

En baddare på bussar

Här ges en skymt av en stolt hantverkare av härdigt slag, Stefan Jonsson som driver skadeverkstad i Krokoms. Där kan han och medarbetarna brottas i månader och år med en enda buss – och tillverka balkar, chassidetaljer och in-steg från råmaterial. Det är vördnadsfullt!

TEXT ING-CATHRIN NILSSON / FOTO MIKAEL FRISK

STEFAN JONSSON

Ålder: 61.

Gör: Vd och majoritetsägare av Stefans Buss & Bilplåt i Krokoms.

Familj: Hustrun Ewa, barnen Fredrik, 30, och Anna, 29, barnbarnet Diesel, 3, och två chihuahua-hundar som är en av världens minsta hundraser.

Karriär: Började som plåtslagare, byggde upp plåtverkstaden på kommunala Jämtlands buss, tog över 1992, ingick partnerskap 2008 med Östersunds Lastbilar.

Kör: Volvo S60.

Fritid: Skidor, husvagn, bilnörd, fd rallyförare med smeknamnet ... "nej, det ska inte stå i någon tidning, jag har jobbat i 40 år på att utplåna det". Hur som helst har han gjort flera Klassiska rallycupen, sista gången med en Saab V4.

Företaget: Fyra anställda, varav tre plåtslagare och en lackerare, omsätter cirka sex miljoner, vinstmarginal 1–2 procent.

Webbplats: www.stefansbbp.se (där visas förebilder på objekt).

"HÄR LÄMNAS IN SOPOR AV EN BUSS SOM LEVERERAS HEL OCH FIN, JA, IBLAND NÄSTAN BÄTTRE ÄN NÄR DEN KOM IN"



Stefan Jonsson och Thomas Hauser kompletterar monteringen efter en skadereparation.

Det är sällsynt, kanske unikt, i dagens Sverige att hitta det hantverk som Stefan Jonsson och hans medarbetare utför på sin skadeverkstad. För att ta sig dit får man åka till Östersund och två mil ytterligare västerut över Rödön och genom Krokporten. Då är man snart där, i Krok, en jämtländsk tätort med mindre än 15 000 invånare och fjällvärlden inom synhåll.

Dit är det inte bara vi som tar oss, dit kommer kunder från Lappland i norr till Mälardalen i söder, vilket motsvarar två tredjedelar av Sveriges yta. De kommer för att det nästan bara är Stefans Buss & Bilplåt kvar som behärskar det finlir som kan krävas när bussar har gått av vägen och blivit demolerade.

Här tas personbilar bara emot från och till i mellanrummen. En och annan kranhytt till en skogsmaskin emellanåt, men det är bussar som är specialiteten. Karosserijobb på tunga fordon, "stora finjobb" som Stefan säger själv.

HAN ÄR EN tusenkonstnär, vi föregår er, ni ska få höra själva. Till exempel om hur hela karossidan på en tolv meter lång buss riktades, den lät sig liksom inte sättas upp hur som helst. Den fick värmas i hela sin längd, fästas, dras med stor kraft och töjas ut för att inte dra ihop sig innan den svetsades fast.

– För att inte bli aldeles svajig, förtydligar Stefan.

Sannerligen är det inte många som klarar av sådana jobb i dag, knappast de stora märkesverkstäderna. Det här är en nästan utdöende kompetens, inget komponentbyte, utan ett återställande med riktning och svetsning och monteringen i jigger.

För kunder lönar det sig ofta. En front till en buss kostar flera hundra tusen att laga,



Ibland är det för lågt i tak! En buss som var för hög för viadukten tas om hand av Kent Mårtensson.

men en ny skulle kosta mer än det dubbla. Så nog finns det en marknad för Stefan Jonsson så länge han orkar rådbära med stålet.

Han är sextioett år fyllda, ser ut som max femtio, och är hantverket personifierad.

– Vi har ju främmande, utbrister han och tittar upp med ekorrhög blick över glasögonen när vi kommer kryssande mellan bussarna i verkstaden.

Komna från huvudstaden är vi alltså inte de mest långväga gästerna; en busskund från Jokkmokk ringde och sa att "jag tittar in någon dag". "Ring innan", sa Stefan – det var ju mer än 100 mil enkel resa.

DET BEHÖVER VÄL knappast sägas att objekten här kan stå på "sjukplats" i många månader. Senaste husbilen blev till exempel en långliggare.

– Vi fick vänta på en specialalkov från Tyskland i fem månader och då den kom var den två centimeter för bred, säger Stefan.

Reservdelarna kan stå för två tredjedelar av kostnaderna, uppemot en miljon, nästan ett årsarbete. Det handlar ofta om egen tillverkning och objekt som kräver 800 timmars jobb.

– När det gäller bussarna är det bara Mercedes och Setra som har kompletta tillbehör. Dessutom är de ju väldigt individuella, spe-



Innan skolbussen återställs får Kent Mårtensson starta med att montera bort inredningen.



Jonas Lidvall utför slipningsarbete innan bussen ska lackas.

cade efter kundernas önskemål, säger Stefan.

Så det kan bli att beställa råämnen från en ställeverantör, ta fram svetsen och tillverka balkar själv. Från grunden. Rena busstillverkningen. Här lämnas in sopor av en buss som levereras hel och fin, ja, ibland nästan bättre än när den kom in.

– Ta bara så små saker som kranhytter till lastbilskranar, de är som fågelholkar, men har så långa leveranstider att det lönar sig för kunden att låta oss tillverka en ny.

Det händer ganska ofta att en kranbil tippar i skogarna och sådana gånger hämtar Stefan en reservhytt hos "Benka". Hans fullständiga

namn är Bengt-Åke Ihrén och han är vd för Östersunds lastbilar som Stefan gjorde till minoritetsägare för sju år sedan. De har alltid en reservhytt på lager. Dessutom gör de datadiagnoser och grova jobb.

Det är många flera samarbetspartner som Stefans Buss & Bilplåt anlitar – underleverantörer som snickerier, mattfirmor, bilglas och sätestillverkare för att nämna några som tillkallades när en långträdare krockade med en ambulansbuss och la sig på sidan. Eller när en länstrafikbuss drev av vägen i Föllinge och fick nya chassidetaljer, insteg och balkar framställda hos Stefans Buss i Krok.



Behöver vi säga att Stefan Jonsson har ett utpräglat ordningssinne och visst kontrollbehov?

Stefans tips för framgång

- ✓ Var tillmötesgående och serviceminded mot kunderna (vi levererar alltid färdiga fordon till kunderna var än de bor)!
- ✓ Se till att ha kompetent personal!
- ✓ Låt aldrig ett fuskjobb få komma ut (ska man leva på det här måste man leverera kvalitet, annars skulle ett dåligt rykte flyga som örnar)!
- ✓ Skaffa bra pålitliga samarbetspartner!

DET MAN UNDRAR mest är hur det känns att sätta i gång med sådana mastodontjobb som Stefan påtar sig, det handlar ju inte precis om att ta fram spackel och lim utan snarare om smått övermänskliga uppdrag? Svaret blir något i stil med vad man anat, att prestationsängesten kan vara stark i början.

– Det kan kännas svårt, frustrerande, orättvist. Men sen går det vidare, det ena ger det andra och man tar till sitt hantverkskunnande, försöker Stefan tålmodigt precisera.

Han är pedant med stort kontrollbehov. Och han medger att medarbetarna kan svära och gny över att han tar sådana skituppdrag.

– Men sen så, när de har börjat, när flytet har infunnit sig, då brukar de verka riktigt tillfredsställda.

Hantverkets lidelsefulla process! Vars vederböda naturligtvis blir riktigt tillfredsställande när det ger svarta siffror i bokslutet. Men det är ju inte så att lönsamheten ökar.

Men Stefan håller ut. Han ska till och med utöka, bygga större, närmare 1 200 kvadrat lite närmare Östersund. Tunga fordon är utrymmeskrävande.

– Jag hoppas att vi har plattan klar innan tjälén går i marken.

Hur länge tänker han fortsätta att brottas med bussarna?

– Så länge jag orkar och kan tillföra något, jag vill ju inte ta pension vid 65, jag tycker det är roligt! ◎