

Ugens transport

Torsdag 20. juni til onsdag 26. juni 2013 - Nummer 20 - 2. årgang

Vi åbner døren til Range T

Tirsdag og onsdag 11. og 12. juni præsenterede Renault Trucks sine nye lastbiler, der spænder fra 3,5 ton og opefter. Vi følger i dette nummer op på præsentationen med et kig ind i de nye førerhuse på Range T-serien

Læs mere på siderne 9 - 13.

Traileren kan laste fire meter brede plader - uden at fylde i bredden

Læs mere på side 18.

Arbejdsudlejeskat skaber debat

Læs mere side 7.

Fuso er også en 4x4-lastbil

Læs mere side 15, 16 og 17.

Danmark får snart gasdrevne lastbiler

Læs mere side 20 og 21

Trailernyhederne nummer 2 er med som anden sektion

Politikerne bliver enige gange på gang

I løbet af foråret har politikerne på Christiansborg lagt den ene aftale frem efter den anden på det trafik- og transportpolitiske område.

Udmeldte uenigheder og afbrudte forhandlinger er blevet afløst med politisk enighed.

Det gælder eksempelvis aftale om en ny bro over Storstrømmen, anlæg af motorvej i Vestjylland og et tilslutningsanlæg ved Odense.

I denne uge blev parterne så enige om at bevillige et par hundrede millioner kroner til Letbane-projektet langs Ring 3 i København.

Der blev også delt ud til en række projekter, der skal skabe bedre fremkommeligheden for busser.

Det er ganske positivt - for hvis man kan få flere personbiler til at tage bussen, er det til gavn for mange flere - det kan øge de rejsendes muligheder for at udnytte tiden bedre til fordel for arbejdet - og dermed også for fritiden.

Og for dem, der af gode grunde må køre på vejene, kan flere mennesker i busserne i et effektivt system, skabe bedre plads og mere effektiv transport af gods med store og små lastbiler - og af de mennesker, der har valgt at tage bussen.

Når man sætter sig ned og tænker på, hvordan den fælles transport kan udvikles og styrkes, er der mange muligheder. Men der er også mange forhindringer. Den største er nok vores vanetænkning, som vi i mange situationer nok bør tage op til vurdering.

Transportområdet er et eksempel på begge dele - vanetænkning holder igen - og når der så opstår nye muligheder udløst af it-udvikling, efterspørgsel eller krise, så sker der noget. Et eksempel, som vi skriver om i denne udgave af Ugens transport, er Stena Lines åbning af en togforbindelse fra Rotterdam og ind i Europa til Poznan i Polen

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
MODEL SERIET



EN LASTBIL SKAL
GENERERE OVERSKUD



renault-trucks.dk



Transportrammer

Socialdemokratisk EU-politiker undrer sig over Trafikstyrelsens førerattester til serbiske chauffører

Trafikstyrelsen har udstedt flere førerattester til chauffører fra lande uden for EU. I dag er der tre gyldige førerattester udstedt af Trafikstyrelsen ude at køre. De er udstedt til serbiske statsborgere

Oplysningerne om de gyldige førerattester, som vi her på transportnyhederne.dk skrev om for ganske nylig, er blevet præsenteret for det socialdemokratiske medlem af EU-Parlamentet, Ole Christensen, som havde spurgt EU-Kommissær Cecilia Malmström om forholdene omkring udstedelsen af førerattester til borgere fra lande uden for EU.

- Trafikstyrelsens udstedelse af førerattester til serbiske chauffører forekommer noget bemærkelsesværdig, såfremt der har været ledige nationale arbejdstagere eller EU-arbejdstagere, som har haft fast bopæl i Danmark, og som allerede dengang befandt sig på det danske arbejdsmarked, siger Ole Christensen til

Dokumentation:
Ole Christensens spørgsmål til EU-Kommissionen om tredjelands-chauffører

EU-Kommissær svarer:
Lastbilchauffører er ikke specifikt dækket af EU's indvandringsregler

transportnyhederne.dk med henvisning til tal fra eksempelvis vognmandsorganisationen DTL.

Ole Christensen fremhæver det svar, som Cecilia Malmström gav Ole Christensen på hans spørgsmål.

- Det fremgår af Cecilia Malmstöms svar på mit spørgsmål til EU-Kommissionen, at EU's medlemsstater bør tage den nationale arbejdsmarkedssituation i betragtning, når der udstedes førerattester, påpeger Ole Christensen.



Transportrammer

Landsklub klager til Folketingets Ombudsmand over Trafikstyrelsen

Landsklubben Danske Godschauffører under 3F mener, at Trafikstyrelsens embedsførelse er åbenlys ensidig. Landsklubben opfordrer Folketingets Ombudsmand til at se på, hvordan Trafikstyrelsen arbejder

- Vi har alt for længe været vidne til en Trafikstyrelse, der gang på gang går egne veje. Trafikstyrelsens embedsførelse bærer i høj grad præg af en særegen selvstændighed helt uden hensyn til transportministerens, regeringens og det danske folks interesser.

Sådan lyder det fra Landsklubben Danske Godschauffører, som mener, at Trafikstyrelsen agerer til fordel for stærke økonomiske interesser, der har egen vinding for øje.

Landsklubben Danske Godschauffører skriver:

Trafikstyrelsens dagsorden lader til at være udstukket af visse parter i dansk erhvervsliv, der repræsenterer et fåtal med stærke økonomiske interesser. Stærke økonomiske interesser, der ikke har andet end egen vinding for øje helt uden hensyn til, hvorvidt det gavner miljøet, reduktionen af trængsel, bevarelsen af danske arbejdspladser og en dansk funderet transportbranche generelt.

Derfor beder vi nu Folketingets Ombudsmand om at kigge Trafikstyrelsen efter i sømmene. Vores klage bygger på seks konkrete sager, der ganske tydeligt cementerer vores opfattelse af, at Trafikstyrelsen i alt for høj grad agerer til fordel for førnævnte snævre interesser. Og sammenholdt med talrige underretninger fra vore samarbejdspartnere i og omkring branchen om udeblevne og/eller sene og til tider undvigende svar fra styrelsen, styrker det os i vores beslutning om det rigtige i at tage dette skridt.

Der hersker overhovedet ingen tvivl i vores sind om, at det er Trafikstyrelsens ekstremt liberale embedsførelse sammen med DI, ITD og DASP's samfundsskadelige lobbyisme, der er den væsentligste årsag til, at mere end 8.000 danske chauffører på få år har mistet deres job, at vi har et dansk transporterhverv, der kæmper for livet og hvor det næsten mere er reglen end undtagelsen at præsentere regnskaber, hvor bundlinjen er blodrød.

Nu må det stoppes. Vi kan og vil ikke længere finde os i det. Det er vores kammerater, der bliver arbejdsløse. Det er vores vognmænd, der presses urimeligt. Til skade for færdselssikkerheden, den danske velfærd og samfundsøkonomien. Vi vil ikke være vidner til at, kreative virksomhedsledere med Trafikstyrelsens velsignelse henter tusindvis af underbetalte ratslaver hertil blot for at fylde deres egne lommer.

Derfor siger vi stop!

Transportminister Henrik Dam Kristensen fortjener stor ros for hans udtalelser i forbindelse med udgivelsen af den længe ventede Cabotagerapport. De tiltag han bringer i spil, er, set fra vores stol, den rette vej at gå. Vi står bag ministeren og bakker ham op. Men, - tiden er inde til handling.

Transportrammer

Transportministeren:

Spørgsmål om overenskomsterne må vognmænd få afklaret med deres egne rådgivere

Trafikstyrelsen vil som følge af ændringer i lovene om godskørsel og buskørsel oplyse om de elementer fra de kollektive overenskomster, som en transportvirksomhed ifølge lovgivningen skal følge

Tidligere formand for Folketingets Transportudvalg, folketingsmedlem Flemming Damgaard Larsen (V), har spurgt transportminister Henrik Dam Kristensen (S) om, hvem en ikke-organiseret vognmand skal kontakte for at få oplysninger om gældende overenskomster på transportområdet, så han kan overholde godskørselslovens paragraf 6, stk. 4, som bestemmer, at transportvirksomheder skal følge gældende overenskomster på området

Flemming Damgaard Larsen spørger:

Vil ministeren oplyse, hvem ministeren mener en ikke-organiseret vognmand skal gå til for at få oplysninger om gældende overenskomster på transportområdet, således at den pågældende vognmand kan overholde godskørselslovens paragraf 6, stk. 4.

Hvortil transportminister Henrik Dam Kristensen svarer:

Jeg kan oplyse, at Trafikstyrelsen i forbindelse med ikrafttræden af ændringen af gods- og buskørselslovene på styrelsens hjemmeside vil oplyse, om de elementer fra de kollektive overenskomster, som en transportvirksomhed skal følge, samt linke til de landsdækkende brancheoverenskomster.

Styrelsen vil imidlertid ikke kunne yde bistand med fortolkning af overenskomsterne. Det er som på andre områder - for eksempel udfyldelse af revisorerklæring i forbindelse med dokumentation for egenkapital - op til transportvirksomheden at hente hjælp fra dens egne rådgivere.



Transportrammer

Dansk Erhverv om arbejdsudlejerskat: Regeringen rammer forbi

Regeringen ikke har planer om at ændre reglerne for arbejdsudleje. Det slår skatteminister Holger K. Nielsen (SF) i dag fast i et svar til Folketinget. Dansk Erhverv, som blandt andet er interesseorganisation for vognmandsorganisationen DTL, er bekymret over ministerens holdning i sagen

- Skatteministeren henviser til, at regeringen vil undgå social dumping. Problemet er, at reglerne kan få en helt anden konsekvens, nemlig tab af arbejdspladser, konkurrenceevne og udflytning af virksomheder, siger chefkonsulent Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv.

Reglerne kan betyde, at en dansk speditør, der bruger en udenlandsk vognmand til kørsel gennem Danmark, bliver ramt af et administrativt, juridisk tungt og kompliceret

system. En tysk eller svensk speditør, der gør det samme, går fri af reglerne.

- I sin iver efter at komme social dumping til livs risikerer regeringen at tvinge virksomhederne til at etablere sig udenfor Danmarks grænser - eller at flytte disponeringen af bilerne til et udenlandsk datterselskab eller filial, siger Jesper Højte Stenbæk og fortsætter:

- Det virkelig katastrofale i sagen er, at det slet ikke var formålet med lovgivningen. Det virker ikke som om, at Skatteministeriet har overblik over konsekvensen af reglerne. Vi mener derfor, at skatteministeren skal igangsætte en undersøgelse, så virksomhederne kan få klarhed over, om de skal flytte eller ej. Og indtil det er på plads, bør ministeriet suspendere administrationen af reglerne.

ITD konkluderer: Politikerne på Christiansborg har forstået budskabet

- Vi har hørt og forstået budskabet, og vi er enige med jer. Reglerne dner ikke til international transport, og det skal vi have kigget på. Sådan refererer transportorganisationen ITD trafikordfører Mike Legarth (K) for at have sagt i en paneldebat om blandt andet arbejdsudlejerskatten ved DI's årsdag for transport, der blev afholdt tirsdag i det nyindrettede Industriens Hus på Rådhuspladsen i København

De nye regler for beskatning af arbejdsudleje var første emne på bordet, da debatten blev givet fri. Flere repræsentanter fra danske transportvirksomheder pegede på, at reglerne vil virke stik imod hensigten, når de anvendes på internationale lastbiltransporter. For reglerne vil kun belaste danske vognmænd og dermed give udenlandske konkurrenter en fordel i kampen om de internationale transportkunder.

Transportrammer

Den konservative trafikordfører blev bakket op af Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen og Andreas Steenberg fra Det Radikale Venstre. SF's trafikordfører Jonas Dahl og Enhedslistens Henning Hyllested pegede på behovet for at dæmme op imod konkurrencen fra udenlandske chauffører med lavere lønninger, men erkendte, at arbejdsudleje-skatten er en besværlig vej at gå for at nå det mål.

Den radikale trafikordfører, Andreas Steenberg, anførte, at loven om arbejdsudleje-skat er en del af sidste sommers skatteforlig, og der er behov for at få dækket et forventet provenu-tab på op mod ca. 85 million kroner årligt, hvis skatten skal genforhandles.

Det er dog penge, som både virksomhedsledere og politikere udtrykte optimisme om at finde andre steder. ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen deler optimismen, og anfører samtidig, at provenu-tabet ved at undtage den internationale vejtransport er væsentligt mindre end de 85 millioner kroner.

- Det handler ikke om, at erhvervet mangler vilje til at betale skat, men om at omkostningerne ved at inddrive arbejdsudleje-skatten vil være langt større end indtægten for samfundet, når det gælder international lastbiltransport. Derfor er det helt nødvendigt, at vi lægger hovederne i blød og finder spiselige alternativer, siger Jacob Chr. Nielsen.

Han glæder sig over, at der nu synes at være politisk opmærksomhed på de problemer, arbejdsudleje-skatten giver for de internationale transporter.

- Vi skal dog ikke læne os tilbage og regne med, at faren er drevet over. Men at politikerne har foldet ørerne ud og erkendt problemet er et vigtigt skridt på vejen, siger Jacob Chr. Nielsen.

Fagforening har i løbet af fem måneder skaffet 3,6 millioner kroner

I maj i år har Chaufførernes Fagforening i København skaffet 1.163.125 kroner hjem til medlemmerne i sager om arbejdsskader

Set over perioden fra januar og til og med maj er beløbet oppe på 3.641.578 kroner.

Faglige sager indbragte godt 200.000 kroner i april og maj

I perioden april-maj i år har Chaufførernes Fagforening i København skaffet 213.242,06 kroner hjem til medlemmerne i faglige sager.

Set over perioden fra januar og til og med maj er beløbet oppe på 1.056.330,44 kroner.

Vi kigger ind i Renault Trucks' nye Range

11. juni markerede Renault Trucks, at den franske lastbilproducent rykkede frem på det europæiske marked for lastbiler med en række modeller, der spænder vidt fra 3,5 ton og opefter. Range T, der er den tungeste modelserie har et helt ny-designet førerhus, som vi her kigger nærmere på

Ved præsentationen, der foregik i Euroexpo i Lyon, havde Renault Trucks kørt et stort udvalg af de nye lastbiler frem på række og i grupper, så der var rig lejlighed til at se på de franske pikanterier.

Det første indtryk er positivt. Det er skåret ud i stål, plastmaterialer og stof, at designerne bag de nye lastbiler har brugt tiden godt. Når man griber fat i dørhåndtaget og åbner døren helt op - åbningsvinklen er 85 grader - til en af de nye lastbiler i Range T, bliver man mødt med et indtryk af kvalitet. Det hele virker gedigent og gennemtænkt.

Førerhuset i Range T findes i flere højder, hvor der er et ekstra trin op i den højeste, der



Materiel

til gengæld har helt fladt gulv hele vejen over.

Under præsentationen blev der lejlighed til at tage det ekstra trin op i flere af de højeste Range T-modeller. Uanset om det er det største med High Sleeper Cab og flat gulv, eller det lavere førerhus, ligner indretningen grundlæggende hinanden.

Når man tager plads bag rattet i det behagelige førersæde med røde sikkerhedsseler produceret til Renault Trucks af Recaro ser førerhusene ens ud.

Instrumentering og den øvrige indretning af førerpladsen er den samme. Kort sagt - indretningen er god - blandt andet med den smarte detalje, at de forskellige betjeningsknapper kan flyttes rundt og placeres der, hvor man helst vil have dem - og flyttes tilbage igen, hvis der kommer en anden bag rattet.

Når vi nu har fat i rattet er det værd at fremhæve, at det kan justeres ganske meget i højde og hældning ved et tryk på en velplaceret knap i instrumentbordet til højre for ratstammen.

Instrumentbordet har et 7-tommer display, der ifølge Renault Trucks er det hidtil største i en lastbil.

I displayet kan chaufføren hente forskellige oplysninger om eksempelvis kørselsøkonomi, indstillinger af cruisecontrol, aircondition, vækkeur og tachograf-informationer.



Det er en velindrettet førerplads, der møder én i Renault Trucks nye Range T, der er den model i den franske lastbilproducents nye lastbilprogram, der har fået et helt nyt førerhus udviklet og konstrueret fra bunden.

P-bremseren er placeret i instrumentbordet som et lille vippeknap. Tidligere tiders sture håndbremsegreb er historie. Rattet er også værd at bemærke med sine betjeningsknapper. Læg også mærke til "skuffen" til højre nederst i instrumentbordet. Der er mange spændende detaljer i det nye Range T førerhus.

Materiel

Over frontruden har designerne placeret tre skabe med låger, som vi selvfølgelig rejste os op for at åbne for at se, om der var noget bag lågerne. Også her er indtrykket positivt. Skabene er rummelige og gedigent udført.

Vender man sig om, og kigger bag førersædet, er indtrykket det samme. Gennemtænkt indretning. Den nederste seng er bred - og kan blive bredere - hvis man trækker ud i den. Den øverste seng virker også ok. Og så har den en lille detalje - den kan "knække" på langs, så den kan fungere som en bred og næsten 2,5 meter lang polstret hylde, hvis man som chauffør ikke har nok med plads i de mange skabe.



Over frontruden er der placeret tre rummelige skabe. Og under dem er der pladsen også udnyttet med fralæggeplads.



Der er tale om brede senge, der fylder det 2,5 meter bredde førerhus ud. Alt afhængigt af udstyrsniveau kan man betjene en række funktioner fra sengen - på nogle modeller kan man eksempelvis justere førerhuset, så det er vandret, selvom lastbilen holder på et skrå underlag.

Materiel



Sådan kan den øverste køre tage sig ud...

...og en to klap, så er den forvandlet til en bred hylde med en høj kant, så tingene på



Under den nederste seng er pladsen udnyttet til blandt andet køleskab og mere opmagasineringsplads. Bemærk, at man kan komme til det udendørs skab i siden af førerhuset, når man vipper sengen op.

Materiel

Range T virker vellykket - og må betegnes som en værdig efterfølger til Renault Trucks Magnum, der nåede at få en snes år på landevejen. Den gang markerede den sig med det helt flade gulv og masser af plads, så chaufføren kunne indrette sig på arbejdspladsen bag rattet og i soveværelset og dagligstuen, når det blev tid til pause og hvile.

Nogle af detaljerne fra Renault Trucks store tid med Magnum er ført videre - et eksempel er, at Range T kan leveres med et passagersæde, der kan drejes, så man ikke altid behøver at kigge ud af vinduet - eller sidde uordentligt på stolen, hvis man vil se en film på den skræm, som kan placeres over døren i modsatte side.

Da præsentationen i Lyon kun var en statisk udstilling, var der ikke lejlighed til at bedømme de nye lastbiler ude i trafikken. Men førstehåndsindtrykket - og det tæller ganske meget - er, at der er tale om et førerhus, hvor man som chauffør har et godt udsyn hele vejen rundt. Vinduerne er store og spejlene sidder, hvor de skal, og man sidder godt i førersædet.

Hvordan de nye lastbiler i Range T og Range D - for Range C og Range K kommer ind til videre ikke på Renault Trucks' danske sortiment - vil kommende prøvekørsler vise.



Vellykket design - nu ligger vejene åbne for Range T, som dermed får mulighed for at vise, at den kan leve op til forventningerne.



I siden af førerhuset er der blevet plads til et stort skab, hvor der er plads til eksempelvis arbejdshandler og andet udstyr, som man som chauffør bruger under af- og pålæsning. Man kan også komme til skabet indefra - hvis man vipper den underste seng op.



**Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse**

**for kun 1.596,00 kroner
for 12 måneder**

**Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!**

Member of VBG GROUP

**EN VERDENSNYHED, DER RENGØR OG
SMØRER DIN KOBLING UNDER KØRSLEN.**



MECHMATIC

I over 60 år har VBG drevet udviklingen af koblinger. Nu lancerer vi endnu en verdensnyhed. MechMatic er et unikt produkt, der renser og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olietåge gavner både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på www.vbg.dk



The strong connection

Materiel

Fuso Canter kører også med firehjulstræk

Fuso Canter produktprogrammet er suppleret med 4x4 modeller med 6,5 ton totalvægt. Blandt de største fordele er frihøjde på op til 320 millimeter, differentialespærre på bagakselen, valg af enkelt, eller dobbeltkabine, to akselafstande og 175 hestkræfter stærk Euro-5 og EEV motor

I lighed med de konventionelle 4x2 Fuso Center modeller, leveres også 4x4 modellerne med opdaterede førerhuse. Et særligt kendetegn ved den nye Canter 4x4 er et dynamisk fronteksteriør, som understreger, at der her er tale om en on-offroad bil.

Blandt andet er det V-formede kølergrill med dets stærke linjer og fremtrædende logo særlig iøjnefaldende. Derfor passer eksteriøret ind i Canters nuværende stil-koncept.

Kunderne kan vælge mellem cirka 100 farver til kabinen, herunder flere metal- og perlelakeringer, og de kan desuden vælge en brugerdefineret farve.

Funktionelt interiør

Canter Fuso 4x4 er udstyret med et to farvet designet cockpit med materialer, der er behagelige at røre ved, og



både fører og passager/passagerer har gavn af endnu bedre adgangsforhold fra venstre mod højre gennem førerhuset.

Runde udluftnings dyser omgiver instrumentpanelet, som i øvrigt er monteret med let læselige instrumenter. Herunder et multifunktionsdisplay, der viser oplysninger som tid og distance, samt en computer, der beregner brændstofforbruget, og et display, der viser status for partikelfilter.

Både førerens og passagerens stole har integrerede nakkestøtter. Derudover er en mekanisk affjedret førerstol

Materiel

med en justerbar armlæn som standard.

Trækstærk motor

Canter 4x4 er drevet af en fire cylindret turbo dieselmotor med Euro V og EEV certificering. Der er tale om en 3-liters motor, der leverer 175 hestkræfter ved 3500 omdrejninger/minuttet med et drejningsmoment på 430 Nm, der er til rådighed ved 1600 - 2900 omdrejninger/minuttet. Motoren med typebetegnelse 4P10 repræsenterer den nyeste teknologi med blandt andet to kædetrukne overliggende knastaksler og fire ventiler per cylinder, en udstødningssgas turbolader med variabel turbine geometri, common rail indsprøjtningssystem og piezo-injektorer.

Øget nyttelast og væsentligt reducerede vedligeholdelsesomkostninger har bidraget til at forbedre omkostningseffektiviteten.

Derudover medvirker 40,000 kilometer serviceintervaller også til en reduktion af udgifter til vedligeholdelse.

For at sikre optimal beskyttelse af miljøet, og opnå såvel euro-5 som EEV godkendelse, er tre-liters motoren monteret med både SCR-teknologi og EGR.

Traditionelle styrkelser

Canter 4x4 har de samme traditionelle styrker som Canter 4x2 - god manøvredegytighed, pladsbesparende



motordesign, god sigtbarhed takket være lave vinduer og en kort frontoverhæng.

Derudover kan nævnes klare bekvemmeligheder som vippebart førerkabine, der giver let adgang til reparation og vedligeholdelse af komponenter som er placeret under kabinen.

Som tidligere nævnt er den bageste aksel monteret med differentialespærre som standard.

Hvad angår firehjulstrækket, fungerer det som følger: Trækkraft mellem for- og bagaksel er afhængig af en såkaldt "fordeler transmission". Når bilen kører på almindelige veje, er al trækkraft overladt til den bageste aksel. Altså er den forreste aksel, inklusive fordeler transmissionen koblet fra,

for at spare brændstof.

I tilfælde, hvor bilen skal køre off-road, og chaufføren vurderer brug af firehjulstræk som nødvendig, skal han påvirke en drejeknap til hvert forhjul og følgende sætte firehjulstrækket til på en vippekontakt i instrumentpanelet.

Niche modeller

Ifølge chefen for Fuso Canter Danmark, Carsten Berg, forventes ikke særlig stor afsætning af 4X4 bilerne i Danmark.

Materiel

- Vi betragter dem nærmest som et nicheprodukt, der kan afsættes i noget der ligner 15 til 20 eksemplarer pr. år siger han og fortsætter:

- Eftersom der er tale om en alsidig bil, der kan bruges til stort set alle mindre transportopgaver er det ikke særligt svært at finde frem til kundegrundlag. Men bilen vil i første omgang, formodentlig blive interessant for brancher som brøndborer, entreprenører og kommuner i Syddanmark og for kunde i Grønland og på Færøerne.

Med hensyn til priser oplyses, at modellen med enkeltkabine vil blive sat til 390.000 kroner, mens modellen med dobbeltkabine kommer til at koste 393.000 kroner.



Materiel

Freja indsætter specialtrailere til transport af brede stålplader

I samarbejde med trailerleverandøren PNO samt den tyske producent af specialtrailere, Meusburger, indsætter Freja Transport & Logistics A/S specialtrailere, der med ny teknologi kan transportere brede plader op til fire meter uden behov for særtransporttilladelser, følgebiler med mere



Regnestykket baserer sig på en gammel græker - Pythagoras - som fandt ud af forholdene mellem siderne i en retvinklet trekant.

Hvis højden er godt 3 meter og bredden er 2,5 kan man regne ud, at der kan blive plads til en plade på skrå, der er cirka 4 meter

Freja har foreløbig bestilt fire af de nye trailere, som er målrettet transporter indenfor stållogistikken i Europa. Det er første gang, den type af trailere kommer ud at køre på de danske veje, og Freja har store forventninger til udnyttelsesmulighederne. Det unikke er, at trailerne på den ene side fremstår som specialkøretøjer, mens de samtidig kan fungere som almindelige gardintrailere.

Den danske transportkoncern forudser en stor efterspørgsel af denne type materiel, idet det øger sikkerheden i forbindelse med denne form for transporter markant, ligesom den også reducerer ekstra omkostningerne til følgebiler, færges med mere.

Forløber drift og igangsætningen af de fire specialtrailere som forventet, vil dette være begyndelsen til videreudviklingen af den innovative transportform af stålplader, som Freja allerede blev præmieret for i 2011, da virksomheden fik EFFI prisen for den trailerløsning, der var udviklet til transport af stålplader for blandt andet Dansteel.

Materiel

Titan Lastvogne leverer en "klassiker" til vognmand i Slimminge



Knud Jensen & Sønner Slimminge har fået leveret en ny Volvo FH 460 Classic pushertrækker. Bilen er solgt til vognmanden i Slimminge af Steen Sjøberg fra Titan Lastvogne A/S i Ringsted.

Lastvognen er leveret med Globetrotter XL førerhus og I-Shift gearkasse, mens forhandleren har monteret skab på siden af bilen, der har fået monteret eloxeret aluafdækning foran skammel og på galge hos Lavmands.

Bilen skal køre for DHL med en ny citytrailer.

MAN leverer tunge bjærgningskøretøjer til det danske forsvar

Rheinmetall MAN Military Vehicles (RMMV) leverer 14 svært armerede bjærgningskøretøjer af typen "Heavy Tactical Recovery Vehicle" (HTRV) til det danske forsvar, som dermed bliver det første land i Europa, der tager RMMV HTRV hjulkøretøjer i brug

Med den integrerede "Miller bjærgningspåbygning" er RMMV HTRV i stand til at bjærge tunge havarerede køretøjer med en vægt op til 40 ton, eller containere med en vægt op til 17 ton under meget ekstreme forhold.

Mange af de taktiske og logistiske køretøjer, der anvendes i dag ved udsendte operationer, er blevet tungere på grund af øget armering. Dermed er behovet for højt ydende bjærgningskøretøjer øget.

RMMV HTRV er udstyret med en "Heavy Rotator" løfte- og/eller bjærgningskran med et løftemoment på 75 tm,



samt to uafhængigt kontrollerbare Rotzler HZ090 spil og et Rotzler TR200 bjærgningsspil med 30-ton trækraft.

Desuden leveres forskelligt udstyr, som kan anvendes ved missionsspecifikke operationer.

Integration af Miller bjærgningspåbygningsdelen vil som en modkøbsforretning blive foretaget af MAN Truck & Bus Danmark A/S.

Materiel

I Sverige er der én gasdrevet lastbil pr. godt 15.000 indbyggere. I Italien er tallet én gasdrevne lastbil pr 51.000 indbyggere. I Danmark er der ingen gasdrevne busser - indtil videre, men snart vil gasdrevne dansk indregistrerede lastbiler køre ind i statistikken

I første omgang kommer der ca. 30 lastbiler på danske nummerplader ud på vejene med gas i tankene.

Det er resultatet af to nye aftaler, som HMN-koncernen, der er Danmarks største naturgasselskab, har indgået med renovationsselskabet ESØ 90 I/S samt Skive Kommune.

- Partierne bag energiforliget vil have mange af de store køretøjer over på naturgas og biogas i tiden frem mod et CO2-neutralt samfund i 2050. Og når de kan i vores nabolande Sverige og Tyskland, så må vi også kunne herhjemme. Vi håber, at de ting, vi nu sætter i værk, kan give inspiration og fjerne den usikkerhed om gasdrevne lastbiler, som der er i Danmark, siger administrerende direktør Susanne Juhl fra HMN-koncernen, der ejes i fællesskab af 57 kommuner i hovedstadsområdet, Midtjylland og Nordjylland.

Susanne Juhl oplyser videre, at der også snart vil køre bybusser på naturgas flere steder i landet.

Gas-motorer udleder færre partikler og mindre CO2



De første gasdrevne lastbiler er på vej til Danmark

Ifølge Energistyrelsen under Klima- og Energiministeriet er fordelene ved naturgas blandt andet, at forureningen med partikler samt CO2-udledningen fra gasmotorer er mindre sammenlignet med motorer, der kører på diesel og benzin.

Hertil kommer en ekstra miljøgevinst, idet der sendes biogas svarende til ca. 25 procent af de 30 lastbilers

Materiel

forbrug ud på naturgasnettet. Biogassen, der stammer fra blandt andet gylle, madaffald og slagteriaffald, er en vedvarende energikilde, og derved opnås en yderligere CO₂-besparelse.

- Danmark er allerede så småt i gang med personbiler på naturgas. Men det er først nu, at vi får lastbiler over på gas. De 30 lastbiler lyder måske ikke umiddelbart af så meget, men dette er blot de første skridt. Når der først bliver gjort konkrete erfaringer, kan det lige pludselig komme til at gå rigtig stærkt herhjemme, siger Susanne Juhl.

Den største af de to nye aftaler er indgået med ESØ 90 I/S, som ejes af Ringkøbing-Skjern og Varde kommuner. Aftalen betyder, at entreprenørvirksomheden Meldgaard A/S, der arbejder for ESØ 90 I/S, anskaffer sig fire gasdrevne skraldebiler. Samtidig tager en anden af selskabets entreprenører, vognmandsfirmaet Kim Christensen A/S i Tarm, som delvis ejes af vognmandsfirmaet M. Larsen A/S, fire eller fem gasdrevne lastbiler i brug til næste år. Hertil kommer,



Volvo er en af flere lastbilproducenter - deriblandt Scania - der leverer lastbiler, der kan køre på gas.

at ESØ 90 I/S's samarbejdspartnere vil anskaffe yderligere ca. 20 lastbiler på gas.

Som led i aftalen med ESØ 90 I/S bygger HMN-koncernen en gastankstation syd for byen Tarm, så lastbilerne ikke behøver at køre så langt for at tanke op.

Den anden aftale er lavet med Skive Kommune, som i forvejen bruger gasdrevne personbiler. Ifølge aftalen får kommunen allerede til oktober en lastbil kørende på naturgas. En gastankstation i Skive er allerede blevet bygget og er nu i brug.

De to nye aftaler om lastbiler på gas bliver præsenteret nærmere, når HMN-koncernen under Folkemødet på Bornholm er vært for en række debatter om gassens rolle i Danmark. Blandt andre deltager transportminister Henrik Dam Kristensen samt klima- og energiminister Martin Lidegaard i debatterne.



Flydende forbindelser

Stena Line udvider sine intermodale løsninger



Den svenske koncern, Stena, der blandt andet omfatter Stena Line, har introduceret en ny intermodal løsning, som vil give kunderne mulighed for at sende gods til og fra Poznan i Polen direkte med tog

Den nye skib til tog-forbindelse er blevet skabt i samarbejde med ERS Railway i Europort i Rotterdam.

- Vi oplever en stor efterspørgsel fra vore kunder efter intermodale løsninger, siger Rob Mittelmeijer, der er Freight Commercial Manager for Area North Sea hos Stena Line.

- Den nye løsning er endnu et skridt i vore fortsatte arbejde med at opfylde kundernes behov. Forbindelsen mellem Poznan og Rotterdam er en vigtig forbindelse inden for vor rutenetværk og for vore kunder, som ønsker at have let adgang til tog-forbindelser, siger han videre og fremhæver, at Stena Line ønsker at tilbyde kunderne den bredest mulige adgang til deres markeder.

Skib-til-tog forbindelsen i Rotterdam er oppe at køre med fem ugentlige afgang. Forbindelsen vil tilbyde polske kunder og kunder i Storbritannien en god mulighed for at udvikle daglige transportforbindelser mellem de to markeder, der har et stort potentiale.

- Vi ser et stort potentiale for denne løsning både i Storbritannien, Polen og til tilstødende markeder. I Polen har nogle af vore eksisterende kunder allerede taget de nødvendige tiltag for tog-skib transport, siger Rob Mittelmeijer.

Flydende forbindelser

Stena Line:

Stigende vejskatter og miljøkrav vil skabe en lys fremtid for tog-forbindelse

- Når vi kombinerer tog- og færge-forbindelser i terminalerne, har vi skabt en vindende kombination, siger Björn Petrusson, der er Group Freight Director hos Stena Line

Stena Line's fragt-forretning udvikler sig hele tide. Den vokser og er strategisk vigtig for Stena Line's samlede forretning.

I forbindelse med åbningen af en skib-tog-forbindelse mellem havnen i Rotterdam og Poznan i Polen peger Stena Line på, at selskabet har en klar tilgang og viden om logistik, og at selskabet vil brede sin forretning ud med forskellige logistik-løsninger som supplement til den traditionelle kaj-til-kaj service.

Det skal styrke selskabet og udvikle det i retning af at være mere en "supply-chain partner". Det inkluderer intermodale løsninger, som vil blive mere og mere vigtige for transportmarkedet.

- Der er ingen tvivl om, at stigende udgifter til vejskatter og miljømæssige krav fra industrien skaber en lys fremtid for tog-forbindelser - specielt over længere distancer, siger Björn Petrusson og fortsætter:

- Vort mål er at åbne markedet med flere terminaler tættere på markedet gennem øget intermodalitet. Vi ser en fortsat vækst i hele vores netværk, når det kommer til uledsagede trailere, og i den sammenhæng spiller jernbaner og containere en vigtig rolle.

Stena Line vil nå længere end blot til kajen

Tirsdag i sidste uge begyndte Peter Kleberg som ny Head of Shipping Logistics hos Stena Line. Peter Kleberg har lang erfaring fra både logistik- og rederibranchen. Han skal blandt andet arbejde på at udbrede Stena Lines forretningsområde til også at omfatte logistik-ydelser

Peter Kleberg kommer fra en stilling hos North Sea RoRo AB, hvor han har været markeds- og salgsdirektør.

- Det bliver "jättespännande" at påtage mig nye udfordringer hos Stena Line, siger Peter Kleberg, som har arbejdet med fragt stort set hele sit voksne liv.

- Jeg har prøvet alt fra at arbejde som speditør til liniechef og nu senest som markedsdirektør. Stena Line har et enormt potentiale med sit store linienet og sine moderne skibe, siger han videre og peger på, at Stena Line har alle forudsætninger for at lykkes med sin målsætning om at brede fragtvirksomheden ud ved at tilbyde helhedsløsninger inden for logistik-området.

Stena Lines stræben om at brede fragt-forretningen ud handler om at supplere og komplettere den traditionelle kaj-til-kaj-virksomhed ved også at tilbyde logistik-løsninger, så Stena Line kan tage hånd om hele eller del af større virksomheders logistikkæde.

Mindre lastbiler er også specialopgaver

Store lastbiler bliver i en række tilfælde specificeret til specialopgaver. De er store og synlige. Men de mindre lastbiler bliver også specificeret til specialopgaver - et eksempel er en 12 ton MAN leveret til Gram Klovbeskæring

Dermed kan man med rette sige, at bliver rykket ved en fordom om, at lette lastbiler i 10-12 ton klassen blot er distributionsbiler.

For de er mange gange indrettede til særlige opgaver. Det gælder den MAN 12.250 BL, som Jørgen Andersen fra MAN i Esbjerg har leveret til Gram Klovbeskæring, og som er indrettet efter kundens specifikationer.

Det gælder blandt andet det lave lad (ladbund i 930 m højde) af aluminium, det store værktøjsskab forrest og den bagmonterede Palfinger-kran. Hele opbygningen har Brdr. Plagborg stået for.

Førerhuset er eksempelvis indrettet med tre sæder, oliefyr og automatisk klimaanlæg - og chaufføren nyder godt af MANs automatiserede TipMatic-gearkasse, der holder brændstoføkonomien på et passende niveau.

Det lave aluminium-lad og hele indretningen af bilen er afstemt efter kundens krav og opgaverne hos Gram Klovbeskæring.

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*

Trailernyhederne

Tirsdag 18. juni 2013 - Nummer 2 - 1. årgang - 1. udgave

Netmagasinet



Små og store
nyheder
fra branchen



Danmarks
bedste
kranfører
kåret



Side 7-10

Unik hospitalstrailer

Side 13

Sættevogn
stoppet
med
sømmåtter

Side 4

Positive toner på tysk
logistik messe

transport
logistic

Side 21

Se daglige nyheder på www.trailernyhederne.dk

Optimismen lurder lige om hjørnet

“Det er vanskeligt at spå - især om fremtiden.” De kloge ord tillægges opfinderen og personligheden Storm P., og dem vil vi gerne tage til os her på Trailer-nyhederne.

Faktum er nemlig, at der rundt omkring i branchen endelig kan spores en vis optimisme. Det går fremad.

Langsomt. Men fremad.

Og optimisme, i stedet for sortsyn og katastrofestemning, er nødvendig, hvis der igen skal gang i hjulene, så der i sidste ende bliver mere at køre med og dermed brug for flere køretøjer til at transportere godset på.

På verdens største logistik-messe i München, Transport Logistic, som du kan læse om på side 21, var der flere besøgende end nogensinde, og konklusionen fra Tyskland er klar: Konjunkturerne er begyndt at vende, og fra 2014 ser det ud til, at logistik- og transportmarkedet vil vokse.

I denne udgave af trailernyhederne kan du bl.a. også læse en reportage fra Danmarks mesterskabet for kranførere, der blev holdt i Odense, om Bent fra OK, der lærer børnene at passe på vogntogene i trafikken, om trailertyve,



der blev stoppet ved hjælp af sømmåtter, og om TNT, der har fundet på en hel ny anvendelse for en trailer. Trailernyhederne holder sommerferie i juli, men vi er tilbage igen onsdag den 14. august.

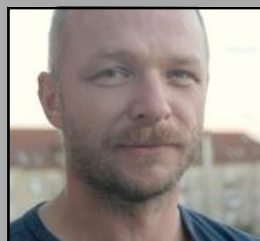
God sommer

Peter Lundblad, redaktør

Teamet bag Trailernyhederne



Journalist Peter Lundblad



Journalist Jesper Christensen

Vognmændene har taget kampen op

Krisen er ikke forbi. Det fremhævede formanden for vognmandsorganisationen DTL, Jørgen Egeskov, da han i maj aflagde sin beretning på DTL's generalforsamling på Nyborg Strand. Med udgangspunkt i DTL's seneste konjunktur-analyse fremhævede Jørgen Egeskov, at mange vognmænd har taget krisetidernes udfordring op og tænker nye tanker

Tekst: Jesper Christensen

“I Danmark er man enige om, at udgifter skal svare til indtægter. Men Europa er stadig ustabil, og der er historisk høj arbejdsløshed. Alle holder på pengene og går med livrem og seler, og den utryghed og tilbageholdenhed kan mærkes på vores branche. Det er et faktum, at transportpriserne i år har været for nedadgående - vel at mærke igen i år. Overskudsgraden er betænkelig tæt på nul og jeres forventninger til det kommende års priser er negativ.”

Sådan ridsede Jørgen Egeskov stemningen op for landtransporterhvervet i Danmark.

I DTL's seneste konjunkturundersøgelse melder hver 10. medlem, at de kører med underskud. Det er især vognmænd, der kører med levende dyr.

Men der er også positive tegn i analysen.

Jørgen Egeskov fremhævede, at DTLs medlemmer har taget kampen op med henvisning til temaet "bedre bundlinie" i årets konjunktur-analyse.

Skruerne skal finjusteres

“Det går i al sin besværlige enkelhed ud på at finjustere alle de små skruer, som hver især giver et lille stænk sort

farve til bundlinjen. Det kan være nye forretningsområder, effektivisering, markedsføring,” sagde Jørgen Egeskov.

Han forklarede, at årets konjunktur-analyse har undersøgt nytænkningen blandt DTLs medlemmer.

“Vi kan overordnet konstatere at "Nød lærer nøgen vognmand at udvikle sin forretning," sagde formanden for DTL og kunne oplyse følgende tal fra analysen: 82 procent benytter eller overvejer konkrete ideer for at skille sin forretning ud fra konkurrenterne

75 procent vil lancere nye produkter eller tjenester og hver

anden vil af samme grund investere i nyt materiel.

77 procent overvejer eller har allerede investeret i uddannelse for at styrke forretningen.

68 procent forventer at inddrage medarbejderne i hvordan arbejdsgange kan effektiviseres

59 procent vil afprøve nye måder at opnå en stærkere identitet og omdømme

70 procent vil benytte nye måder til at styrke udgiftsstyringen

“Det bliver en meget spændende udvikling af overvære. Og jeg tror, at dette netop er medicinen til, at vi nok skal klare os som erhverv,” sagde Jørgen Egeskov og fortsatte:

Vi skal udvikle os i takt med tiden

“Jeg sagde i min tale sidste år, at vi skal hoppe over hvor gærdet er lavest, vi skal finde og bruge de nemmeste løsninger, og vi skal udvikle os i takt med tiden. Der er i den grad tegn i sol, måne og stjerner på, at I er ved at gøre det til virkelighed. Og det giver os konkurrencefordele, som vi har så hårdt brug for imod ulige konkurrence og sociale dumping, som vi er oppe imod.

DTL's konjunktur-analyse viser, at vognmændenes forventninger til næste år er behersket positive, både i forhold til omsætning, kapacitetsudnyttelse og ansatte.



Følgebilschauffører får måske lov til at regulere trafik

Tekst: Jesper Christensen

DTL efterlyser resultater af de politiske løfter om, at chauffører i følgebiler skal have lov til at regulere færdslen i eksempelvis rundkørsler i forbindelse med særtransporter

De positive politiske vinde begyndte at blæse i først på året 2011, da konservative Lars Barfoed var justitsminister i VK-regeringen. I et svar til Folketingets Retsudvalg 26. maj 2011 udtrykte han sig positivt over for tankerne om, at chauffører i ledsagebiler skulle kunne dirigere færdslen i forbindelse med særtransporter.

Den politiske holdning blev videreført af den nuværende S-R-SF-Regering, som i efteråret understregede, at der skulle ske noget i sagen.

Der sker faktisk noget i sagen, selvom det kan være svært at se udefra.

Hos vognmandsorganisationen DTL vurderer man, at der i foråret 2014 vil være et nyt regelsæt, så følgebilschauffører, der har gennemgået en særlig uddannelse, fremover vil kunne regulere trafikken i eksempelvis rundkørsler i forbindelse med særtransporter.

Stjålet vogntog stoppet med sømmåtter

Adskillige betjente måtte i sving for at få stoppet to mænd i en stjålet lastbil i Jylland.

Det begyndte, da en bilist på den østjyske motorvej midt om natten opdagede, at bagdøren på en sættevogn stod åben, oplyser Østjyllands Politi.

Hans forsøg på at få føreren gjort opmærksom på problemet lykkedes ikke, og derfor ringede bilisten til politiet.

En patrulje brugte udrykningsblink og kørte op på siden af trækkeren, men chaufføren havde ikke lyst til at få øjenkontakt med ordensmagten og fortsatte. Mens trækkeren og sættevognen kørte videre mod syd, blev yderligere to patruljevogne sendt ud for at få stoppet kørslen.

Desuden blev også en hundepatrulje fra Syd- og Sønderjyllands Politi sat i sving og sendt afsted, men til sidst havde sømmåtter på vejbanen den ønskede effekt.



Lastvognen bremsede hårdt op, og den ene af de to mænd løb væk, men blev indhentet af en politihund.

Den anden valgte at blive.

Begge mænd, der er fra Litauen, sigtes for at have stjålet trækker og den tomme sættevogn fra Hasselager, kort tid før bilisten på motorvejen slog alarm om den åbne bagdør.

En dommer ved Retten i Aarhus besluttede at varetægtsfængsle de to indtil den 27. juni.

Tyveri af lastvogne og trailere er et voksende problem, har både branchen og politiet tidligere oplyst.

RASTEPLADSEN

Lastas har tre centrale service-punkter



Lastas, der i maj blev overtaget af engelske Kel-Berg Trailer & Trucks Ltd, er i dag autoriseret DAF-forhandler, og det betyder, at koncernen fremover stadig kan tilbyde sine kunder lastbilerne fra DAF i LF, CF og XF- serien, oplyser virksomheden i en pressemeddelelse.

Samtidig er kunderne sikret service og eventuel reparation i de to DAF-autoriserede Lastas- afdelinger på Energivej i Hedensted og Ventrupparken i Greve ved København.

Carsten Noer Service i Toftlund, der også er ejet af Kel-Berg og er Kel-Berg gruppens største service-værksted i Danmark, er autoriseret Bosch-værksted og autoriseret Josam chassisopretningsværksted. Skadecenteret er Danmarks mest moderne og råder bl.a. over en avanceret opretterbænk.

Serviceafdelingen i Toftlund er desuden autoriseret SAWO servicepartner og kan derfor også tilbyde service og reparation af lifte, kraner og hejselad. Afdelingen er samtidig autoriseret omkring reparation og service af ZF gearkasser. Serviceafdelingen råder også over et specialværksted for hydraulik, og alle afdelinger har udkørende servicevogne.

Serviceafdelingen i Toftlund er bl.a. autoriseret SAWO servicepartner og autoriseret Josam chassisopretningsværksted.



Ny direktør hos Europart

Europart, der har base i Hagen, Tyskland, er den førende forhandler i Europa af reservedele og tilbehør til blandt andet trailere og havde i 2011 en omsætning på 420 millioner euro. Virksomheden skal have ny, kommerciel direktør, og valget er faldet på Ralf Maurer.

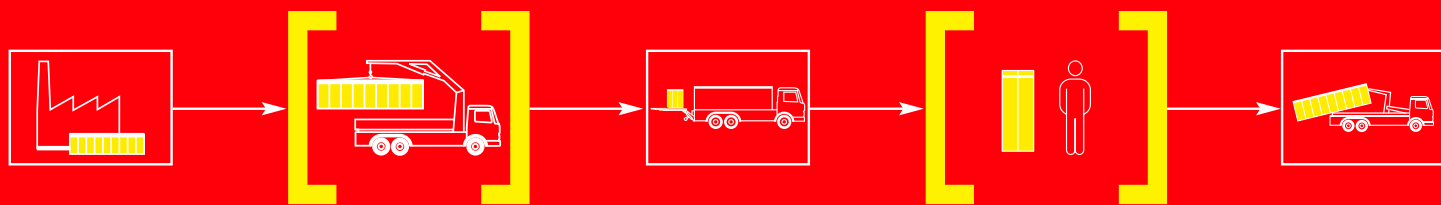
Han skal fortrinsvis håndtere den stigende internationalisering af Europart-gruppen, som nu er

blevet aktiv i flere og flere lande.

Ralf Maurer har mange års erfaring på reservedels-markedet, og han ser frem til at bidrage til, at Europart udvider sine aktiviteter yderligere i Europa, oplyser virksomheden.



OVER 45 METER HYDRAULISK RÆKKEVIDDE



Palfinger PK200.002L-SHs' armsystem er konstrueret med Palfingers patenterede "P" profil, der optimerer det effektive udlæg ved at have minimal nedbøjning. Sammen med Palfingers unikke intelligente HPSC stabilitetsovervågning når Palfinger effektivt længere med større last i krogen end meget større kraner. PK 200.002L-SH kan monteres på både fire og fem akslede chassis!

Palfinger har også en kran, der rækker til dig...

PALFINGER

PALFINGER DANMARK AS
Fabriksvej 11, 5580 Nørre Aaby
Tlf. 7010 8010
www.palfinger.dk



K R A N E R

Danmarks bedste kranførere kåret



Kenni Andersen vandt mesterskabet, her er han flankeret af Johnny Jensen og Klaus Pugholm.

Det blev et tæt opløb, da finalen i DM for kranførere blev afholdt hos transportfirmaet Schou en sommerlørdag i Odense.

Tekst og foto: Peter Lundblad

Arrangementet var kommet i stand på initiativ af Dansk Kran Forening, der blev stiftet i september sidste år og har hovedfokus på lastbilkraneer, mobilkraneer og løftegrej. Vinderen af det første Danmarksmesterskab blev Kenni Andersen, Vognmandsgården Hjørring, med i alt 535 point, fulgt af Klaus Pugholm, EUC Holstebro, 533 point. På tredjepladsen kom Johnny Jensen, Benny Rasmussen og Søn, med 517 point.

KRANER

Der var i alt 10 finaledeeltagere, som skulle igennem en teoretisk prøve, samt tre praktiske prøver, udarbejdet af EUC Lillebælt, som også stod for bedømmelsen af deltagerne.

“Jeg synes, det er et virkelig fint initiativ, der her er taget,” mente sælger Poul Erik Normann, SAWO, der via en kunde, Henrik Madsen, Faxe, havde

Det samlede resultat

• Kenni Andersen, Vognmandsgården Hjørring	535 point
• Klaus Pugholm, EUC Holstebro	533 point
• Johnny Jensen, Benny Rasmussen & Søn	517 point
• Lars Jørgensen, Brdr. Dyring, Roskilde	507 point
• Kenneth Juul, Arthur Andersen Transport, Horsens	487 point
• Mogens Dahl, EUC Nord	486 point
• Gert Knudsen, Sunmark, Svendborg	484 point
• Michael Victor, Arthur Andersen Transport, Horsens	461 point
• Christian Nørbæk, XL Byg, Silkeborg	459 point
• Kasper Bütikhofer, Arkil, Haderslev	329 point



Sælger Poul Erik Normann, SAWO, havde en god dag ved kranmesterskabet hos Schou i Odense.

KRANER

fået stillet en HIAB XS 244 til rådighed for kran-prøverne i Odense. Poul Normann hilser samtidig den nystiftede kranforening velkommen, og han mener, at det er udbytterigt at være sammen med kranleverandører fra andre virksomheder ved arrangementer af denne type. "Det her er også en fin mulighed for os til at vise vores materiel frem for interesserede og eventuelle fremtidige kunder. På den måde kommer vi ud i virksomhederne, hvor potentielle kunder færdes, og møder dem face to face - i stedet for, at de skal komme til os," sagde Poul Erik Normann.

For bestyrelsesmedlem i Dansk Kranforening, Jens Kristoffersen, Palfinger, blev det også en fin dag. Han oplyste, at Dansk Kranforening endnu ikke



*Direktør Jens Kristoffersen,
Palfinger Danmark.*



endelig har afgjort, om der også bliver et Danmarksmesterskab for kranførere til næste år. "Men mon ikke, der gør. Nu skal vi lige have kigget på tingene, før vi tager en endelig beslutning," sagde han.



Hvad er Dansk Kranforening?

Dansk Kran Forening blev stiftet i efteråret 2012. Tidligere var kran-branchen kun repræsenteret gennem mobilkranejere og -udlejere i Mobilkrangruppen, der var tilknyttet Dansk Byggeri. På initiativ af Torben Skab, NKU, blev der sat en række møder i stand for at finde frem til, om der var interesse for en ny forening, og i

2011 blev der etableret en arbejdsgruppe bestående af 12 af Danmarks kranvirksomheder. Formålet var at skabe en uafhængig forening, som kunne repræsentere brugere, ejere og leverandører af både mobilkraner og lastbilkraner og ikke mindst løftegrej. Det mandede ud i stiftelsen af foreningen i september 2012, med Torben Skab, NKU ApS, som formand. I bestyrelsen sidder desuden bl.a. Lars Michael Jensen, Liebherr Danmark, Fin Vandgård, BMS Krangården A/S, samt Jens Kristoffersen, Palfinger Danmark A/S.

Foreningen rummer også en række store aktører i kranbranchen, der bidrager til foreningens aktiviteter, bl.a. Palfinger, Brdr Markussens Metalvarefabrik A/S, Liebherr, Skaks, BMS, og Sawo.

Læs mere om foreningen på www.kranforening.dk

KRANER

Det skulle finalisterne igennem

- Øvelsen består af følgende elementer, der skal udføres i nedenstående rækkefølge:
- Start og anhugning:
- Ved start er motoren startet, støttebenene er i arbejdsstilling.
- Krankrog i spand på ladet. Dommer giver signal.
- Deltageren anhugger stålkasse med vedlagte anhugningsgrej. Spredningsvinkel skal være på 60 0 .
- Løft og krankørsel
- Røret flyttes fra udgangspunktet uden skråræk og i korrekt løftehøjde 30 – 40 cm over underlaget. Røret løftes over bilens lad, og bold på kegle væltes ved blød påkørsel (kegle skal forblive indenfor afmærket område). Derefter løftes røret ned på den modsatte side af lastbilen, og placeres på de to paller med lige stort udhæng i begge ender. Husk korrekt løftehøjde.
- Anhugningsgrejet slækkes, øvelsen må fortsættes når dette er godkendt af dommer.
- Røret løftes tilbage til udgangspositionen, under iagttagelse af løftehøjde og placeres igen med samme udhæng i begge ender.
- Afslutning af øvelsen
- Øvelsen afsluttes med at anhugningsgrej lægges tilbage, og krankrogen placeres i spand på lad.
- Ergonomi og sikkerhed kontrolleres under hele øvelsen. Øvelsen skal udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.



Ved arrangementet hos transportfirmaet Schou på Rugaardsvej i Odenses udkant, var der også masser af aktiviteter for små og voksne drenge. Det var i form af et flot modellandskab, hvor der både var mulighed for at køre med trækere og trailere, kraner, entreprenør-maskiner og andet materiel. Alt sammen noget, der bidrog til at lokke familierne med til DM for kranførere.

NYE LEVERANCER

Tre-akslet trailer er trukket ud på vejene for Scan Express

For nylig afhentede Scan Express A/S en ny tre-akslet Kel-Berg Maxi Flex gardintrailer hos Lastas i Hedensted.

Den nye gardintrailer har Kel-Bergs egen Maxi Flex opbygning. Indvendig er der på den originale hårdtræsbund monteret dørklade i fuld længde. Der er desuden isat ekstra skydestolper med bræddeholdere til de medfølgende brædder.

Traileren, der er opbygget på et ekstra forstærket chassis af finkornsstål 690, har tromlebremser og luftaffjedring.

Første aksel er løftbar med dobbelt sidemonteret liftcylinder, og foran akslerne er der monteret et



palleskab. Der er endvidere monteret et såkaldt hubodometer på den bageste aksel, der måler, hvor mange kilometer traileren kører, oplyser Lastas. Traileren har en tilladt totalvægt på 40.000 kg og et tilladt bogietryk på 24.000 kg.



Nyt grisevogntog til Foldingbro

Foldingbro Vognmandsforretning har fået leveret et nyt grisevogntog. Vogntoget består af en ny Scania R560 4x2 trækker, samt en sættevogn fra Vandborg Karosserifabrik.

Trækkeren er udstyret med Scania's 560 hk. V8 motor med 2700 Nm, 12 trins gearkasse med retarder og

Scania's Opticruise gearskift uden koblingspedal, samt

Topline førerhus med læder luksus sæder og integreret mikrofon for Bluetooth telefonforbindelse.

Der er desuden klimaanlæg, køleskab, termoruder, fjernbetjent centrallås og alarm.

Bilen er også udstyret med Scania's ACC (adaptive cruise control) som hjælper chaufføren med at holde en konstant tidsmæssigBilen er opbygget med, cyklist kamera og fuld all udørklade.

Opbygningen er foretaget af Scania's opbygger afdeling i Hammelev ved Vojens, og

lakering er sket hos Mosegaards Autolakering i Bramming, og bilen er plysset hos i Padborg ved BJ Autopolstring.

Sættevognen er en tredækker fra Vandborg Karosserifabrik med plads til 226 grise.

RASTEPLADSEN



Krone satser på Marokko

Med et stort roadshow og en lille messe åbnede den marokkanske importør af trailerproducenten Krone's produkter CECI, i maj sine nye salgs- og servicecentre i Tanger og Agadir, oplyser Krone. Med sit hovedsæde i Casablanca råder CECI nu over tre strategisk godt placerede service og salgspunkter. For halvandet år siden indgik CECI med Krone i et strategisk partnerskab, og indtil nu har Krone via sin

marokkanske partner solgt mere end 200 trailerne af mærkerne Cool Liner, Dry Liner og Profi Liner.

I den nærmeste fremtid planlægger de to partnere i fællesskab at udvikle en række produkter, som er specielt tilpassede til det afrikanske marked. Allerede nu er nogle af produkterne klar, bl.a. en Cool Liner i speciel Afrika-opbygning og udrustning.

(Lund)

Hold øje med denne her

Snart begynder dansk politi at køre i Mercedes-patroljevogne, oplyser politiet. De første eksemplarer er i øjeblikket ved at blive bygget op, og de kan snart sendes ud i politikredsene. Mercedes C-klasse er valgt ud fra en grundig analyse af de samlede omkostninger i hele bilens levetid, herunder brændstofforbruget.

Vidste du i øvrigt, at for at gøre en standardbil til patroljevogn skal der lægges næsten en km ekstra kabler i?





RASTEPLADSEN

Mobil blodbank med opvarmet trappe

HMK Bilcon leverer Europas største og mest moderne mobile blodbank til Karolinska Universitetslaboratoriet i Stockholm.

HMK Bilcon A/S har siden begyndelsen af 1990'erne opbygget betydelig kompetence inden for transportløsninger til healthcare-området og virksomheden er i dag en førende leverandør på området i Europa og Mellemøsten. HMK Bilcon er desuden førende inden for kundetilpassede løsninger, der tilgodeser helt specifikke behov og ønsker hos kunden. HMK Bilcon har tidligere leveret en mobil blodbank til Karolinska. Men den seneste, der blev leveret her i foråret, blev udviklet i tæt samarbejde med seks ansatte fra Blodcentralen på Karolinska Universitetslaboratoriet. "Vores produktion er indrettet således, at vi kan tilbyde vores kunder helt specielle løsninger, der matcher deres krav. Vores multispace-platform er meget fleksibel og tilpasses til kundeønsker og f.eks. den lovgivning, der



findes i forskellige lande," siger adm. direktør Klaus Kristensen fra HMK Bilcon.

Karolinska Universitetslaboratoriets nye trailer indeholder seks hæve-sænkebrikse, to lydisolerede samtalerum samt venteværelse. Traileren har i opstillet stand et samlet gulvareal på 58 m² og vejer 22 tons. Der er tænkt på alt – f.eks. er den udvendige trappe forsynet med varmelegemer, så den kan holdes isfri i den svenske vinter.

16 meter lang

"Vi er meget stolte over at have Europas største og mest moderne trailer til blodtapning i vores vognpark. Traileren er i opstillet stand hele 16 meter lang og 4,4 meter bred samt 4,3 meter høj. Det er også den første mobile enhed i Sverige, der udrustet med EHD (EHD svarer til de danske elektroniske patient journaler), der muliggør 100% digital sagsbehandling," siger Lottie Furugaard fra Blodcentralen på Karolinska Universitetslaboratoriet.



HMK Bilcon i Gistrup er Skandinaviens førende leverandør af specifikke transportløsninger inden for produktområderne: Fuel Tank, Defense, Healthcare and Mobile solutions. Virksomheden er grundlagt i 1895 og har siden 1955 fokuseret på de nuværende forretningsområder. Virksomheden har ca. 100 medarbejdere.

NYE LEVERANCER

Skov-anhænger til vognmand

En frisk forårsdag afhentede vognmand Steen Pedersen A/S deres nye 4-akslede Kel-Berg skovanhænger, hos Lastas i Hedensted. Anhængerens chassis er opbygget til skovarbejde med et chassis, som er opsvejet i stål og i en forstærket udgave. Den er ligeledes udstyret med BPW-aksler med tromlebremser og original BPW luftaffjedring med hæve-/sænkeventil. Anhængerens tilladte totalvægt er 36.000 kg og et teknisk tilladt akseltryk på 10.000 kg.

Lastas Kel-Berg A/S har opbygget anhængerens chassis med en Hardox stålbund 450, som er 2-delt og med 4 stk. runde



huller foran og 10 stk. i bag til træstokke. Liftakslen på 4. aksel betjenes over en magnetventil. Der er monterede arbejdslygter langt fremme på begge sider og bag den 2. aksel. samt cyklistværn i højre side.

Ny blokpåhængsvogn til Højfeldt



Jørn Bolding A/S i Esbjerg, der blandt andet leverer materiel til særtransporter, har for nylig leveret en fabriksny Goldhofer blokpåhængsvogn af typen TN-L 5

til A. Højfeldt A/S i Herning. Blokvojen er på de forreste to aksler monteret med 245/70 R 17,5 hjul og med 205/65 R 17,5 hjulstørrelse på 3. 4. og 5. aksel.

Det betyder, at lastehøjden kan holdes på 772 millimeter. Blokvojen, der har en totalvægt på 46.800 kg, har luftaffjedring, og den bagerste aksel er en selvsporende, styrbar aksel. Derudover har påhængsvognen eksempelvis hydrauliske ramper med Goldhofers hydrauliske rampesikringsystem, hvortil der ikke behøves yderligere fastgørelse. Bagerst på ladet af blokvojen er der blevet plads til en gravemaskinegrøft, som måler 2.000 x 640 mm. Vognen er udstyret med mange surrings-muligheder. Chassiset er blevet lakeret, og rammen er blevet zinkstøvet (86 procent zink) som er standard hos Goldhofer.

Continental får pris for fuldautomatisk dækttestcenter

Den internationale jury for Vehicle Dynamics International Award 2013 har præmieret Continentals nye vejruafhængige og fuldautomatiske AIBA dækttestfaciliteter i kategorien "Development Tool of the Year"

Tekst: Redaktionen

Den prestigefyldte VDI Award uddeles hvert år til en vinder, der bliver valgt ud af kun 4-6 nominerede forslag inden for udviklingsværktøjer til bilindustrien. Nomineringerne afgøres af redaktionen samt læserne af fagbladet "Vehicle Dynamics International". De 29 eksperter i VDI-juryen var begejstrede for Continentals innovative og vejruafhængige AIBA-dækttestcenter. AIBA står for Automated Indoor Braking Analyzer, og det nye testcenter er placeret på Contidrom, tæt på koncernens hovedkontor i Hannover i Tyskland.

100.000 dækttests om året

Continental åbnede AIBA-testcentret sidste efterår, og det medvirker allerede nu til at skabe store fremskridt i



teknologien til udvikling af sommer- og vinterdæk til personbiler, varevogne og 4x4.

"På sigt vil de nye faciliteter kunne teste bremseegenskaberne på op til 100.000 dæk om året, på både tørre, våde, og tilisede vejbelægninger - hele året rundt," fortæller adm. direktør Georg Nielsen, Continental Dæk Danmark A/S

AIBA-centret er integreret i en hal, der er 300 meter lang og op til 30 meter bred. Her befinder sig et førerløst prøvekøretøj, som helt automatisk accelererer med op til 120 km/t., hvorefter det bremser på diverse standardiserede vejbelægninger, der let kan udveksles ved hjælp af hydraulik.

De dækttests, der typisk udføres, er normalt underlagt visse udfordringer i form af varierende miljømæssige påvirkninger såsom temperatur og vind. Resultater kan på normale testfaciliteter ydermere variere på grund af testkørerens reaktionstid og bremsekraft, men også grundet forskellige luft- og vejtemperaturer.



*Adm. direktør Georg Nielsen
fra Continental Dæk
Danmark A/S.*

Fakta om Continental

Med en omsætning på 32,7 milliarder euro i 2012, er Continental blandt de førende leverandører til bilindustrien på verdensplan. Koncernen leverer bremsesystemer, systemer og komponenter til drivaggregater og chassiser, instrumentering, infotainment løsninger, bilelektronik, samt dæk.

Continental-koncernen har i øjeblikket omkring 170.000 medarbejdere i 46 lande. Som en af verdens førende dækproducenter med mere end 42.000 ansatte opnåede Dækdivisionen en omsætning på mere end € 9.7 milliarder i 2012 og har i dag 22 produktions- og udviklingssteder verden over.

Specialdesignet trailer er nyt mobilt depot

TNT Express triller mobilt depot og el-trykcykler ind i den belgiske hovedstad. Målet er at løfte effektivitet og service på leveringer i Bruxelles bymidte og samtidig reducere forurening og støj.

Transportvirksomheden TNT Express har netop introduceret et mobilt depot med tilhørende el-trykcykler i Bruxelles' bymidte. Det sker som led i et forsøg, som skal vise, hvordan og om el-trykcykler kan erstatte TNTs varebiler på såkaldte "final mile" leverancer i byens hektiske gader.

Forsøget løber indtil september, og i den periode erstatter mobildepot og el-trykcykler de varebiler, som ellers hver uge kører 900 km i den travle, forurenede og tæt-pakkede bymidte. På den måde vil forsøget også bidrage til at reducere udledningen af CO₂ og støj i området.



NT Express' mobile depot er inddelt i et kontorområde og et område til lastning, losning og sortering.

TNTs mobile depot er en specialdesignet trailer. Den bliver indsat som lager- og sorteringscentral på vejen mellem TNTs hub uden for byen og bykernen i Bruxelles. Her samler de el-trykcykler deres leverancer op og kører så det sidste stykke ud til forretninger og virksomheder i de tre centrale kvarterer: Schaerbeek, Etterbeek og Saint-Josse-ten-Noode.

TNT Express har entereret med kurerfirmaet Ecopostale, som står for cykler og chauffører. Projektet er blevet til i samarbejde med Straightsol – et konsortium støttet økonomisk af EU Kommissionen (www.green-cars-initiative.eu/projects/projects/strightsol).

Bag om konceptet

TNT Express' mobile depot er inddelt i et kontorområde og et område til lastning, losning og sortering. Den ene side af den specialdesignede trailer kan skydes ud for at udvide depotets areal. Samtidig har depotet en lift med plads til el-trykcyklerne, der letter lastning og losning af forsendelser.

Hver dag transporteres det mobile depot fra TNT Express' hub uden for byen til den midlertidige placering på en central parkeringsplads i Bruxelles. Her "pakkes" depotet ud til dets fulde størrelse på 14x6,5 meter. Samlet set har depotet plads til 11 pakkebure. *(Red.)*





Foto: Novacom Europe

Nyt samarbejde om salg og udvikling

Vehco og Novacom indgår aftale om salg og udviklingsopgaver.

Den svenske leverandør af flådestyringssystemer, Vehco, har indgået en salgspartneraftale med den hollandske udbyder af trailer-styringsløsninger i Europa, Novacom Europe B.V. Med aftalen vil Vehco kunne tilbyde løsninger, der understøtter Vehcos egne flådestyringssystemer og således tilbyde en samlet løsning til både køretøjs- og trailerstyring.

Baggrunden for samarbejdet er, at EU-Kommissionen arbejder på at udvikle multimodale fragtnetværk i Europa, så efterspørgslen efter produkter til uafhængig trailer-telematik vil stige markant i de kommende år. Med samarbejdet ønsker de to virksomheder at være på forkant med udviklingen, og Vehco har dermed kunnet udvide sit program med en trailerløsning.

Begge virksomheder satser på høj kvalitets computerløsninger til den europæiske vejtransport, men fokuserer på to forskellige områder indenfor flådestyring. Novacom har specialiseret sig i high-end trailer management løsninger inklusive trailer track & trace med pan-europæisk dækning, realtids temperaturovervågning, enheder til beskyttelse af værdivarer samt trailer Electronic Braking System (EBS) diagnosticering.

Vehco's fokus ligger indenfor flådestyring med vægt på køretøjs- og chauffør-ledelse inklusiv løsninger til positionering og tracking, eco-driving, chaufføraktiviteter, beskeder, chaufførdata, transport og ordremangement. Kombinationen af disse ekspertiser vil medvirke til at begge virksomheder kan forfølge deres vækst og udviklingsstrategi i Europa.

“Partnerskabet med Novacom betyder, at vi kan tilbyde en komplet high-end trailer management-løsning som for eksempel Novacom DG200,” siger Magnus Orrebrant, CEO i Vehco.

Om Vehco

Vehco blev grundlagt i 2001 af studerende på Chalmers Universitet i Sverige. I 2009 overtog de COMLOG i Danmark, og i 2011 fusionerede de med franske ELOmobile.

Vehco udvikler, sælger, implementerer og vedligeholder mobile IT løsninger til transport- og logistikbranchen

Om Novacom Europe B.V.

Novacom Europe, er et joint venture af Novacom Services SA og GE Equipment Services Europe BV, og er Telematics Service udbyder til kommercielle køretøjer med hovedfokus på den europæiske transport- og logistikbranche.

2000 trailere i år fra Krones tyrkiske fabrik

Den store tyske trailerproducent, Krone, planlægger allerede år at producere 2000 enheder på sin nye fabrik i Tyrkiet, der ligger 90 kilometer fra Izmir, oplyser virksomheden.

Fabrikken indledte produktionen sidste efterår, og den blev officielt åbnet her i foråret.

Fabrikken råder over et areal på 185.000 m², og der produceres udelukkende typerne Krone Mega Liner og Profi Liner. I øvrigt skulle byggeriet af den nye fabrik have været afsluttet for en del år siden, men finanskrisen og det kraftige dyk på transportmarkedet, udsatte anlægsarbejderne. (Lund)



Repræsentanter fra den tyrkiske ledelse åbnede i marts fabrikken. Også Krones koncernchef, Bernard Krone (nr. to fra venstre) deltog i indvielsen.

Vognmand med 425 trailere

Heinloth Transport i Tyskland råder nu over en flåde på i alt 425 trailere fra producenten Kögel i Burtenbach, oplyser Kögel.

I forbindelse med Bauma-messen i



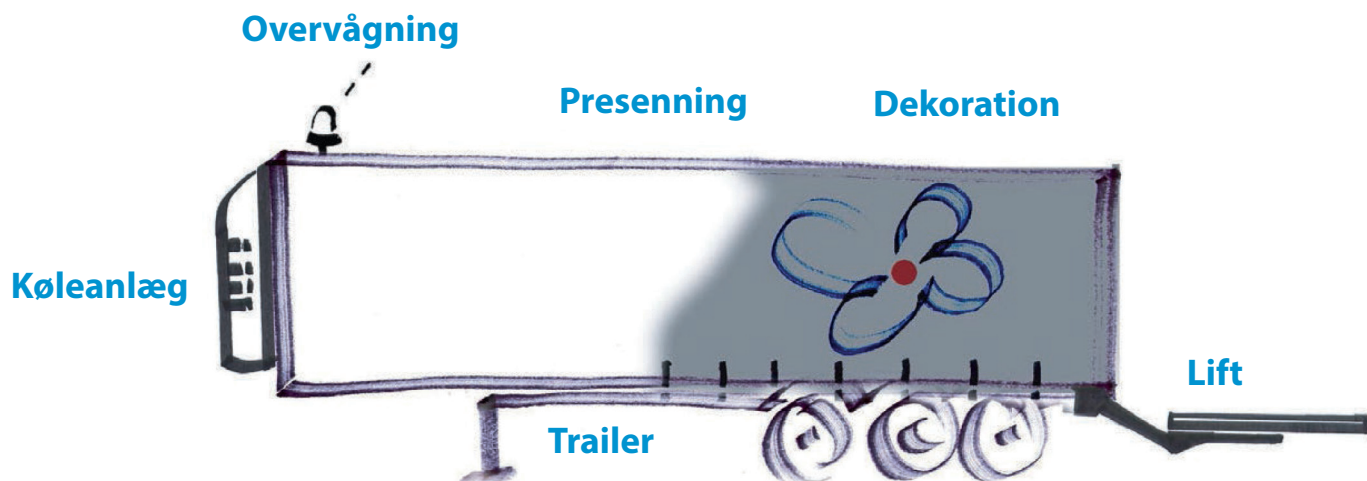
München i april, fik Heinloth leveret 75 nye Kögel Cargo Light, med en speciel udsmykning i anledning af messen.

millimeter.

Heinloth skal anvende de nye trailere til kørsel over hele Europa.

Med de 350 Kögel trailere, transportfirmaet i forvejen råder over, er flåden nu oppe på 425 Kögel-trailere. Cargo Light har en egenvægt på kun 5,2 ton, og traileren kan fragte 35 tons gods. Traileren har en længde på 13.950 millimeter og en bredde på 2.550

TØR DU UDFORDRE OS PÅ DIN NÆSTE OPGAVE?



KH OneStop A/S tilbyder et samlet koncept til transportbranchen.

Med dette koncept kan vi tilbyde salg og reparation af køleanlæg, opbygning, lakering, service, lifte, presenninger, dekoration samt flådestyring.



København:	Tlf: 7330 2568
Øvrige Sjælland:	Tlf: 7330 2566
Esbjerg:	Tlf: 7330 2565
Hjørring:	Tlf: 3110 0272
Holstebro:	Tlf: 7330 2597
Odense:	Tlf: 6310 6100
Padborg:	Tlf: 7330 2500
Vejle:	Tlf: 7330 2567



- ganske enkelt effektivt

NYE LEVERANCER

M.T.M Transport tipper på fire aksler

Transportfirmaet, der har hjemme i Tappernøje, har fornylig hentet en tiptrailer med et rumindhold på 56 kubikmeter. Den fireakslede trailer er lakeret i firmaets blå farve.

Traileren, der er leveret af Lastas i Hedensted, er en fire-akslet Kel-berg trailer opbygget på et chassis af længdevanger opsvejet i I-profiler og forstærkninger, som gør chassiset meget stabilt.

Traileren, der har en tilladt totalvægt på 40.000 kg, har skivebremses og luftaffjedring.

Forrest er der monteret en gangbro i galvaniseret stål med luft, lys og EBS-stik.

Lastas har opbygget tiptrailerens tipkasser af 40 mm aluprofiler med kraftige forsmækforstærkninger, galvaniserede beslag til tiprør og to alutrin.

Bunden er fremstillet af 5 mm gennemgående aluplader, af en speciel slidstærk kvalitet.



Bagklappen, der er tophængt med pneumatisk åbne- og lukkesystem, er fremstillet af 40 mm aluprofiler med kraftige alukantrammer.

Tophængslerne er flyttet ca. 180 mm frem for at give 10 procent ekstra åbning ved aflæsning. Trailerens har monteret en automatisk rullepressening af en ny type, der er styret via fjernbetjening.

RASTEPLADSEN



Politiet skrev bøde på 135.000 kroner

Tekst: Jesper Christensen

En tysk chauffør kan se frem til et forbud mod at køre i Danmark, efter at politiet i Syd- og Sønderjylland i samarbejde med blandt andet Rigspolitiet tog ham i en stor kontrol.

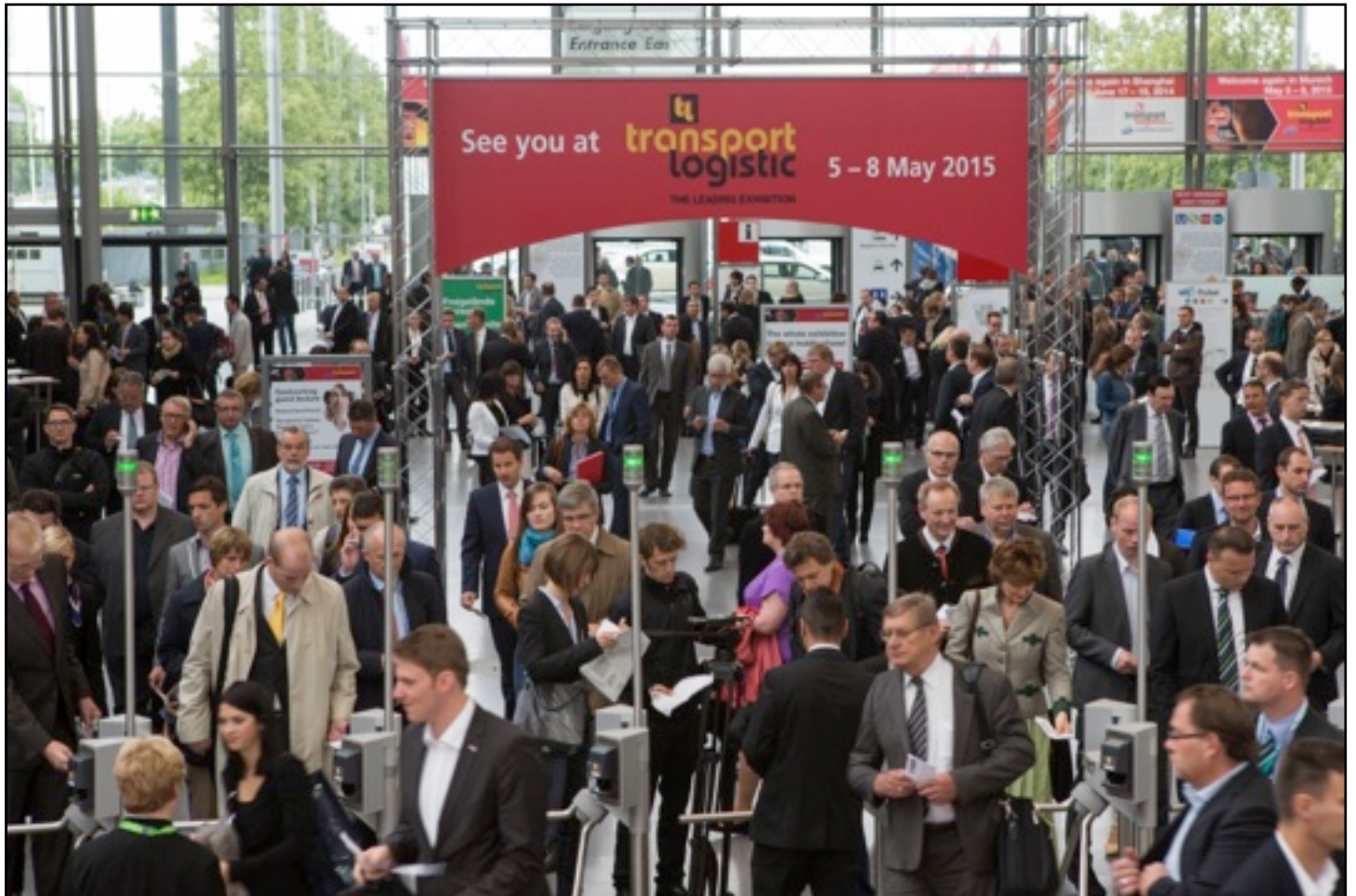
Den tyske chauffør, der var en ud af 45 udenlandske chauffører, som blev taget for at have overtrådt reglerne om køre- og hviletider, fik ud over bøden og

udsigten til forbud mod at køre i Danmark, kørselsforbud på stedet.

Kontrollen af tunge køretøjer var en del af en større politikontrol midt i juni. Under kontrollen havde SKAT taget en mobil toldscanner med, så de kunne gennemlyse lastvognstogene for at se, om de havde ting på ladet, som ikke måtte være der - mistænkeligt gods eller illegale personer.

Af de 298 kontrollerede tunge køretøjer var 194 udenlandske. 42 personer blev i denne forbindelse sigtet for ulovligt at have kørt indenrigskørsel i Danmark, ikke at have betalt vejafgift og for at have rod i papirerne i forbindelse med affaldstransporter.

MESSER



Rekordbesøg og optimisme på verdens største logistikmesse

Der er gryende optimisme i logistik- og transportbranchen, fremgik det af den store logistik-messe Transport Logistic, der blev holdt i begyndelsen af juni i München, som tidligere på året også lagde arealer til den store entreprenør-messe, Bauma.

Tekst: Peter Lundblad

Transport Logistic i München er verdens største udstilling for logistik, mobilitet, IT og supply chain management, og i år tiltrak messen et rekordstort antal besøgende på 52.000, mod godt 51.000 sidst messen blev holdt i 2011.

Messeledelsen kunne samtidig konstatere en større globalisering, idet 45 procent af udstillerne kom fra lande udenfor Tyskland, mens 40 procent af de besøgende fra fra andre lande end Tyskland.

“Dette er en global messe, fordi logistik er økonomiens svinghjul, og ikke kun i Tyskland. Denne messe har vist sig at være en ægte og reel motor for vækst,” sagde den

MESSER



63 nationer viste på 110.000 kvadratmeter alle former for transportlogistik.

tyske transportminister, Peter Ramsauer ved åbningsceremonien i juni.

Nøjagtig 2013 udstillere fra 63 nationer viste på 110.000 kvadratmeter alle former for transportlogistik, også med hensyn til trailere og påhængsvogne, og hvad der hører sig til af udstyr. I år havde messeledelsen i München for første gang indgået et samarbejde med CeMAT-messen, der holdes i Hannover, om en såkaldt intralogistisk hal på Transport Logistics, og på denne måde er CeMAT nu blevet en aktiv del af området for transport-logistik. Der er knap to år til den næste Transport Logistics messe, der finder sted i München fra den 5.-8 maj 2015.

Frysetrailer i opgradering

Transportlogistik er ikke kun tør teori, men også, hvad DU kan bruge teorien til i den virkelige verden. En af de store udstillere på messen var Europas største trailerproducent, Schmitz Cargobull, som under mottoet "It's Telematic Time" på messen HAVDE sat fokus på deres frysetrailer S.K.O., Cool, udstyret med et integreret telematik-system fra Schmitz Cargobull, som før messen var blevet opgraderet på adskillige punkter. "I mange år har S.K.O. Cool været på førstepladsen på



top 10 listen for semitrailere til dybfrost, men for os indebærer en køletrailer meget mere end blot køretøjet i sig selv," siger Schmitz Cargobull. Den nye køle-enhed fra Schmitz integrerer alle relevante data i én samlet enhed. Den digitale overvågningsen-



holder konstant øje med køle-enheden, temperaturen og luftgennemstrømningen i kølekassen og oplyser samtidig om lastens tilstand og en række andre vigtige data omkring traileren.

Oplysningerne overføres helt automatisk til både vognmanden og kunden gennem "Trailer Connects" portal på Internettet.

På Transport Logistic kunne Schmitz bl.a. præsentere en helt ny brændstofmåler til køle-enhedens brændstoftank.

På standardtanke, der benytter en gængs, mekanisk flydearm til at måle niveauet af diesel, er målingerne ofte usikre, men det nye måle-system bliver nu digitaliseret, så målingen kan aflæses mere nøjagtigt - både på selve køle-enheden, men også hos vognmanden og kunden via TrailerConnect systemet.

Schmitz Cargobull oplyser, at en anden fordel er, at man TrailerConnect også med det samme kan opdage eventuelle tyverier af diesel fra tanken.

(lund)



Læssebagsmække fra Anteo bliver endnu stærkere

Anteo, der er blandt verdens førende producenter af køretøjsmonterede lifte, opgraderer serien Futura 3 med nye og stærkere produkter til køretøjer både over og under 3.500 kg. Liftene betegnes som særlig velegnede til det danske klima.

Tekst: Redaktionen

Den italienske liftproducent Anteo lancerer nu hele syv produktnyheder på det danske marked. Futura 3, fabrikkens serie af læssebagsmække til både store og små transportkøretøjer, er nemlig – bogstavelig talt – blevet styrket. Seks velkendte lifte relanceres nu med øget løftekapacitet, uden at egenvægten er blevet større. Samtidig lanceres en helt ny storebror i Futura-3-serien: en lodretstående læssebagsmæk med hele 4.000 kg løftekapacitet.



Seriens mindste produkt, der primært henvender sig til køretøjer under 3.500 kg, har fået opgraderet sin kapacitet fra 750 til 800 kg. Liften har en egenvægt fra blot 225 kg og kan leveres med monteringskit til de fleste relevante bilmodeller som fx Iveco Daily, Mercedes Sprinter, VW Crafter og Renault Master. Samtidig får de to gammelkendte læssebagsmække til større lastbiler begge højnet kapaciteten med 200 kg til 1.700 hhv. 2.200 kg. Liftene fås fortsat både i lodretstående udgaver til forvogne, hvor liften benyttes som bagklap, og som slædemodeller til montering under lastvogne eller påhængskøretøjer med almindelige bagdøre.

Mere last, mindre brændstof

Ifølge Jøma Lift Teknik A/S, der er dansk eneimportør af Anteo læssebagsmække, har det siden starten været producentens filosofi at minimere liftenes egenvægt for derigennem at højne bilens lasteevne og bidrage til reduceret brændstofforbrug.

“Derfor er Anteos læssebagsmækker udført i aluminium, og med den nye generation af Futura-lifte tager Anteo endnu et skridt på vejen mod den ultimative kombination af lav vægt og høj lasteevne. Desuden er det værd at fremhæve, at liftene i kraft af nem betjening også letter hverdagen for chaufførerne. Ved tryk på sænkeknappen, når liften er nede, tipper den automatisk og lægger sig i niveau med overfladen; og ved efterfølgende tryk på hæveknappen kører liften automatisk hele vejen tilbage,” siger Jørgen Martinsen, direktør for Jøma, der leverer Anteos produkter til landets last- og varevognsopbyggere.



FORHANDLER AF KEL-BERG

MOTORVEJ E45 VED AFKØRSEL 58

Korn og roer, fra 56 - 62 m³



HARDOX

Kan bruges til nedbrydning



37 m³, 60 m³, 71 m³



GODE SOMMER TILBUD

OG OVER 100 NYE KEL-BERG PÅ LAGER TIL OMGÅENDE LEVERING!

ASFALT



KEL-BERG®

Ring og hør om alle vores gode sommertilbud...



Korn anhænger



Den letteste i DK



SIKKER LAST

Nu med flexstrap system



DANMARKS BREDESTE UDVALG AF 4 AKSLET TRAILERE!

DOB. RAMPE

Udtrækstrailer



Anders
4018 2222



Jan
2228 1514



Ivan
6039 1651



Jacob
6039 1667



Forstærket indsats mod skrottyve

En to-dages indsats har ifølge Europol sendt et stærkt signal til kriminelle grupper, der har specialiseret sig i metaltyerier.



Der er også sendt et kraftigt signal til mange skrotvirksomheder, der accepterer

alle slags metaller uden at stille spørgsmål. Ved operationen blev

37 personer anholdt i Bulgarien, mens der i Italien blev konfiskeret over 120 ton kobber.

Derudover blev der også udstedt bøder for at have modtaget stjålet gods og for at have brudt miljøregulativer.

Myndighederne i de deltagende lande kontrollerede skrotpladser, byggepladser, jernbanestrækninger og veje langs

landegrænserne. Særligt udvalgte skrotpladser, der var mistænkt for at håndtere stjålet gods, blev også undersøgt.

Efterforskningen viser, at stjålet metal ofte bliver transporteret over flere landegrænser og solgt som skrot - eller til genvinding - langt fra det sted, det er stjålet. Erfaringerne fra aktionen 27. og 28. maj vil blive vurderet for at afdække, hvilke metoder, de kriminelle benytter sig af - og hvem de kriminelle er.

Bent lærte børnene at passe på i trafikken

Tekst: Redaktionen

Foto: OK

2. klasserne på Hyldgårdsskolen i Ikast fik lov at sidde i førersædet på en tankvogn, da Danmarks største trafiksikkerhedskampagne, Trafiksikkerhed i Øjenhøjde, kom på besøg sidst i maj.

”Splat” siger det, da ægget rammer gulvet i klasseværelset. ”Sådan kan det gå med jeres hoved, hvis ikke I husker cykelhjelmene,” forklarer Bent Jørgensen, som har startet dagen med et besøg i 2. c. Bent er til daglig tankvognschauffør hos energiselskabet OK, men i dag repræsenterer han kampagnen Trafiksikkerhed i Øjenhøjde.

”Højresvingsulykkerne sker, når lastbilen svinger til højre, og cyklisten kører lige ud,” fortæller Bent og viser med en modellastbil, vejkryds og en miniature-cyklist, hvad der sker, når det hele ses lidt fra oven. Han forklarer børnene, at det er vigtigt, chaufføren kan se dem i spejlene, og at de derfor skal holde sig væk fra lastbilens blinde vinkel.

Mellem 40-50 skoler får hvert år besøg af Trafiksikkerhed i Øjenhøjde. Kampagnen, der i år har



10 års jubilæum, henvender sig til børn i 2.-4. klasse. Det er partnerne DTL, 3F Transportgruppe, Danske Fragtmand, Volvo Lastvogne, Energiselskabet OK, Bridgestone og Børneulykkesfonden, som står bag Trafiksikkerhed i Øjenhøjde. 75.000 børn har allerede modtaget undervisningen.

MEDIE-INFORMATION

**Trailernyhederne
nr. 2 udkommer
den 14. august**

INFORMATIVT * UNDERHOLDENDE * JOURNALISTISK

Det er de tre nøgleord, der kendetegner Danmarks første digitale månedsmagasin med fokus på påhængsvogne og sættevogne – og alt, hvad der følger med af tilbehør for at få traileren eller påhængsvognen til at rulle.

I følge Danmarks Statistik findes der knap 12.000 påhængsvogne i Danmark og 35.200 sættevogne, og tallet dækker over både kærre, tank-transporter, sættevogne, gardintrailere – og meget mere. Denne del af transportbranchen har hidtil manglet et selvstændigt magasin – men det får de nu.

Vi skriver for både chaufføren, vognmanden og leverandøren, og naturligvis for alle med interesse for alt det, der følger efter forvogn og trækker. Trailer-nyhederne udkommer 11 gange årligt, sendes elektronisk til op imod 5000 læsere – og kan naturligvis nydes på både pc, tablet og smartphone.

REDAKTIONEN



Journalist Jesper Christensen,
ansv. chefredaktør



Journalist Peter Lundblad,
redaktør

Annoncer

Annoncer@trailernyhederne.dk

Tlf. +45 2720 2531

**Læs daglige nyheder på
www.trailernyhederne.dk**

Trailernyhederne udgives af transportnyhederne.dk
og Lundblad Kommunikation

Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C

Telefon: +45 2720 2531 +45 2494 3711

Ansvarshavende chefredaktør:

Jesper Christensen

Redaktør: Peter Lundblad

Redaktionen kan også kontaktes på

email: redaktionen@trailernyhederne.dk