

Ugens transport

Fredag 10. januar til torsdag 16. januar 2014 - Nummer 1 - 3. årgang

DAF CF er en letkøret lastbil

Vi har en testkørsel fra Ardennerne i denne udgave af Ugens transport

Læs mere på siderne 17, 18, 19, 20 og 21

Kalundborg Havn oplever
containervækst.

Læs mere side 27

Transportjuristerne skriver
om blacklisting af
luftfartsselskaber

Læs mere side 8 og 9

Modulvogntog får videre
rammer

Læs mere side 7 og 8

Antallet af konkurser
faldt i 2013

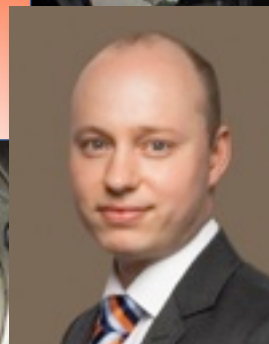
Se mere statistik
side 11, 12 og 13

December sluttede med
flere nyregistrerede
lastbiler

Se mere statistik
side 11, 12 og 13

Dansk teknik viser svensk
trafik

Læs mere side 25 og 26



Velkommen til 2014

I begyndelsen af ugen var der én, der sagde til mig, at man godt kunne sige godt nytår resten af uge. Det vil vil jeg gerne benytte mig af, Så godt nyt år til alle læsere med ønsker om et nyt år med udfordringer og plads til udvikling.

2013 var det femte hele år, siden den mærkbare nedgang, der ramte i eftersommeren 2008.

I gennem de seneste år er der kort sat sket en mærkbar oprydning på transportområdet. De virksomheder, nedgangen ramte hårdest, og som ikke var i stand til at holde hjulene kørende, er for de flestes vedkommende lukket ned.

Nogle af de overlevende kører fortsat med ureparerede skrammer og ridser, mens andre er ved at være gennem, mens andre igen har mærket fremgang.

Det er svært at spå - i sær om fremtiden. Men gennem snart 14 år med transportnyheder om stort og småt fra området i Danmark og i udlandet, vover jeg alligevel at komme med et bud på, hvad 2014 vil bringe.

Hvis de kommende års tal over 2013 viser, at året blev en form for bunden af en bølgedal, kan 2014 være året, der viser fremgang. Det er min vurdering her og nu ud fra registreringen af nye lastbiler og antallet af konkurser.

Der er også tegn på en øget optimisme rundt omkring - ikke jubeloptimisme, men det er også godt. For selvom det er fem år siden, det begyndte at gå nedad - er der vigtigt at huske, hvordan det gik, da alle troede, træerne voksede ind i himlen - og andre kunne gå på vandet. Træer, der gror ind i himlen, og personer, der kan gå på vandet, hører til i mytologien og troen. Når det gælder verden på vejene - landeveje, luftveje, søveje og jernveje - er viden vigtig.

Viden er udgangspunktet for transportnyhederne.dk's forskellige aktiviteter. Jeg håber, at vi også i 2014 og årene fremover vil kunne bidrage med værdifuld viden, så beslutningstagere i alle led kan træffe nogle velfunderede beslutning.

God nytår - Jesper Christensen, chefredaktør



UDSALG - SPAR OP TIL 50 %

Gør en god handel på vores bytte enheder...

10%

30%

40%

20%



2007 VOLVO kran + 3-vejs tip



2012 Kel-Berg

NU KUN kr. 309.800



NU KUN kr. 519.800



2010 DAF CF 75.310 gardin opbyg.



NU KUN kr. 389.800



2012 Kel-Berg

NU KUN kr. 309.800



Kontakt vores salgsteam:



Anders Larsen
Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen
Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen
Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen
Mobil: +45 6039 1687



Christopher Thinghøj
Mobil: +45 2787 7001

Transportrammer

ITD skaffer medlemmer 20 procent rabat på ruteplanlægningssystem

At få lastbiler og gods fra et sted til et andet er kernen i en vognmandsforretning. Dermed bliver effektiv ruteplanlægning et nøgleværktøj. Transportorganisationen ITD har med det udgangspunkt indledt et samarbejde med PTV Group, som nu leverer ruteplanlægning med rabat til ITD's medlemmer.

- I ITD er vi konstant på udkig efter nye interessante teknologier til gavn for vores medlemmer. Derfor har vi netop indgået et samarbejde med PTV Group, som leverer et internetbaseret værktøj til ruteplanlægning ved navn PTV Map&Guide. Ruteplanlæggeren hjælper transportvirksomhederne med at undgå unødvendige omveje og omkostninger, når lastbilerne skal af sted. Resultatet er en mere effektiv godstransport, siger teamleder Michael Wøhlk fra ITD.



PTV Map&Guide kan eksempelvis tage hensyn til arbejdstid, vejafgifter og lastbilernes forskellige forskellige konfigurationer. Samtidig har systemet et værktøj, der kan beregne CO2-udslip.

- Hos PTV arbejder vi dagligt med at optimere alt, der har med transport af varer at gøre. Derfor glæder vi os til at give danske vognmænd mulighed for at bruge redskabet, siger Business Development Manager Scandinavia Marcel de Haas fra PTV Group.

Michael Wøhlk forklarer, at ITD i nogen tid har været på jagt efter et værktøj til ruteplanlægning.

- Nu har vi fundet en løsning, hvor pris og kvalitet hænger godt sammen. Som en ekstra bonus har vi skruet en aftale på plads, så ITD-medlemmer får en rabat på 20 procent, når de køber adgang til PTV Map&Guide Internet, siger Michael Wøhlk.

Transportrammer

Ny transportattest til syge dyr kan hjælpe vognmænd

Flere dyretransporter har gennem årene oplevet at få bøder for at transportere dyr, som blev erklæret uegnede til transport på slagteriet, selvom de var blevet erklæret egnede til transport hos landmanden. En ny transportattest, som embedsdyrlægerne kan bruge, når besætningsejeren og/eller transportøren er i tvivl om, hvorvidt et dyr er egnet til en transport, kan forebygge lignende sager i fremtiden

Når for eksempel et slagtesvin er blevet bedømt som transportuegnet af en dyrlæge på slagteriet, er er ansvar for transporten af det uegnede dyr ind til nu faldet tilbage på chaufføren og vognmanden med store bøder som konsekvens.

- Vi har for eksempel oplevet en vognmand, der fik en bøde på 13.000 kroner for at have medtaget et dyr, der var sagt god for på læssestedet, men blev underkendt af dyrlægen på slagteriet, siger konsulent Lisbet Hagelund, DTL.

Hun ser attesten som et oprigtigt ønske fra Fødevarestyrelsen om at undgå den slags sager i fremtiden.

Et dansk dokument

Formularerne er en ren dansk opfindelse, da EU-reglerne på området ikke stiller krav til dokumentationen. Fødevarestyrelsens jurister har arbejdet i over et år på at få lavet standardattesten, der skal kunne indgå i vurderingen af mulige transportegnede dyr, der dukker op på rampen.

Attesten vil få betydning, når dyrlægernes rejsehold skal forholde sig til anmeldelser fra slagterierne om transportegnede dyr.

- Vi har en forventning om, at attesten vil medvirke til, at der ikke rejses tiltale mod transportøren pr. automatik, og at attesten vil blive tillagt en betydeligt vægt af dommeren, hvis sagen alligevel ender i retten. Forordningen om dyretransportregler foreskriver nemlig i dag, at hvis landmanden eller transportøren er i tvivl om transportegnetheden, så skal de spørge en sagkyndig, siger Lisbet Hagelund, som understreger, at attesten kun kan bruges i tilknytning til den konkrete skade, som dyrlægen har vurderet hos et bestemt dyr.

Lisbet Hagelund håber, at de uheldige sager, hvor chauffør og vognmand bliver sorteper mellem to uenige dyrlæger, kan undgås fremover.

Transportrammer

Den seks-akslede totalvægt kommer op på 50 ton

Trafikstyrelsen har bekendtgjort en ændring af dimensionsbekendtgørelsen. Helt konkret betyder det, at totalvægten for seks-akslede vogntog hæves fra nuværende 48 ton til 50 ton fra 1. januar. Dermed kan vognmændene tage to ton ekstra med på ladet

Transportorganisationer har gennem flere år arbejdet på at få hævet totalvægten fra 48 til 50 ton på 6-akslede vogntog. Muligheden for at udnytte eksisterende materiel endnu bedre udløser ros fra vognmandsorganisationen DTL's administrerende direktør Erik Østergaard.

- De to ton ekstra på ladet er meget velkomne, da vognmandserhvervet ikke ligefrem vælter sig i penge. Bankerne står heller ikke i kø for at låne ud til investeringer i nyt materiel, så herfra skal lyde en stor tak til ministeren, de transportpolitiske ordførere og Trafikstyrelsen, siger Erik Østergaard.

Samtidig får vognmandserhvervet mulighed for at yde et bidrag til produktivetsfremgang i Danmark.

Der er hos Erik Østergaard ingen tvivl om, at tidspunktet for at udnytte kapacitetsforøgelsen er det helt rigtige.

- Selv om det går langsomt, så begynder vi at ane et økonomisk opsving i Danmark. Hvor dansk økonomi kun kommer til at vokse med 0,4 procent i år, så lyder prognoserne på ca. 1,5 procent næste år, og lidt mere i 2015, fremfører Erik Østergaard, der peger på, at meget gods i Danmark kører med enten seks- eller syv-akslede vogntog. Det gælder eksempelvis byggematerialer, jord, sand, sten, grus, landbrugsprodukter, foder, korn, fødevarer og olieprodukter.

De to ekstra ton nyttelast, kan derfor få en ganske bred effekt.

Forhøjelse fra 54 til 56 ton totalvægt på syv-akslede vogntog kommer efter DTL's vurdering først til at falde på plads et stykke inde i det nye år. Der tilbagestår en politisk forhandling i Folketingets Transportudvalg.



Vejdirektoratet gør det lettere at køre med modulvogntog

Brugen af modulvogntog kan vokse yderligere i 2014. Baggrunden er blandt andet, at Vejdirektoratet forenkler regler og gør det lettere for virksomheder at benytte de 25,25 meter lange vogntog, der kan have en totalvægt på op til 60 ton

Vognmandsorganisationen DTL oplyser, at en række tiltag fra myndigheden vil gøre det lettere for enkeltvirksomheder og transportcentre at komme med i forsøget med modulvogntog, der har kørt siden november 2008.

I forhold til virksomhederne vil der først og fremmest blive givet mulighed for differentieret tilladelse til flere vogntyper, så der i fremtiden kan tildeles fire typer tilladelser afhængig af modulvogntogens størrelse.

Der vil også kunne gives tilladelser med tidsafgrænsning, hvor kørsel hele døgnet ikke kan godkendes samt på særlige strækninger - eksempelvis i industriområder - på betingelse af, at hastigheden holdes under 15 km/t.

Vejdirektoratet vil også i særlige tilfælde - og efter aftale med



Transportrammer

politiet - kunne give tilladelse til overskridelse af vognbanelinjer i forbindelse med kørsel gennem for eksempel tosporede rundkørsler.

- De fire initiativer enkeltvis eller i kombination vil gøre det muligt for den enkelte virksomhed at tilpasse modulvogntogskørslen netop til virksomhedens individuelle behov med hensyn til materiel og kørselsmønster. Det har været et ønske længe fra flere af DTLs medlemmer, og det skal derfor nok blive brugt flittigt, lyder vurderingen fra DTLs erhvervspolitiske chef Ove Holm.



DTL har siden muligheden for virksomhedsordning blev indført i 2009 arbejdet på at få større tilpasningsevne fra myndighedernes side ind i forsøgsordningen. En politisk aftale blandt Folketingets partier bortset fra Enhedslisten banede endelig vejen for de nye muligheder.

Forkorter sagsbehandlingen

I forhold til kommunerne har Vejdirektoratet gjort det nemmere for dem at komme igennem processen, når en vognmand søger om tilladelse til at benytte modulvogn tog.

De lokale vejmyndigheder har ifølge Ove Holm ofte har været flaskehalsen, når der skulle gennemføres virksomhedstilpassede ordninger, men det bliver der forhåbentlig rettet op på.

- Der kommer nu en opdateret og udvidet vejledning til kommunal sagsbehandling af ansøgningerne, og Vejdirektoratet tilbyder også at screene det berørte vejnet for at identificere problematiske lokaliteter. Kommunerne får samtidig et katalog med typeeksempler på de mest almindelige ombygninger af vejnettet. Alt i alt en stor hjælp, der alt andet lige må være med til at forkorte sagsbehandlingstiden og lette ansøgningen for vognmanden, siger han.

Vejdirektoratet har samtidig udarbejdet et zoombart kort for modulvogn togsvejnettet, der skulle lette oversigten for alle parter under modulvogn togsforsøget, der er planlagt til at løbe frem til 2016.



Blacklisting af Luftfartsselskaber

Transportjuristerne skriver om den seneste udvikling i Europa, når det gælder flysikkerhed

Af advokat, ph.d., Lissi Andersen Roost (lar@andersen-partners.dk) og advokat, ph.d., Kenneth Melancton Nielsen (kmn@andersen-partners.dk), Andersen Partners

Ikke overraskende er Europa en af de sikreste regioner i verden at købe (og benytte sig af) luftbefordring i. Europa har i EU-regi igennem en lang årrække arbejdet på at indføre effektive standarder for luftfartssikkerhed, og det er takket være disse standarder, at vi i vores del af verden befinder os i den absolutte elite på safety-området.

Der findes dog stadig verden over, specielt i Afrika, visse luftfartsselskaber, der opererer på betingelser, der ikke opfylder de sikkerhedskrav, der findes i Europa. For at beskytte de europæiske borgere mod disse luftfartsselskaber har man i EU-regi valgt at indføre en såkaldt blacklisting af de luftfartsselskaber, der ikke lever op til de gældende sikkerhedsstandarder i EU.

Hvis et luftfartsselskab opføres på EU's "blacklist", indebærer det blandt andet, at luftfartsselskabet har (helt eller delvist) driftsforbud i EU.

Den EU-forordning, der ligger til grund for blacklisten, indeholder, ud over reglerne om selve blacklisten, også regler om passagerernes ret til at modtage oplysninger om identiteten på de luftfartsselskaber, der udfører de flyvninger, som passagererne benytter. Forordningen er, som alle andre forordninger fra EU, umiddelbart anvendelig i Danmark, og både forordningen og selve blacklisten er tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside.

EU-kommissionen opdaterer blacklisten hver tredje måned. Opdateringen sker på baggrund af en vurdering foretaget af særligt udpegede luftfartsekspertter i de forskellige medlemslande i EU. Seneste opdatering af blacklisten fandt sted i december 2013, hvor blandt andet alle luftfartsselskaber fra Nepal blev opført på blacklisten.

Om et luftfartsselskab bliver opført på blacklisten eller ej, afhænger af en konkret vurdering. Hvis luftfartsselskabet anvender luftfartøjer, der slet ikke, eller kun mangelfuldt, er vedligeholdte, eller hvis luftfartsselskabet ikke er i stand til at dokumentere, at det har rettet de fejl, der måtte være blevet påpeget under tidligere inspektioner af dets luftfartøjer, vil det dog tale kraftigt for, at luftfartsselskabet opføres på blacklisten.

Hvis der afdækkes akutte sikkerhedsmæssige problemer med et luftfartsselskab i et medlemsland, kan de nationale luftfartsmyndigheder straks udstede et nationalt driftsforbud og efterfølgende rette henvendelse til EU for at få sat luftfartsselskabet på EU's blackliste.



Ønsker et luftfartsselskab at blive slettet fra blacklisten, kan luftfartsselskabet rette henvendelse til de nationale luftfartsmyndigheder inden for EU (eller eventuelt direkte til EU-kommissionen). En sådan henvendelse vil medføre, at særligt udpegede luftfartsekspertter vil påbegynde en revurdering af sikkerheden hos det pågældende luftfartsselskab, hvorefter der træffes en beslutning, om luftfartsselskabet skal forblive på blacklisten.

Luftfartsekspertternes revurdering og beslutning bygger på blandt andet rapporter fra de uanmeldte inspektioner af luftfartøjer, der løbende foretages af de nationale luftfartsmyndigheder i EU's mange lufthavne.

I Frankrig, hvor forordningen tillige er umiddelbart anvendelig, er man gået et skridt videre i forhold til beskyttelsen af passagererne.

I april 2013 vedtog det franske parlament en ny lov, som indebærer, at enhver person, juridisk som fysisk, der udbyder og sælger transport (hvilket både kan være luftfartsselskaber, rejsearrangører og rejseformidlere), som omfatter en strækning, der skal udføres af et "udførende luftfartsselskab", som er omfattet af et driftsforbud i EU, skal:

- Informere passagererne skriftligt i klare og utvetydige vendinger om, at passagererne på hele eller dele af rejsen skal rejse med et luftfartsselskab, der har driftsforbud i EU
- Opfordre passagererne til at søge alternative transportmuligheder
- Ovenstående information og opfordring skal gives inden indgåelsen af aftalen om transport, dvs. inden flybilletten eller pakkerejsen købes
- Overholdes ovenstående forpligtelser ikke, kan sælgeren af flybilletten eller pakkerejsen straffes med en forholdsvis stor bøde, nemlig 7.500 euro pr. solgt flybillet. I gentagelsestilfælde, hvilket vil blive relevant, hvis sælgeren for eksempel konsekvent overtræder reglerne, hæves bøden til 15.000 euro pr. solgt flybillet.

Den nye lov går ikke så langt som til at forbyde salg af rejser, hvor befordringen helt eller delvist udføres af et luftfartsselskab, der er omfattet af et driftsforbud i EU. Selvom et sådan forbud oprindeligt var på tegnebrættet forud for lovens vedtagelse, vurderede man, at et decideret forbud ville være uhensigtsmæssigt og urealistisk, idet der i visse dele af verden ganske enkelt ikke findes alternativer til de luftfartsselskaber, der er opført på EU's blackliste.

Den nye franske lov forventes at træde i kraft i april. Fremtiden vil vise, om de franske initiativer tillige følges i andre dele af Europa, og om de herigennem blandt andet vil påvirke den danske luftfarts- og rejsebranche.

Statistik

Antallet af konkurser kom ned på et lavere niveau

December blev kendetegnet ved et fald i antallet af konkurser i forhold til samme måned året før, og 2013 blev året med færrest konkurser siden 2009. Den seneste konkursanalyse fra data- og analysevirksomheden, Experian, viser, at niveauet fortsat er højt i forhold til niveauet før krisens begyndelse i 2008

I faktiske tal gik 365 virksomheder konkurs i december 2013. det er et fald på 42 procent i forhold til december 2012, hvor 630 virksomheder gik konkurs.

I 2013 har der ifølge Experians statistik været 5.197 konkurser, hvilket er det laveste niveau siden 2008, hvor antallet var på 3.856.

- Det er meget overraskende at se så stort et fald her i december, men vi må være varsomme med at konkludere på en enkelt måneds udsving. Omvendt kan udviklingen i konkurserne pludselig gå meget stærkt nedad. Vi har været forbi toppen i 2010 med 6.662 konkurser, vi har ryddet op, og der er færre svage virksomheder tilbage, siger Rasmus Westerlin, Business Advisor, i Experian.

Hos interesseorganisationen Dansk Erhverv, som eksempelvis tæller vognmandsorganisationen DTL og speditørorganisationen Danske Speditører, peger cheføkonom Michael H.J. Stæhr på, at antallet af konkurser fortsat ligger på et højt niveau.

Færre selskaber viser underskud

Data- og analysevirksomheden, Experian, som månedligt udarbejder statistikker over eksempelvis antallet af konkurser i Danmark, peger på positive takter på en række andre parametre for den økonomiske sundhedstilstand

Sammenlignet med 2012 er andelen af selskaber med underskud faldet fra 41,3 procent til 35,2 procent, selskaber med angrebet egenkapital er faldet fra 27,2 procent til 26,3 procent og selskaber med konkursretning (både underskud og angrebet egenkapital) er faldet fra 20,0 procent til 18,6 procent.

- Holder vi alle nøgletallene sammen, ser vi lige nu en forsigtig positiv trend. Hvis udviklingen holder ind i januar, er det endnu et tegn på stigende aktivitet i dansk økonomi i 2014, siger cheføkonom Michael H.J. Stæhr, Dansk Erhverv, i en kommentar til tallene fra Experian.

Statistik

Transportområdet trak ned

I december 2013 var transportområdet med i række an områder, der trak ned i statistikken over konkurser. I den sammenhæng er en nedgang positiv. Ifølge Experian, der månedligt udarbejder konkursstatistikker, var der kun to områder, der havde stigning i antal konkurser. Hovedparten af de øvrige brancher havde et faldende antal konkurser i forhold til december 2012

De to brancher, der trak op, var Forsyningsvirksomhed med mere, der gik fra 1 til 2, mens området Information og Kommunikation gik fra 24 til 30 konkurser.

Transportområdet gik den modsatte vej fra 21 konkurser i december 2012 til 11 konkurser i december sidste år.

Set over den seneste 12-måneders periode markerede transportområdet sig også blandt brancher med en positiv tilbagegang. I perioden fra 1. januar til 31. december 2013 tegnede transportområdet sig for 243 konkurser. I den foregående 12-måneders periode var der 255 konkurser på transportområdet.

Danmark fik otte gasdrevne lastbiler i december

Mens andre europæiske lande i dag har flere hundrede gasdrevne lastbiler kørende rundt på deres gader og veje, har det været småt med gasdrevne lastbiler i Danmark. Ind til udgangen af november sidste år, var der slet ingen

Men i løbet af december blev der ifølge statistikken fra de Danske Bilimportører nyregistreret otte gasdrevne lastbiler. Fire leveret af Mercedes-Benz, tre leveret af Scania og en leveret af Iveco.

Iveco-lastbilen skal fra onsdag 8. januar køre i Skive.



Statistik

December sluttede med ekstra mange nyregistrerede lastbiler

Indregistreringen af nye lastbiler steg i december 2013 drastisk med 222,7 procent i forhold til december året før. Samlet set steg nyregistreringen af lastbiler med 14,3 procent i 2013 sammenholdt med året før



I faktiske tal blev der indregistreret 923 nye lastbiler i december 2013, hvilket er en fremgang fra 286 i december 2012. Samlet set steg indregistreringen af nye lastbiler med 14,3 procent i 2013 sammenholdt med året før fra 3.770 i 2012 til 4.309 i 2013.

- Vi har oplevet en meget voldsomt udvikling på lastbilsmarkedet i december. Det er naturligvis positivt - og er med til at trække hele året op. Men må ikke overvurderes. Nye EU-regler fra 1. januar har helt givet påvirket indregistreringerne i december i positiv retning. Når det så er sagt, så forventer vi faktisk en moderat positiv udvikling på markedet i 2014, men med encifrede vækstrater, siger Bent Mikkelsen, der er administrerende direktør i organisationen De Danske Bilimportører.

Varebiler kørte frem i december og landede fladt set over året

Salget af nye varebiler steg i december til 2.533 nye varebiler. Det er en fremgang på 6,8 procent i forhold til december sidste år. Samlet set udviklede varebilsmarkedet sig fladt i 2013, hvor der samlet blev solgt 78 færre varebiler end i 2012, svarende til et fald på 0,3 procent

- Varebilssalget har udviklet sig helt som forventet. Vi havde forudset et marked på niveau med 2012 og det må man sige har været endog meget præcist. Det er nogenlunde, det vi forventer, vil være et normalt marked fremadrettet og også cirka, hvad vi forventer i 2014. Kommer der for alvor gang i blandt andet byggeriet, kan det dog bidrage til en moderat vækst, siger Bent Mikkelsen, der er administrerende direktør i organisationen De Danske Bilimportører.

Infrastruktur

Lastbiltrafikken har fået en ny bro i Göteborgs Hamn

For nylig blev der lukket op for en ny bro, der leder lastbiltrafikken over jernbanen og dermed gør det lettere at nå terminalerne på Hissingen

Behovet for at gøre forbindelserne til og fra Hissingen lettere for lastbiltrafikken skal ses i lyset af, at der hvert år håndteres omkring 900.000 containere og 560.000 ro/ro-enheder i Göteborgs Hamn. Landtransporterne sker med tog og lastbil og for at lette forholdene for trafikken er broen, der ligger tættere på Skandiahamnen, blevet bygget.

Den nye bro er en del af en større satsning på fremkommelighed i havneområdet, som også omfatter nye og mere robuste indfaldsveje til havneområdet og to nye rastepladser - Vädermotet og Ytterhamnsmotet.

De terminaler, som får glæde af den nye broforbindelse er bilterminalen (Logent Ports and Terminals), containerterminalen (APM Terminals) og ro/ro-terminalen (Älvsborg Roro).

Med broen er det blevet lettere for både lastbiler og tog at komme til og fra havneterminalerne. Ud over broen er der alternative veje, som kan benyttes, hvis der skulle opstå køer.



Broen er anlagt af norske Veidekke på vegne af Göteborgs Stad, Trafikkontoret.

Göteborgs Hamn AB står for investeringen, som ligger på omkring 60 millioner svenske kroner.

Materiel

Renault Trucks har fået nye autoriserede forhandlere i Danmark

Volvo Trucks forhandlere i Danmark er nu også autoriserede Renault Trucks forhandlere og servicepunkter. Baggrunden er den integration af de to mærkers salgs- og servicenetværk, der begyndte 1. januar i år

Det har nu ført til, at Volvo Trucks' forhandlere i Danmark - Volvo Truck Center A/S, Titan Lastvogne A/S, Autohuset Vestergaard A/S og Skifter Lastbil A/S - blevet officielle forhandlere og servicepunkter for Renault Trucks.

Integrationen gør det muligt for kunderne at drage fordel af et større netværk og et bredere produktudbud fra det kombinerede salgs- og servicenetværk. Der vil være dedikeret og specialuddannet Renault Trucks salgs- og servicepersonale tilknyttet alle de autoriserede Renault Trucks salgs- og servicepunkter.

- Vores professionelle forhandlernetværk i Danmark er utrolig vigtigt i forhold til at sikre vores kunder den markedsledende service, vi er kendt for. Derfor er vi naturligvis rigtig glade for, at vi nu kan servicere både Volvo Trucks og Renault Trucks kunder i hele landet, og dermed sikre både kvaliteten af og adgangen til service, siger Søren Wettergreen, der er administrerende direktør for Volvo Group Trucks Danmark A/S.

På næste side er der en oversigt over forhandlere af både Volvo Trucks og Renault Trucks. Forhandlerne er også markeret på et Danmarkskort.



Materiel

Oversigt over forhandlere af både Volvo Trucks og Renault Trucks

Sjælland:

Volvo Truck Center A/S, Hillerød
Volvo Truck Center A/S, København

Titan Lastvogne A/S, Solrød
Titan Lastvogne A/S, Ringsted

Fyn:

Autohuset Vestergaard A/S, Odense

Jylland:

Autohuset Vestergaard A/S, Kolding

Skifter Lastbil A/S, Padborg
Skifter Lastbil A/S, Herning

Volvo Truck Center A/S, Århus
Volvo Truck Center A/S, Viborg
Volvo Truck Center A/S, Randers
Volvo Truck Center A/S, Holstebro
Volvo Truck Center A/S, Aalborg
Volvo Truck Center A/S, Thisted
Volvo Truck Center A/S, Brønderslev



Materiel

DAF's mindste lever op til forventningerne med Euro 6-motorer



Når en så stor lastbilkoncern, som amerikanske Paccar med mærkerne DAF, Petterbilt og Kenworth, skal udvikle nye lastbiler, der opfylder kommende miljøkrav, er relativt minimalt, hvad det koster at opdatere design og indretning. DAF inviterede i efteråret på testkørsel af CF og LF-serierne med Euro 6-motorer, nye drivliner og moderniserede førerhuse med nyt design

Af Carsten Teiner, VOTY.dk

I DAF's 85 årige historie er der aldrig blevet investeret så mange penge, som det er tilfældet med den nye række af motorer, der opfyldes Euro 6-normen, der trådte i kraft ved årsskiftet.

Det er simpelt hen så dyrt med at udvikle nye motorer, at det ikke betyder så meget at ændre på designet, når man er i gang med at ændre drivlinen, som i dette tilfælde har betydet, at hele chassiset skulle nydesignes.

Det tekniske grundlag for motorerne har DAF's motorspecialister hentet i USA, hvor miljøkravene (EPA 10) er strengere end den europæiske Euro 5-norm. Ifølge DAF er EPA 10 brugt som baggrund for Euro 6 kravene i Europa.

Man kan dog ikke overtage motorerne fra Paccars Kenworth og Petterbilt lastbiler uden videre - eksempelvis er DAF's nye PX-5 og PX-7 motorer til LF og CF serierne i en helt anden størrelse.

Fortsættes næste side

Materiel

Derfor har man også været nødt til at foretage sine egne test - faktisk nåede man op på næsten 18 millioner kilometer testkørsel, inden man var tilfredse hos DAF.

Skal skabe vækst

Budskabet fra DAF er klart nok. De nye lastbiler fra Eindhoven i Holland bygger en filosofi om, at de skal skabe vækst for både DAF og kunderne. Målet er, at totalomkostningerne skal være lave for vognmandsforretningerne, når det endelige regnskab bliver gjort op.



DAF's Euro 6-motorer holder niveauet

Vi har været i Belgien for at prøve de nye LF og CF modeller. Stedet var et område i Ardennerne, som er landets mest kuperede område med meget lange bakker. Her viste test af en række forskellige modeller, at pengene er givet godt ud.

Euro 6 modellerne byder på samme et brændstofforbrug der ligger på niveau med lastbiler, der opfylder Euro 5-normen - og præstationerne er ikke forringet.

Da de nye motorer kræver meget luft til afkøling, har DAF designet kofangerne, så luften bliver skubbet op til kølergrillen og videre ind gennemkøleren og forbi motoren.

Det har skabt basis for et nyt og mere moderne frontdesign udvendigt, mens der indvendigt er gjort meget ud af at forbedre tilværelsen for chaufførerne. Samtidigt er det grundlæggende CF- og LF-design videreført. Således er det kantede design på siden af førerhuset i CF-modellen bevaret.

Euro 6 fornemmes ikke

På vejen mærker man ikke, at der ligger en Euro 6 motor under motorkappen. Motorerne er meget smidige og har et højt drejningsmoment over et stort omdrejningsområde. I den mindste kategori LF skal bilerne fortsat roses for klassens mindste 50 graders vendediameter, der gør det nemt at manøvrere i små byer med smalle gader og snævre gårde.

Designet følger den større XF serie og er helt anderledes end tidligere - blandt andet med en forkromet bjælke med DAF logo og nye forlygter med LED teknologi som kørellys i LF og som hovedlys til CF.

Fortsættes næste side

Materiel

Stadig med Euro 6 bestemmelserne for øje har DAF ændret hele drivlinen med en optimering af både de manuelle og de automatiserede ZF gearkasser.

Vi prøvede begge typer gearkasser i LF serien, og selv det manuelle gearskift med lavt og højt niveau (range) bliver man hurtig dus med. Faktisk vejer en LF med en Euro 6-motor 120 kg mindre end en tilsvarende LF med Euro 5-motor.

Flere med automat-gearkasse

Efterhånden er der dog færre og færre, der køber biler med manuel gearkasse, fordi moderne automatiserede gearskift er mere økonomiske og samtidig en forbedring af chaufførens arbejdsmiljø. Betjeningen af det automatiserede gearskift med tilhørende trykknappfunktioner til højre for førersæde krævede dog tilvænning under testkørslen.



Med det nye instrumentbord, som igen er holdt i et familiedesign, har man gjort det enkelt for chaufføren at betjene de forskellige knapper og funktioner. Rattet er blevet udstyret med flere betjeningskontrakter, og endelig er der kommet nye sæder, der byder på rigtig god komfort. For som man siger hos DAF: Førerhuset er jo et slags hjem for chaufføren.

Indvendigt er interiøret i DAF CF og LF i stil med XF-serien.

Fortsættes næste side

Materiel

DAF CF kan opbygges til mange opgaver - eksempelvis med hejs til transport af containere.

For den større CF er der tale om nye for- og bagakslers med letvægtsaffjedring. Designet af chassis'et giver plads til en brændstoftank på op til 1.500 liter. Helt ny er desuden CF i anlægsudgave - og senere kommer LF også i en udgave til entreprenører.



DAF's motorprogram hedder MX-11 og MX-13 samt PX-5 og PX-7. De største XF modeller fås med de to MX motorer, CF fås med enten MX-motorer eller med PX-7 motorer, mens LF fås med PX motorer.

Fordelene ved den nye MX 11-motor er eksempelvis en tre procent bedre brændstoføkonomi og et lavere støjniveau. En af hemmelighederne er, at knastakslerne er hule og dermed vejer mindre - i det hele taget er der gjort meget ud af vægten. Faktisk er Euro 6-udgaven af LF 120 kg lettere end Euro 5-udgaven.

DAF CF set fra en anden vinkel. Det udvendige design er skabt for at mindske vindmodstanden og for at lede tilstrækkeligt med luft gennem køleren for at holde temperaturen nede i Euro 6-motoren.



Materiel

DAF har 15 Euro 6-motorer til LF, CF og XF

DAF's motorer, der lever op til Euro 6-normen, der trådte i kraft ved årsskiftet ligger tæt på hinanden. I modsætning til mange konkurrenter fokuserer DAF mere på et relativt højt drejningsmoment frem for mange hestekræfter

DAF/Paccar har selv stået for udviklingen af MX 11- og 13-motorerne, mens PX motorerne er udviklet sammen med motorproducenten Cummings.

Motorerne arbejder alle ud fra samme princip, når det gælder om at opfylde Euro 6 normen – nemlig variabel turbogeometri, common-rail indsprøjtning og kombination af EGR (Exhaust Gas Recirkulation) og SCR (Selective Catalyst Reduction).

Motorer:

PX-5 4 cyl. 4,5 liter. 150 hk/580 Nm. til LF

PX-5 4 cyl. 4,5 liter. 180 hk/700 Nm. til LF

PX-5 4 cyl. 4,5 liter. 210 hk/760 Nm. til LF

PX-7 6 cyl. 6,7 liter. 220 hk/850 Nm. til LF/CF

PX-7 6 cyl. 6,7 liter. 250 hk/950 Nm. til LF/CF

PX-7 6 cyl. 6,7 liter. 280 hk/1012 Nm. til LF/CF

PX-7 6 cyl. 6,7 liter. 310 hk/1100 Nm. til LF/CF

MX 11 6 cyl. 10,8 liter. 290 hk/1200 Nm. til CF

MX 11 6 cyl. 10,8 liter. 330 hk/1400 Nm. til CF

MX 11 6 cyl. 10,8 liter. 370 hk/1600 Nm. til CF

MX 11 6 cyl. 10,8 liter. 400 hk/1900 Nm. til CF/XF.

MX 11 6 cyl. 10,8 liter. 440 hk/2100 Nm. til CF/XF

MX 13 6 cyl. 12,9 liter. 410 hk/2000 Nm. til CF/XF

MX 13 6 cyl. 12,9 liter. 460 hk/2300 Nm. til CF/XF

MX 13 6 cyl. 12,9 liter. 510 hk/2500 Nm. til CF/XF



Boxtrailereren har to aksler

Larsen & Christensen A/S i Grindsted har taget en ny to-akslet Kel-Berg boxtrailer forberedt til Ancra dobbeltdæk i brug

Den nye Kel-Berg boxtrailer er opbygget på et letvægtschassis, der er opsvejet i I-profil med stærke tværvanger og forstærkninger, hvilket giver et stabilt chassis. Trailereren, der er forsynet med 10 tons SAF-aksler med skivebremser og luftaffjedring, har EBS og roll stability-program. Trailererne er udstyret med komplette diodelyfter og monteret med arbejdslygter ved støttebenene.

Selve boxen er bygget i aluminium og træ med bund af 28 mm hårdtræsplanker, der er nedlagt i galvaniserede omega-profiler. Trailerens rumindhold er på 90 kubikmeter, hvor der er plads til 34 europaller.

Bagerst er der monteret en 2.500 kg. Zepro lift med en 2.000 mm liftplade, hvortil der er liftkontakt både ud- og indvendigt samt fjernbetjening.





Skamstrup Maskinstation har fået ny gylletrailer

Jørn Bolding A/S i Esbjerg leverede sidst på året sidste år en fabriksny fire-akslet Hobur gylletrailer til Skamstrup Maskinstation i Nordenskov i nærheden af Varde

Tanken, der er lavet i rustfri stål, indeholder ca. 40.500 liter og er egnet til transport af gylle, spildevand og slam.

Tanken er monteret på et rustfrit chassis med fire SAF Intradisc Plus Integral aksler med skivebremser og luftaffjedring. To af akslerne er drejbare, mens to af akslerne kan hæves.

Gylletrailereren er bygget op i biogas-udførsel og har fået monteret centrifugalpumpe samt Börger selvansugende pumpe.



Chaufføren kan styre trailerens kranarm samt funktioner fra en Scanreco fjernbetjening.

Trailereren er derudover leveret med ekstraudstyr, som blandt andet består af centralsmøreanlæg, værktøjskasse, rengøringsanlæg i tank og LED-arbejdslys på kranen og på tanken.

Infrastruktur

Dansk teknik viser svensk trafik

Malmø kommune benytter trådløs teknologi til at indsamle trafikinformation og til at optimere trafikstrømmene ved byens havefront, som benyttes flere og flere fodgængere og cyklister, hvilket betyder forsinkelser for bus-og biltrafikken

For at lette trafikken, opsætter Malmø Kommune nye trafiksignaler. I den forbindelse ønsker kommunens folk at studere virkningen før, under og efter installation.

Som hjælp benytter der dansk teknik fra nordjyske BLIP Systems.

Oversigtskort over det målte vejsegment.

Med hjælp fra BLIP Systems' svenske partner Peek Traffic, har byen placeret Bluetooth og Wi-Fi sensorer til at måle effekten af de nye trafiksignaler. Med trafikdata indsamlet fra BlipTrack, som løsningen hedder, er kommunen i stand til at

vurdere potentialet af vejnettet, finjustere signalering og forudsige, hvordan planlagt vejarbejde vil påvirke trafikafviklingen. Byen ønsker også at informere trafikanterne om diverse trafikinformationer, såsom øgede rejsetider og alternative ruter ved kø og vejarbejde.

- Løsningen ser meget lovende ud, er stabil, og leverer de data, vi ønsker. Fremtiden vil give os et langt bedre overblik

over, hvordan vi kan udnytte data på den bedst mulige måde, siger Johan Irvenå, trafikanalytiker ved Malmø Kommune.

- Vi har arbejdet med mange forskellige systemer til at indsamle trafikdata. Med henblik på at måle rejsetider, er det vores erfaring, at BlipTrack er en præcis og holdbar løsning til at understøtte behovet for vores kunder. Systemet er meget let at installere og kræver næsten ingen vedligeholdelse, hvilket reducerer omkostningerne betydeligt i forhold til konventionelle teknologier, siger Peyman Tavakoli, Business Area Manager for Peek Traffic Sverige.

Fortsættes næste side

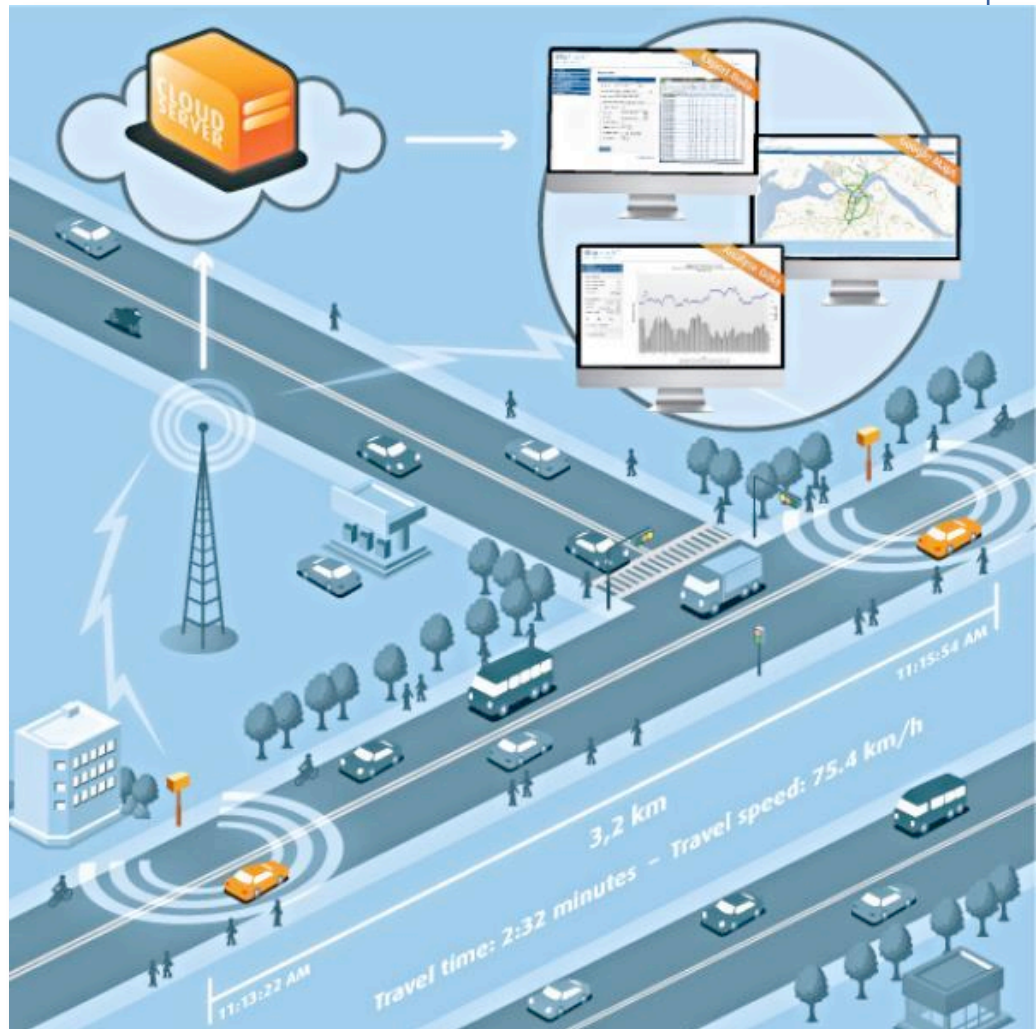
Infrastruktur

Udover projektet i Malmø, har Peek Traffic Sverige også opsat BlipTrack sensorer i Stockholm, for at måle trafikstrømme før, under og efter et stort byprojekt.

Løsningen som Malmø har opsat, fungerer ved at placere små sensorer i vejnettet. Ved anonymt at spore Bluetooth og Wi-Fi-enheder, såsom mobiltelefoner, tablets og håndfrie installationer i biler, er det muligt at måle rejsetider og udregne gennemsnitsfart. Evnen til at opnå oplysninger om trafikmængder i realtid giver vejmyndighederne mulighed for proaktivt at styre vejnettet til at minimere forsinkelser og overbelastning. Dette fører ikke kun til betydelige økonomiske fordele gennem reducerede rejsetider og brændstofforbrug, men også reduceret CO₂-udledning og bedre luftkvalitet.

Peek Trafik er en veletableret og førende leverandør af intelligente løsninger, systemer og tjenester med over 25 års erfaring i den europæiske trafiksektor. Det erfarne og sagkyndige team arbejder hårdt for at leve op til udfordringerne omkring styring af overbelastning, integration og infrastrukturnet, og behovet for innovative løsninger af høj kvalitet.

BLIP Systems er en privatejet trådløs-teknologi virksomhed med hovedsæde nær Aalborg, Danmark. Grundlagt i 2003 som et MBO af Bluetooth aktiviteterne indenfor Ericsson Danmark. Visionen og den høje ekspertise på BLIP Systems stammer fra et særdeles brancheerfarent team. BLIP Systems fokuserer på at udvikle og sælge sporingsløsningen BlipTrack som i dag anvendes på vejene i 15 af de 20 største byer i Danmark, og er ekspanderet globalt til lande som Canada, USA, Tyskland, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Norge, New Zealand og Australien. Løsningen er installeret i mere end 20 internationale lufthavne, herunder København, Amsterdam, Toronto og Dubai og for nylig er løsningen også blevet opsat på flere banegårde i Holland.





Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner
for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk

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 rengør og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olieåge gevner 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

Flydende forbindelser

Containerne fylder mere i Kalundborg

Kalundborg Container Terminal startede 2014 med det hidtil største containerskib og største containeromsætning lastet og losset på et anløb. Stigende containeromsætning siden starten i 2012 betyder, at der nu investeres i ny containerkran og reachstacker

Kalundborg Container Terminal har oplevet en stabil og positiv udvikling af forretningen siden etableringen i 2012, hvor rederiet Unifeeder startede sine ugentlige anløb 14. maj.

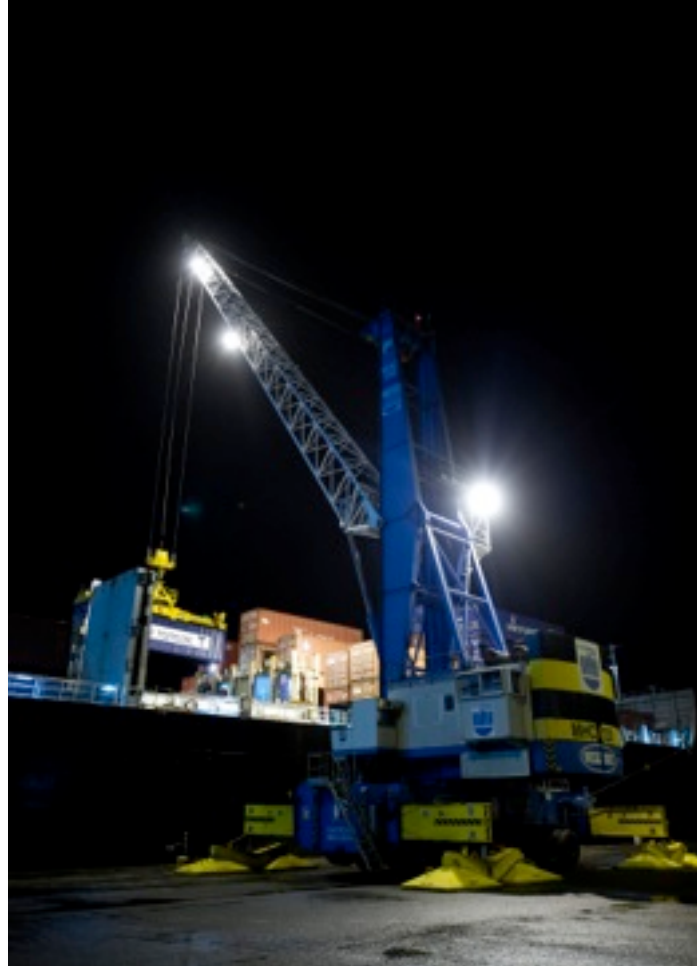
Det var forenede kræfter hos Unifeeder, Kalundborg Havn, Schultz Shipping og Novozymes, der gik sammen om at danne rammen og grundlaget for Kalundborg Container Terminal.

Som en del af Unifeeders omfattende rutenetværk i Nordeuropa har Kalundborg direkte forbindelse til og fra de store containerhavne i Hamburg og Bremerhafen. Samtidig er Kalundborg via rutenetværket forbundet til Storbritannien, Polen, de baltiske lande, Finland og Rusland.

Pæne omsætningstal

- Kalundborg Container Terminals positive udvikling er båret frem af de involverede virksomheders vilje. Alle vil det her projekt og udviser både fleksibilitet og omstillingsparathed. Derfor er det også glædeligt, at vi ved det første anløb i år - 8. Januar 2014 - kan notere os, at det er et af rederiet Unifeeders største containerskibe, der ankom ved denne uges anløb. Skibet »Eilbek« er på 16.324 bruttoregistertons og 169 meter langt. Skibet har en kapacitet på 1.638 containere (TEU), siger , havnedirektør Bent Rasmussen.

En af årsagerne til dette store skib er sat ind på denne uges anløb er blandt andet fordi Kalundborg Container Terminal samtidig sætter rekord i containeromsætningen ved anløbet, hvor ikke mindre end 345 TEU lastes eller losses på/fra skibet. Bent Rasmussen fremfører, at denne rekord bekræfter, at feeder-servicen fra Kalundborg Havn har positioneret sig godt og at der er et behov for denne trafikservice ud til hele verden - via Hamborg og Bremerhafen - fra Kalundborg Havn og Vestsjælland.



Flydende forbindelser

Rederi undgår politisag om gidsler

Nordsjællands Politi frafalder sigtelsen mod tidligere Shipcraft-direktør Claus Bec. Det danske rederi blev i 2011 meldt til politiet af organisationen Søfartens Ledere i forbindelse med kapringen af skibet »Leopard« ud for Oman 12. januar 2011 og den efterfølgende 838 dage lange tilbageholdelse af seks besætningsmedlemmer - fire filippinske søfolk og to danske

Politiet i Nordsjælland begrundet beslutningen med manglende lovgrundlag om gidseltagning til søs. Søfartens Ledere er skuffede over beslutningen.

- Vi tager naturligvis til efterretning, at politiet ikke har kunnet finde noget strafferetligt grundlag at føre sagen på, siger Fritz Ganzhorn, direktør i Søfartens Ledere, idet han samtidig bemærker, at det ikke fremgår af Nordsjællands Politis brev, hvorvidt der er gennemført en efterforskning af sagens fakta og konkrete forhold i relation til forhandlingsprocessen.

- Politiets beslutning om at opgive sigtelsen mod Claus Bech ændrer ikke på vores opfattelse af hele forløbet efter kapringen, eller rederiets rolle i den meget lange gidseltagning.

Efter Søfartens Ledere opfattelse bliver danske søfolk efterladt i et juridisk tomrum.

Med Nordsjællands Politis afgørelse er der ifølge Søfartens Ledere intet, der tyder på, at det nogensinde vil blive undersøgt, hvorfor skibsfører Eddy Lopez, styrmand Søren Lyngbjørn og deres fire filippinske kolleger skulle sidde hele 838 dage som gidsler i Somalia, hvilket er rekord for vestlige søfolk.

- Vi må konstatere, at danske søfolks retsstilling er meget usikker på det her område, og at der ikke er noget i den danske lovgivning der forhindrer, at et forløb, som det vi har set i forbindelse med Leopard-sagen, gentager sig, siger Fritz Ganzhorn:

Politiet sigtede i 2012 rederidirektøren, efter at Søfartens Ledere i 2011 politianmeldte Shipcrafts daværende ledelse for overtrædelse af Straffelovens bestemmelser om medvirken ved passivitet med videre ved ikke at gøre tilstrækkeligt for at sikre Leopard-besætningens hurtigst mulige frigivelse.

Bestyrelsen bestod den gang af direktør Claus Bech, bestyrelsesformand Sysser Zerlang Philipson og bestyrelsesmedlem og ejer John Arne Larsson

Nordsjællands Politi begrundet ifølge Søfartens Ledere deres beslutning med, at særlovgivningen ikke indeholder specifikke bestemmelser, der kriminaliserer en arbejdsgivers undladelse af at hjælpe med at få frigivet tilfangetagne søfolk, ligesom Straffeloven ikke indeholder nogen specifikke regler vedrørende gidseltagning til søs.

Flydende forbindelser

Rederiforeningerne får ny offshore-sektion

Væksten er stor og vækstpotentialet endnu større, når det kommer til de maritime aktiviteter, der er knyttet til offshore. Derfor Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 med virkning fra 1. december sidste år etableret en offshore-sektion med to medarbejdere

Sektionen ledes af offshorechef Michael Wengel-Nielsen, som har arbejdet i rederiforeningerne i en årrække.

- Offshore er et område, vi har stigende fokus på i dansk skibsfart, og vi tilføjer nu flere ressourcer til området ved at etablere en selvstændig offshore-sektion, der er dedikeret til at skabe de bedste mulige betingelser for de medlemmer af Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010, der er beskæftiget på området. siger vicedirektør i Danmarks Rederiforening Jan Fritz Hansen.

Med en årlig omsætning, der anslås til cirka 10 milliarder kroner og en beskæftigelse på op mod 20.000 personer, er de danske maritime aktiviteter relateret til offshore en vækstmotor i Det Blå Danmark og i den danske økonomi.

Rederier ønsker ny piratplan for Aden-bugten

Danmarks Rederiforening peger på, at piratproblemerne i det østlige Afrika langtfra løst, selvom der er blevet længere mellem piratangrebene ud for Somalia

På et møde mandag i denne uge i rederiforeningens piratkomité, hvor de rederier, der sejler i pirathærgede områder, sidder med, udtrykte medlemmerne samstemmigt, at problemerne ikke er overstået. Det blev desuden understreget, at det er afgørende at fastholde det stramme greb om piraterne - også efter at den nuværende piratstrategi for Østafrika, der blandt andet betyder, at tilstedeværelse af flådestyrker udløber ved udgangen af 2014.

- Rederierne føler sig på ingen måde trygge i Adenbugten. De tager fortsat alle tænkelige forholdsregler for at sikre skibene mod angreb. Men de er i sidste ende afhængige af den internationale tilstedeværelse. Derfor er det helt afgørende, at vi forlænger den nuværende strategi, siger Jan Fritz Hansen, der er vicedirektør i Danmarks Rederiforening.

Han peger på, at der blandt de danske rederier er et klart ønske om, at man fra dansk går forrest med en helhedsorienteret piratstrategi ud for Vestafrika, lige som man med succes har gjort det ud for Østafrika.

VognMANDen trækker på Samsø

I de mindre samfund skal man kunne lidt af hvert. Derfor lagde vognmand Henrik Sørensen på Samsø vægt på at få en fleksibel løsning, da han skulle have ny lastbil

Den nyeste lastbil på Samsø er en MAN, som netop er leveret til vognmand Henrik Sørensen. Bilen er en allround-trækker, der i samarbejde med konsulent Søren Nybroe fra MAN Truck & Bus i Tilst ved Aarhus er specificeret, så den kan anvendes til en lang række kørselstyper.

Den nye MAN på Samsø er af typen 28.460 6x6-2, der har MANs sejtrækkende og miljøvenlige motor på 460 hk. Tallene i typebetegnelsen fortæller også, at den har tre aksler med løftbar bogieaksel. Trækkeren er desuden også forsynet med ADR-udstyr og hydraulik.

Henrik Sørensen har også lagt vægt på, at bilen skal præsentere sig smukt, så han har valgt at få lakeret det rummelige XXL-førerhus i den effekt-metallakering, der blev vist på den internationale lastbiludstilling IAA i efteråret 2012.

MAN er en af verdens førende producenter af erhvervskøretøjer. MAN Truck & Bus Danmark A/S er et datterselskab i MAN koncernen og en del af VW Group, der også omfatter svenske Scania.

MAN Truck & Bus Danmark A/S beskæftiger 220 medarbejdere, som varetager salget og serviceringen af lastbiler og busser i Danmark. De 220 medarbejdere er fordelt på hovedkontoret i Storkøbenhavn og fem filialer.

*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*