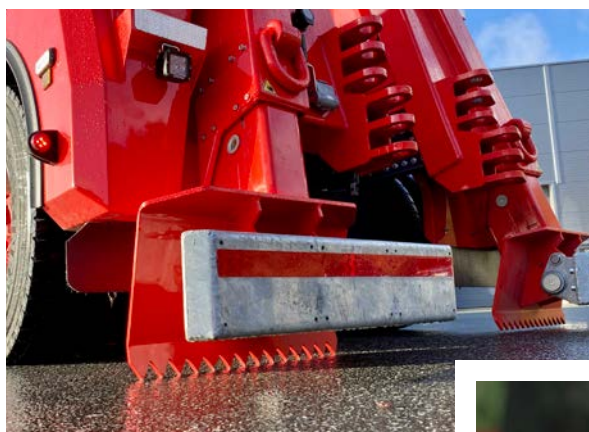
Men nå er det altså slutt. I hvert fall i Kvinesdal. Dolly er sliten og falmet i lakken. Rust har gjort sitt inntog i chassis og påbygg, selv om hun har fått kjærlig behandling underveis. Det er på tide å overlate arenaen til nye krefter, innser Ove Martin Fjeld. Han er en entusiast av den gamle skolen. Med tusen jern i ilden og en nesten uhåndterlig lidenskap for bilberging. Han har kjørt Dolly de siste 13 årene.

Nå skal de to snart ta farvel. Inne i rubbhallen står en ny Scania R650 8x4 tungberger klar til å overta. Vemod og glede i skjønn forening. Slik er livet. Noen kommer, noen går.

LANG ERFARING

Ove Martin er oppvokst på gård. De store traktorene familien hadde, ble mer enn en gang kalt ut for å hjelpe den lokale bilbergeren med å dra store og tunge biler opp på veien igjen, minnes han. Det var slik Ove Martin selv kom inn i miljøet.

– Jeg husker en bil fra Brandshaug som gikk ut like nedenfor Utsikten. Da holdt Ludvig Hunsbedt den med en Ford Cargo han hadde som bergingsbil, mens jeg dro sideveis med traktoren. Det var litt mer brutalt den gangen, sier han og ler.



Med to 20-tonns og to 12-tonns vinsjer er det mye krefter i sving. Man må holde i bilen mens man vinsjer, mener Ove Martin Fjeld. Da har man kontroll med bevegelsene og magedfølelsen.

I reportasjen fra 2003 fortalte Hunsbedt også om gamle «Olga», en Volvo F89 som var tiltenkt å samarbeide med Dolly på de tunge jobbene. Ifølge Ove Martin ble bergingsaggregatet flyttet over på en Volvo FM ikke lenge etter. Uansett er det Dolly som har vært bergingsbil med stor B de siste 18 årene her i området. Oppdragene har vært mange og varierte.

– Dolly har alltid tatt de tyngste trekkenene. Vi har ofte supplert med rotator fra Evje eller Kristiansand, men grovarbeidet har Dolly tatt, sier bilbergeren og nevner to 150-tonns vindmølletransporter som la seg på siden i grøfta som eksempel på de heftige utfordringene de har hatt de siste årene.



– Jeg kommer til å savne Dolly, innser Ove Martin Fjeld. Da TransportMagasinet besøkte Kvinesdal var ikke veien videre for den stolte bergingsbilen besluttet. Kanskje drar den hjem til Sverige?

Selvsagt gjør man seg noen tanker når man ligger på rygg og skruer på en mellomaksel, med en bekk rennende gjennom kjeledressen vinterstid, men det er en del av gamet

Alt blir tyngre og større. Tungbergeren i Kvinesdal har lagt på seg en aksling for å håndtere oppdragene fremover.



Ove Martin Fjeld har ifølge seg selv bestilt en idiotsikker bergingsbil.

BEKK GJENNOM KJELEDRESSEN

– Utfordringene og variasjonen. Ingen jobber er like. Derfor er bilberging så fascinerende, svarer Ove Martin når vi spør om motivasjonen for å velge et yrke som dette.

– Selvsagt gjør man seg noen tanker når man ligger på rygg og skruer på en mellomaksel, med en bekk rennende gjennom kjeledressen vinterstid, men det er en del av gamet. Det er ofte krevende forhold her i distriktet vårt. En jobb de bruker to timer på borte på Østlandet kan ta 15 timer her. Det handler om å løse en oppgave der det ikke finnes noe fasit, slår han fast.

Kanskje finner vi noen av de samme grunnene når det kommer til import og oppbygging av utstyr. Kanskje handler det også der om den evige jakten på løsninger det ikke finnes fasit på. Den perfekte bergingsbilen.

Hunsbedt Bergingsteknikk importerer både fra italienske Isoli og De Groot Techniek BV i Holland. Den nye tungtrekkeren >

Det er ofte krevende forhold her i distriktet vårt. En jobb de bruker to timer på borte på Østlandet kan ta 15 timer her. Det handler om å løse en oppgave der det ikke finnes noe fasit



En bilberger med tradisjoner må selvsagt ha en veteran i utstillingen. I Hunsbedts tilfellet ble det en Ford AA fra 1930 som ble bygget om til bergingsbil i 1932. Du har kanskje sett den på taket hos Sæter Auto tidligere. Foto: privat

ble hentet hjem fra sistnevnte, etter at Ove Martin fikk se påbygget for første gang på bergingsmessen i Kassel i Tyskland for seks år siden. Han var aldri i tvil.

– Den er bygget akkurat slik vi vil ha den. På grunn av koronaen gikk vi glipp av fire planlagte turer til fabrikken under oppbyggingen, men den fungerer perfekt. Finishen er vanvittig bra.

IDIOTSIKKER

På ønskelisten som ble levert til fabrikken i Holland, sto blant annet labber uten utskyv på sidene.

– Stabiliteten er viktig og disse labbene er bedre på løst underlag, mener Ove Martin.

Loddet på 1200 kg er plassert som støtfanger og buffer for ulendt terreng i fronten.

– Den er i tillegg bygget mest mulig idiot-sikker. For å operere støttelabbene, må du fysisk stå ved siden av dem, slik at du ser

Denne røveren av en Volvo FL 280 er den eneste firehjulstrekkeren i sitt slag i Norge. Den er bygget for veiene mellom Lindesnes og Krossmoen, med bare 3,80 hjulavstand. Den er tiltenkt oppdrag der man må hjelpe en bobil, en personbil eller en liten lastebil på trange steder. Den laster tre tonn i brilla.



Det tunge utstyret har fått plass i de laveste skapene, mens hver av disse skuffene tåler 200 kg med utstyr, forteller Ove Martin Fjeld.

Dolly i arbeid, slik vi er vant til å se den. Nå takker hun for seg. Foto: privat





Nothing but **HEAVY DUTY.**™

MILWAUKEE®

GJØR ARBEIDSDAGEN ENKLERE



SE FULLT SORTIMENT
WWW.MILWAUKEETOOL.NO



Vi valgte vekk automatikken. Bergingsaggregatet på den nye bergingsbilen takler 80 tonn, mens vinsjen takler 20 tonn. Vi har også valgt enkelt utskyv på bommen



En ekte bergingsbil skal ha snute, uttalte Ludvig Hunsbedt for 18 år siden. Nå er den tiden forbi i Kvinesdal.

Slik så Dolly ut da TransportMagasinet besøkte Hunsbedt Bilberging i 2003. Staselig.

hvor de lander. I tillegg styrer jeg turtallet fra fjernkontrollen. Vi valgte vekk automatikken. Bergingsaggregatet på den nye bergingsbilen takler 80 tonn, mens vinsjen takler 20 tonn. Vi har også valgt enkelt utskyv på bommen, forklarer han.

Totalt veier den nye riggen 26.400 kg, inkludert loddet foran. Hjulavstanden er målt til 5,75 meter og rundt hele påbygget er det puttet på 30 arbeidslys. Man blir nok berget sikkert og godt med denne også, men mange vil trolig også savne sjarmtrollet Dolly i tiden som kommer.

18 ÅR ER LENGE

Vi har bladd litt i arkivet i forbindelse med denne artikkelen. I intervjuet tilbake i 2003 fortalte Ludvig Hunsbedt at Dolly ble bygget opp i løpet av 13 måneder, hjemme i en trang garasje i Kvinesdal. Han hadde da akkurat gitt seg med motorsport og så for seg et roligere liv som bilberger.

I dag er Ludvig Hunsbedt visergutt. Han har hånd om både bilberging, dekkverksted, to bilforhandlere, bilverksted, skadesenter og asfaltfirma. I tillegg importerer og selger Hunsbedt Bergingsteknikk bergingsutstyr. Nå er også en annen kjent skikkelse i bergingsbransjen, Vidar Bjørnødegård, ansatt som selger. Gunnar Hunsbedt er i dag daglig leder for bergingsdelen, som fjerde

generasjon. Firmaet har røtter tilbake til 1912, men familien startet for alvor med bilberging i 1968, fortalte Ludvig under intervjuet i 2003.

Men Dolly, hun blir altså ikke med videre. Nå takker hun av etter lang og tro tjeneste. Nå er hun bare et bilde på veggen, inne på kontoret. **TM**



Noen som husker Olga? 1974-modellen ble avskiltet i 2007.