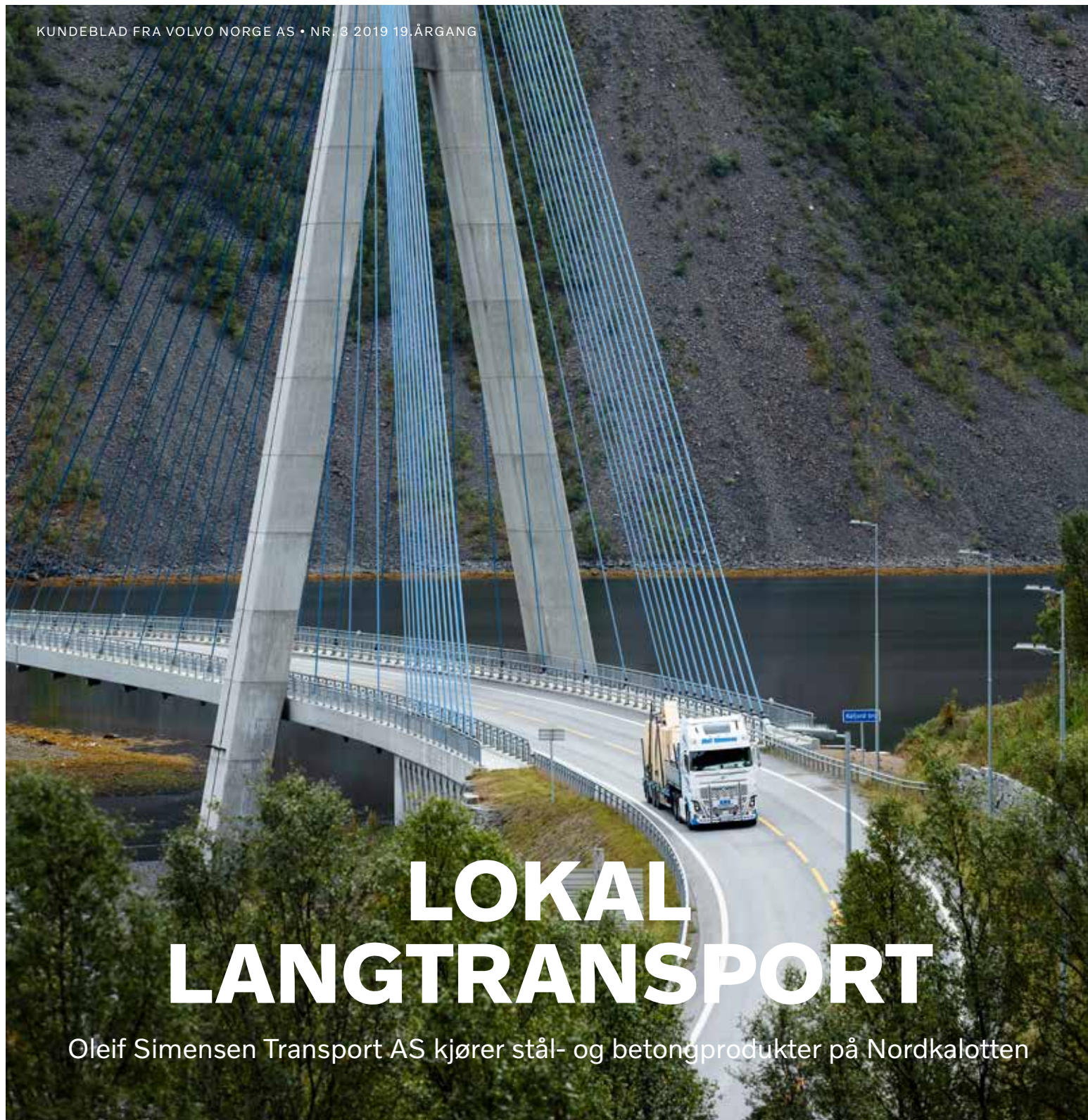


VOLVO PÅ VEI



KUNDEBLAD FRA VOLVO NORGE AS • NR. 3 2019 19.ÅRGANG



LOKAL LANGTRANSPORT

Oleif Simensen Transport AS kjører stål- og betongprodukter på Nordkalotten

5 **SYV FH PÅ RAD**
Tungbilskolen vokser og har nå 7 Volvo skolebiler.

6 **NORGES STØRSTE**
Stein Grøtting har en 200 tonnmeter kran.

26 **VOLVO ELECTRIC**
Hvordan fungerer en tung elektrisk lastebil?



HSW 2 SCANDINAVIA
Styredekk • M+S-merket

Sortiment:
17.5"
19.5"
22.5" *oppdatert
385/65R22.5 nå også 164K

HDW 2 SCANDINAVIA
Drivdekk • M+S-merket

Sortiment:
17.5"
19.5"
22.5"

HTW 2 SCANDINAVIA
Hengerdekk • M+S-merket

Sortiment:
17.5"
19.5" inkl. 445/45R19.5
22.5"

Continental Scandinavia

Det naturlige valget for norske veier, året rundt.

Scandinavia-serien fra Continental er utviklet for maksimal sikkerhet, kombinert med lang levetid og lavt forbruk av drivstoff.

DET STORE TREKKET

Verdens største jernmalmgruve i Kiruna, Sverige, utvides, så byen over den må flytte.

SIDE 20



Oleif Simensen – en legende

I Alta er nesten all transport langtransport. Selv ferdigbetong. Et lass kan ta en dag å levere!

SIDE 8



Rå krokbil lengst nord

I verdens nordligste by – Hammerfest – har vi funnet en av Norges flotteste krokbiler.

SIDE 18



Veteran på veien igjen

To Volvo-ildsjeler har restaurert en 86-modell og skapt en Sties-bil som vekker oppsikt overalt!

SIDE 14



Oppkoblet trafikk

Vi kommer nærmere oppkoblet trafikk, der alle kommuniserer med hverandre og med infrastrukturen.

SIDE 30

I-Save innfrir og sparer diesel!

Tidligere i år introduserte Volvo modellen I-Save, en dieseloptimert lastebil der slagordet er "mindre drivstoff – mer kraft".

Vi har på ettersommeren kjørt bilen med både 50 og 40 tonn, mot egne modeller og mot konkurrent på en rekke strekninger og fjelloverganger. Og bilen innfrir til de grader. Med et dreiemoment på linje med FH16 650 hk har den en kjørbarhet man ikke finner på en noen tilsvarende bil med denne motorstørrelsen.

Forhandlerne har registrert en rekke demonstrasjonsbiler og tilbakemeldingene fra kundene som har benyttet dem i sin kjøring, er entydige – denne går billig! Under årets store transportutstilling undertegnet en stor kunde – Bama – en kjøpsavtale om hele 30 biler av den nye I-Save. Det vitner om at både vi og kunden tror på produktet.

Da bilen skulle lanseres – lovet Volvo en reduksjon av dieselforbruket med hele 7 % sammenlignet med den forrige modellen i 540 hk utførelse. Våre tester med fullastede vogntog dokumenterer at dette stemmer.

Det har vært en utrolig utvikling på Volvo og drivstoff de siste tiår. Om vi går tilbake til 1978 – har vi redusert forbruket med 50% på et 40 tonns vogntog. I tillegg er HK nesten doblet og utslippene stort sett fjernet. Nå er det bare CO₂ bransjen blir jaget på og med en I-Save med ytterligere redusert forbruk – reduserer vi også CO₂-utslippene.

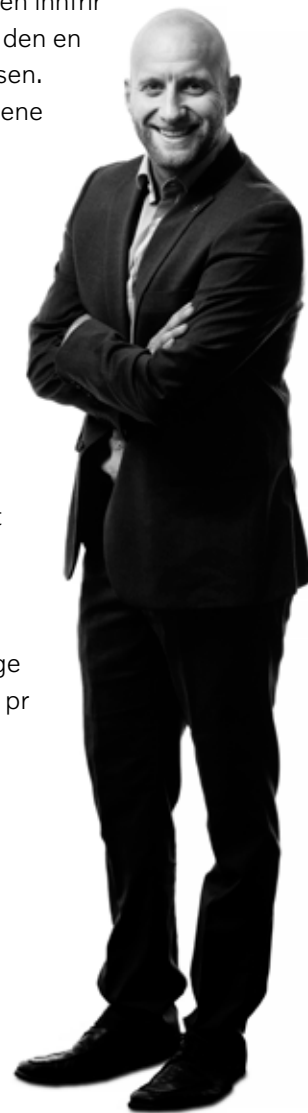
Ja, vi har alternative løsninger som gass og elektrisk også, men dieselmotorens formidable utviklingsreise har gitt oss en nær ren forbrenningsmotor. Det skal vi være stolte av – og vi tror diesel fortsatt i mange år vil være en viktig energikilde – da er det godt at vi bruker mindre og mindre pr kjørt kilometer.

Kjør forsiktig!



KARSTEIN AHLIN

Fungerende adm direktør i Volvo Norge AS



VOLVO PÅ VEI

Web: www.volvotrucks.no **E-post:** volvopavei@volvo.com **Tlf.:** + 47 23 17 66 00. **Faks:** + 47 22 30 85 27. **Redaksjonell produksjon:** Spoon, Göteborg, Sverige, www.spoon.se **Prosjektleder:** Torstein Magelssen **Ansvarlig redaktør:** Torstein Magelssen **Omslagsfoto:** Werner Juvik **Repro:** Spoon, Göteborg. **Trykk:** Elanders, 2019. **Opplag:** 18.500 **Distribusjon:** Netlife Dialog AS. Redaksjonen påtar seg intet ansvar for ikke-bestilte manuskripter og innsendte bilder. Ettertrykk av tekst og bilder etter avtale med prosjektleder. Abonnement på Volvo På Vei er gratis, og kan bestilles på volvopavei@volvo.com eller hos Volvo Norge AS, Postboks 103 Alnabru, 0614 Oslo. Adresseforandring/oppsigelse av Volvo på vei, ring 21 06 41 00

 facebook.com/volvotrucks  twitter.com/volvotrucks  youtube.com/volvotrucks  HTTP: mag.volvotrucks.com

Tungbilskolen - en av landets største 7 Volvo FH skolebiler i virksomhet



Noen av de ansatte lærerne med den flotte Volvo bilparken i bakgrunnen. Fra venstre Bjørn Sølverson, Thorstein Finnerud, Per Henry Tjerbo, daglig leder Bjørn Johan Haugen, Vibeke Unger Antonsen, Arne Kvitberg, Øystein Grimnes Tangen

Tungbilskolen, som en del av TK Trafikkskole, med hovedsete i Drammen er i ferd med å bli en av landets største trafikkskoler. Og de har en flott og moderne Volvo bilpark.

– Volvo har en unik løsning med fabrikkmonterte stoler bak + overkøye, ferdig levert som skolebil. Med den løsningen kan vi ha med oss inntil tre elever på kjøring, en kjører mens de to andre følger med og så bytter vi elev bak rattet underveis, kan daglig leder i Tungbilskolen, Bjørn Johan Haugen fortelle.

Han tillegger at de ønsker å forberede elevene på en variert hverdag, og derfor bestiller de biler med ulik utrustning.

Skolen benytter en smart kombiløsning på noen av bilene – først utviklet av søsterselskapet Haugaland Transportskole.

– For å vise litt av mangfoldet Volvo også kan tilby, er noen av bilene våre kombibiler, som kan konfigureres som både ren lastebil med skap, som bil med skap og slepvogn, samt som trekkbil til semi. Dette innebærer at samme bil fyller behovet for flere kombinasjoner, kan Bjørn Johan fortelle.

Tungbilskolen har målsetting om å gi den beste utdannelsen til fremtidige yrkessjåførere. Alle deres lærere har en solid pedagogisk utdanning og skolen tilbyr alle former av kurs som yrkessjåførere har behov for.

– Tungbilskolen ble oppkjøpt av TK-Gruppen med 50 prosent i 2015, og helt oppkjøpt sommeren 2018. Dermed er Tungbilskolen underlagt en større sammenstilling, med fire



Førerhuset er en bra arbeidsplass sier daglig leder Bjørn Johan Haugen, her med elev Ola Tjerbo bak rattet – se bakseter som gir plass til to elever til i bilen.

BILER

- 2 stk Volvo FH 540hk, med krokkløft 2017 og 2018modeller.
 - 2 stk Volvo FH 500hk, kombibiler (svingskive/container) 2014 og 2017 modeller.
 - 1 stk Volvo FH 540hk, skap med bakløfter 2017 modell.
 - 1 stk Volvo FH 500hk, containerbil 2019 modell.
 - 1 stk Volvo FH 500hk, trekkbil/semi 2019 modell.
- Bilene er smarte kombiløsninger Alle biler er levert med XL-førerhus, og 4 stoler fra fabrikk. Har i tillegg 3 klasse C1-biler, 2 minibusser og tilgang til flere store busser.

TK GRUPPEN AS

TK Gruppen AS er gjennom hel- og deleide selskap Norges største kompetanseleverandør til transport-, entreprenør- og logistikkbedrifter.

Selskapet har 26 lokasjoner i Norge med hovedkontor i Haugesund.

200 ansatte og omsetter for 165 millioner kroner.

Selskapets målsetning er å levere komplette og innovasjonsskapende løsninger som bidrar til økt konkurransekraft for våre kunder.

I tillegg til flere datterselskap

søsterskoler i Norge. Tungbilskolen har fire godkjente kjøreskoler under sin avdeling: Drammen, Rudshøgda og Sarpsborg samt siste tilskudd som ble kjøpt i inneværende år, Team Trafikkskole på Hønefoss, kan Bjørn Johan Haugen fortelle.

Han har vært daglig leder for de tre skolene siden 2018. Han har lang erfaring fra bransjen, og har vært medeier i TK Gruppen siden 2007.

– Tungbilskolen har hatt en kontinuerlig vekst, med til sammen 16 ansatte fordelt på tre fire avdelinger. Dermed dekker vi hele Østlandet og målsettingen vår er å bli størst i denne landsdelen. Det viktigste er å etablere oss, få ting til å fungere og så bygge videre på dette, avslutter Bjørn Johan Haugen.

inngår TK Trafikkskole som består av Forus Torbils skole i Stavanger, Halaas Trafikkskole i Kristiansund og Molde, Haugaland Transportskole i Haugesund, Åsane Trafikkskole – Bergen og Tungbilskolen med hovedkontor i Drammen og med lokalavdelinger på Rudshøgda og i Sarpsborg. Nylig kjøpte Tungbilskolen også Team Trafikkskole på Hønefoss. TK Trafikkskole har en stor avtale med Forsvaret for å dekke deres behov for opplæring av personell. Her er læresteder: Ørland, Rena, Elverum, Rygge, Madla og Haakonsværn.

Norges største levert i Oslo:

Kran som krever sin mann

Henning Lehre (51) kjører det som er en av Norges to største kranbiler. 200 tonneters kranen fra Palfinger er booket på jobber i flere år fremover.

Det er Stein "Grøten" Grøtting som eier den nye gigantiske kranbilen som har den største kranen Palfinger lager for lastebil. Den har en rekkevidde på formidable 55 meter med maksimalt med hydraulisk og manuelle utskyv. Selv da kan den løfte 350 kilo helt ytterst på armen.

Henning Lehre har ikke gjort det største bykset i størrelse på kranbilen. For "Grøten" har også en 165 tonneters Palfinger som snart er to år gammel. Den har Lehre kjørt siden den var ny. På mange måter er de to kranene nokså like. Den nye 200 tonneteren er bare så mye grovere.

– Det krever litt mer planlegging når du skal stille deg opp med den nye. Selve heisingen er det ikke så stor forskjell på, sier Henning Lehre.

● Langs

Bortsett fra Palfingers oransje farge er det lite som minner om en lastebilkrane. Kranen ligger pakket i kjøretningen når den transporteres. Den fyller hele det 7 meter lange planet. Og det er bare plass til en ekstra ølkasse på lasset. Resten av plassen er brukt opp!

Bilen er bygget på Palfingers fabrikk i Østerrike. De har også gjort full forsterkning av hele bilen. Henning Lehre var sammen med Stein Grøtting nede på fabrikk to ganger og så på underveis i byggeprosessen. Resultatet ble enda bedre enn hva de hadde trodd og håpet.

Inne i monteringshallen sto begge de to norske bilene som skulle utstyres med Palfingers toppmodell PK 200002L-SH. Aldri har det vært levert så store kranbiler i Norge, og da er det spesielt at det står to lastebilchassis som skal gå i samme by side om side til bygging. Selv om det er en gedigen byggejobb, tok det bare tre måneder.

● Støtteben

Selvfølgelig er det støtteben i nesa på bilen. Litt mer uvanlig er det at det også er støtteben bak bilen. Det ligger inne mellom rammevangene og



Enn så lenge finnes det ikke større lastebilkraner enn 200 tonneteren fra Palfinger som Stein Grøtting eier.



Selv om bilen ikke er lenger enn 10,4 meter, tar den plass når støttebeina skal ut.

skyves hydraulisk ut nå det skal brukes. Det går drøyt halvannen meter bak bilen og er beregnet for å tåle 40 tonns belastning. Støttebeina foran skal tåle 37 tonns trykk hver.

Hele påbygget er enten metallisert eller galvanisert. Dermed skal det holde seg like fint i mange år fremover. Bare ved å gå rundt bilen så ser du med egne øyne at det er et påbygg laget med fokus på finish og detaljer.

● Kortere

Selv om bilen har en aksling mer og kranen er enda større, er den nye 200 tonneters kranbilen faktisk litt kortere enn den 165 tonneteren Stein Grøtting har fra før. Total lengden på den nye bilen er "ikke mer" enn 10,4 meter. Bilen har dispensasjon på totalvekten som er 41 tonn.

Også høyden på bilen blir mer moderat med kranen liggende motsatt vei av hva en vanlig kranbil har. Med løsningen slik den er på Stein Grøttings bil, så er totalhøyden 3,80 meter.

● Slipper å flytte

Selv om det tar litt lenger tid å plassere kranen, og bevegelsene er litt senere, spiller det liten rolle. Det tas igjen med at Henning Lehre slipper å flytte seg når han er på byggeplassen. Samtidig bruker han vinsjen i 95 prosent av oppdragene. Vinsj-systemet til Palfinger er slik at vinsjen kan sitte montert og klar hele tiden. Den løfter 4,5 tonn med enkelt wire, mens kapasiteten dobles med kasteblokk.

Med den nye kranen rekker de helt opp til 10. etasje på nye boligblokker. Dermed har den blitt den nye favoritten til flere utbyggere. Ordreboka er full i all overskuelig fremtid.

– Den ble fort en favoritt for mange utbyggere. Både kommer vi lenger og slipper å flytte oss så ofte, sier Henning Lehre.

● Sprek

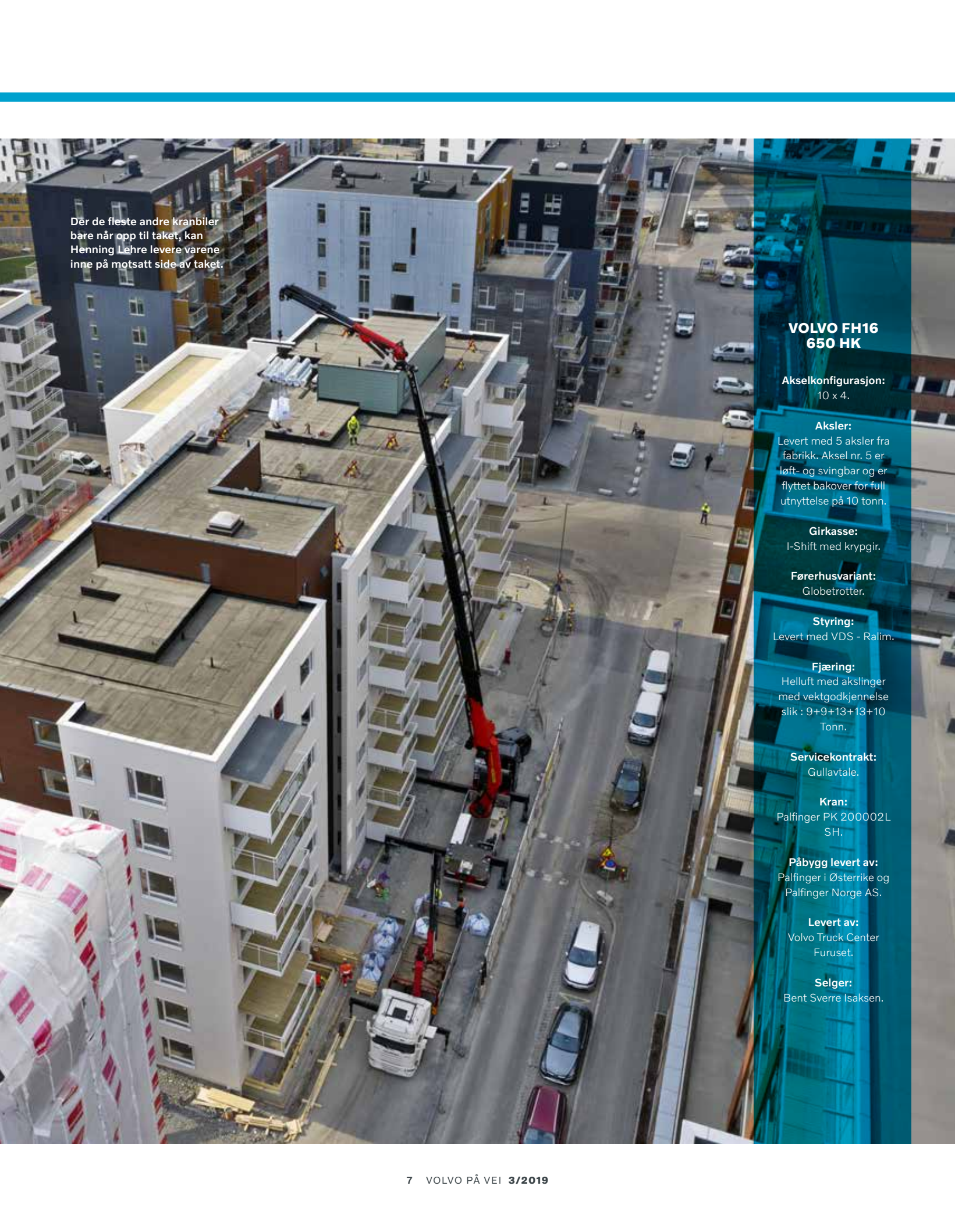
Henning Lehre er overrasket over hvor sterk kranen er. Jo tyngre løftet blir, jo sprekere blir den. Bommen må riktignok over 40 grader før den skal begynne å ta i skikkelig, og når den passerer 60 grader orker den mest.

– En av gevinstene med at kranen orker mer er at vi ofte slipper å splitte kollen når det begynner å bli tungt og høyt, sier Lehre.

● Strøm

Enda mer populær blant utbyggerne kan det bli i tiden fremover. Det skal monteres to elektromotorer. Da skal kranen kunne kjøres utslippsfritt med strøm fra byggeplassene. Det er en kombinasjon flere entreprenører og utbyggere som har vist stor interesse for.

Den aller største kunden for Grøtting er Veidekke. Veldig mange av oppdragene de utfører, er for dem. Bilen ble tatt i bruk rett før påske i år, og den har også blitt vist frem under det store kranbiltreffet i vår.



Dér de fleste andre kranbiler
bare når opp til taket, kan
Henning Lehre levere varene
inne på motsatt side av taket.

VOLVO FH16 650 HK

Akselkonfigurasjon:
10 x 4.

Aksler:

Lvert med 5 aksler fra
fabrikk. Aksel nr. 5 er
løft- og svingbar og er
flyttet bakover for full
utnyttelse på 10 tonn.

Girkasse:

I-Shift med krypgir.

Førerhusvariant:

Globetrotter.

Styring:

Lvert med VDS - Ralim.

Fjæring:

Helluft med akslinger
med vektgodkjennelse
slik : 9+9+13+13+10
Tonn.

Servicekontrakt:

Gullavtale.

Kran:

Palfinger PK 200002L
SH.

Påbygg levert av:

Palfinger i Østerrike og
Palfinger Norge AS.

Levert av:

Volvo Truck Center
Furuset.

Selger:

Bent Sverre Isaksen.

ALDRI VED VEIS ENDE

Den som gir et oppdrag til Oleif Simensen Transport i Alta kan stole på at godset kommer frem uansett tøffe forhold og selv om veien tar slutt. De bringer godset helt frem. Man trenger ikke å tilbringe mye tid med Oleif Simensen – 72 år – hans to svigersønner og noen av de ansatte – før man kjenner at dette er et firma der ryddighet og system står i fokus og det å ta vare på hverandre teller mye. Folk slutter stort sett ikke i dette firmaet – noen har gjort det – men har kommet tilbake igjen.







Man skal stå tidlig opp skal man få levert betongen. Flere biler fra Oleif Simensen Transport er på pass i 5-tiden for å laste.



Trond Nordli, selger i Nordic Last og Buss, Jan Einar Opgård, trafikkleder, Oleif Simensen - sjefen sjøl, Ulf Tomas Hansen, daglig leder, Mia Hansen, barnebarn til Oleif, jobber med regnskap, Stig Hindbjørgmo, sjåfør, Daniel Volden, utplassert skoleelev skal bli lærling, Jens Håvard Hansen, maskinfører og sjåfør og Paul Inge Thomassen som bl a har vært ansvarlig for tre store byggeprosjekt de senere årene.



Alta finnes det mange transportfirmaer. Byen er et sentralt sted for transport alle veier i det store nordligste fylket i Norge. Oleif er lavmælt – med glimt i øye – han nyter stor respekt – og er nesten en legende i det omfattende transportmiljøet i Alta.

– Men du går i ditt 73. år – ingen tanker om å trappe ned?

Før han får svart skyter svigersønnene nesten i kor inn – han sa en gang at etter at jeg fyller 60 skal jeg ikke jobbe en dag!

Oleif smiler og repliserer – jeg jobber ikke overtid lenger!

De to svigersønnene har vært med nesten fra starten. Ulf Tomas Hansen – 52 år – har vært med i 30 år og Paul Inge Thomassen – 53 år – har vært med i 27 år.

Ulf Tomas er daglig leder og Paul Inge løser mange oppgaver utenom transportene også. Han har også vært prosjektleder for de nye byggene – det har vært mye arbeid og tøff lærdom.

Oleif kan fortelle at han nå kan være fraværende i lange perioder, de to svigersønnene og firmaets medarbeidere holder hjulene i gang uten å plage ”sjefen sjøl”.

– Jeg setter meget stor pris på Ulf Tomas og Paul Inge, de er de sønnene jeg ikke fikk, sier han med et smil.

Han forteller at han i sommer var fraværende i fire uker – det kom ikke en eneste jobb-telefon! – nesten litt frustrerende, sier han og ler.

Oleif og kona Ruth Irene – eller Tulleemor som de fleste kjenner henne som – har døtrene Randi, 50, Birgit, 48 og Ann Kristin, 46.

”Begge svigersønnene mine var mekanikere og det reddet meg nok. I en oppstart der man skal bygge relasjoner til oppdragsgivere – er det å alltid levere – helt avgjørende.”

OLEIF SIMENSEN

Svigersønn nummer tre er prest i Kristiansand – fint å kunne ha en prest også i familien, sier Oleif med et smil.

Da Oleif startet i 1987 var det ferdigbetong som sto på programmet. Oppdragsgiver var nystartede Jaro AS i Alta – som de fortsatt kjører for. Starten ble gjort med 2 brukte lastebiler – en betongbil og en åpen semitrailer med kran for transport av diverse stål og betongprodukter. Å satse på brukt ble en dyr erfaring. Første nye kjøpte de i 1997 og i år fikk de overlevert ny Volvo nr 25 av selger Trond Nordli i Nordic Last & Buss i Alta, en Volvo FH16 i 25 års jubileumsversjon.

– Begge svigersønnene mine var mekanikere og det reddet meg nok. I en oppstart der man skal bygge relasjoner til oppdragsgivere – er det å alltid levere – helt avgjørende. Det ble en utfordring med to brukte lastebiler som stadig måtte repareres, sier Oleif Simensen. I ettertid har bedriften utviklet seg til mye mer enn transport av bare ferdigbetong.

Men det meste bygger på byggeindustrien – de kjører stål inn til betongfabrikken, og ferdigbetong og betongelementer ut.

Det spesielle med å kjøre ferdigbetong med Alta som utgangspunkt er at en stor del av kjøringen er langtransport. Derfor kjører de ofte med bil og kjerre for å få med seg mest mulig på den lange turen. Å transportere ferdigbetong 30–40 mil, hører med til det daglige i virksomheten.

– Jeg er meget nøye på at vi skal ha råd til bra dekk på alle biler og at bilene skal se rene ut – til enhver tid! Alle betongbilene vaskes hver dag etter lasting og lossing. At bilene er rene er et viktig tegn på at det er orden på butikken. Allerede ved oppstart i 87 var jeg klar på at vi skulle drive med orden og renhold og vi skal overholde alle regelverk. Vi tuller ikke med kjøre- og hviletiden sier han og forteller om en søker som kunne fortelle at han hadde to sjåførkort og om han skulle bruke begge?

– Nei her skal vi ha ett kort pr mann og bil og vi skal overholde regelverket – ga vi klar beskjed om.

Firmaet samarbeider med transportlinja på den videregående skolen. De rekrutterer derfra. I dag er det Daniel Volden – 17 år – som er på utplassering – fast bestemt på at han skal bli sjåfør.

– Det er lenge siden vi søkte etter sjåfører. Men det er stadig sjåfører som kontakter oss og spør om jobb – vi har kanskje et godt rykte? Det er jo et kvalitetsstempel, sier Oleif.

Han kan fortelle at de er veldig nøye på systemer og HMS – og er det en bil som ikke holdes i orden som firmaet





Rebecka Pettersen er 19 år gammel og begynte som lærling i 2018. Hun kjører en 2 år gammel Volvo FH 540 tridem med betongtrommel. I dag skal hun på langtur – ett lass tar det 12 timer å levere før hun er hjemme igjen.

ønsker, blir det en samtale på kontoret med sjåføren – det er ofte nok.

Da vi besøkte Alta i sommer, fikk vi muligheten til å treffe en lærling, lærlinger er noe bedriften satser mye på.

Rebecka Pettersen er 19 år gammel og begynte som lærling i 2018. Hun kjører en 2 år gammel Volvo FH 540 tridem med betongtrommel – litt uvanlig finsk påbygg – fra KART. Hun skal ta fagbrev til våren.

– Hvorfor jeg satset på dette yrket? Jeg ville utfordre meg selv – se hva jeg kunne klare – strekke grensene. Dette er en tøff jobb, men jeg stortrives, sier hun.

– Vi skal ut på langtur med ferdigbetong til et vindmølleprosjekt på Sørøya – det er langt og etter en lang biltur er det ferge over til øya. Der må vi kjøre over øya på en smal og dårlig grusvei – det er til tider så bratt at vi kan rett og slett ikke ta med oss en kjerre hver. Det er vanvittig bratt der ute – vi kan ikke kjøre der vinterstid, forklarer de to sjåførene.

Vindmølleparken på Sørøya – Dønnesfjord Vindpark søkte allerede i 2010 om konsesjon.

– Det blir 12 timers dag før jeg er hjemme – da har jeg levert ett lass betong – sier Rebecka. Dette må med andre ord bli en dyr betong – 12 timers jobb for ett eneste lass!

Veteranen Tor Inge Olsen kjører denne dagen en blå Volvo FMX trekkvogn med en betongsemi.

– Hver sjåfør har sin bil – det er kjempeviktig for interessen for å holde materialet i orden.

Oleif er meget nøye på at bilene skal holdes rene – og det krever sin mann eller kvinne når man hele tiden skal ha rene betongbiler. Nybygget inneholder et utvendig vaskeanlegg – med varmtvann skal vi vaske bilene ute også om vinteren – forklarer Paul Inge Thomassen.

De leter etter løsninger når det gjelder sjåfører og deres bosted og ønsker. De har to mann som bor andre steder som deler på en bil – de opererer den 14 dager hver seg og har så 14 dager fri – dette fungerer bra.

Bilene leases – på fem år – langtransportbilene byttes etter fem år, men betongbilene og kranbilene kjøres mye mindre og beholdes ofte i 7-10 år.

De satser på å ha en del trekkvogner – som kan trekke mange typer hengere.

Oleif Simensen AS har linjekjøring med stål, fra Mo i Rana og helt til Kirkenes. Tidligere kjørte de faste ruter for Bring Offshore, men ettersom lønnsomheten ble dårligere og dårligere – valgte de å si opp denne avtalen i 2018. Ca 50 prosent av transporten er innen betong, råvarer inn ferdigprodukter ut. De må ha tandemdrift – ettersom de kjører mye offroad – på byggeplasser med mykt ufremkommelig underlag.

På sin nettside har de skrevet; Det er ikke lenger noe som heter ”ved veis ende” godset skal fram uansett! Vi sørger for logistikken fra start og helt fram til der kunden vil ha varen levert sommer og vinter!

En del transport er for kraftindustrien – det har de en rekke spesialtstyr for å dekke opp,



For et fint motiv, Paul Inge Thomassen er ivrig laksefisker og dette er Norges beste lakselv. Her fotografert med en flott Simensen lastebil på brua i bakgrunnen.

sleder for transport av kabelruller vinterstid, prepareringsmaskiner som trekker disse på snøen – en spesiell gravemaskin der de har fjernet loddet bak og montert en 54 tonn meter kran – i kranbommen har de mannskapskurv – for montasjearbeid. Snakk om spesialtstyr!

De er nå involvert i linjebygging – en ny høyspentlinje - fra Skaidi over Sennalandet til Alta – som bygges av et kroatisk selskap!

Oleif Simensen fikk transport inn med morsmelken. Han startet tidlig som sjåfør og kjørte fisk på Finland i mange år. Han holder førerkortet ved liv, tar pålagte YSK og tar fortsatt en tur i ny og ne.

Vi er imponert over hva du har fått til og bygd opp – og at du har en gjeng rundt deg som synes å stortrives. At du har klart deg så mange år, med minusresultat kun en gang – hva skyldes det?

– Hardt arbeid er det viktigste – det andre er å holde orden på butikken. Uten kona –



Tullemor, som var regnskapsfører – hadde dette aldri gått. Vi gjorde jo regnskapet hjemme på fritiden i mange mange år, hun hadde styr på dette og uten henne hadde vi ikke vært der vi er i dag.

Han berømme også de to svigersønnene som har vært med nesten fra starten

– Uten dem hadde vi ikke vært der vi er i dag. Vi er en stor familie her føler vi det som – tror en del ansatte som ikke er i familie har samme følelsen – det håper jeg i alle fall, sier den sympatiske Alta-væringen.

– Vi omsetter 45 millioner – med fortjeneste 4–5 % - har hatt som mål 8%, men det synes uopnåelig i denne bransjen. Jeg har gitt ordre til svigersønnene at de hver dag skal starte dagen med å sjekke innholdet på bedriftskontoen - det lever vi etter.

På industrifeltet de holder til på har de de senere år reist ikke mindre enn tre moderne bygg, til en verdi av 50 millioner kroner. Ett huser Volvo Maskin sitt verksted - det siste skal firmaet selv

flytte inn i. Siste bygg har en grunnflate på 400 m² – tre etasjer – 680 m² totalt.

– Vi har vært vår egen byggherre og entreprenør, gjort grunnarbeider – montert betongelementer med eget monteringslag på tre personer. En sjåfør la flisene i bygget!

Blir det flere bygg?

– Nei, sier Oleif og gliser – men vi skal kjøpe en tomt til, vi trenger plass for å parkere alt materialet vi har.

Når man har med Werner Juvik som fotograf hender det han har litt vel ambisiøse mål angende foto-motiv. Denne gangen sa han tidlig at vi må ta bilder ved verdens beste lakseelv, Altaelven, vi må ha med en laksefisker, en elvebåt og en fin Oleif Simensen lastebil!

Da jeg nevner dette for de to svigersønnene, sier Paul Inge Thomassen:

– Jeg er lidenskapelig laksefisker – dette må vi fikse.

– Og det gjorde de, for en flott gjeng vi fikk bli kjente med i Alta! ■

OLEIF SIMENSEN TRANSPORT AS

Sted: Aronnes Industriområde i Alta.

Etablert: 1989 av Oleif Simensen. AS i 1999 – eiere er Oleif Simensen og svigersønnene Ulf Tomas Hansen Paul Inge Thomassen – som har vært med nesten fra starten.

Omsetning: 45 mill kroner (2018)

Ansatte: 25 – hvorav 5 administrative

Antall lastebiler: 15 – hvorav 11 Volvo – to nye Volvo-trekkere i år

2008 Volvo FH 520 8x4 kranbil.

2011 Volvo FMX 500 8x4 trekkvogn med tipphydraulikk.

2016 Volvo FH 750 6x2 trekkvogn, Volvo FH 750 8x4 betong, Volvo FH 540 betong.

2017 Volvo FH 540 8x4 betong, Volvo FH 750 6x2 kranrekker, Volvo FM 500 8x4 kranbil.

2018 Volvo FH 540 6x4 trekkvogn, Volvo FH 750 6x4 trekkvogn.

2019 Volvo FH 750 6x4 trekkvogn.

Selger: Trond Nordli – Nordic Last& Buss som har solgt 25 nye biler til firmaet.

Betongpumper: 2 stk Cifa pumi 32m.

Betongbiler: 2 stk fireakslet betongbil med betongkjerre. 1stk fireakslet betongbil utstyrt med hydraulisk teleskoprenne, rekkevidde 9 meter, med betongkjerre. 2 stk betongsemier.

Øvrig utstyr for bla

kraftlinjebygging: Prinoth GT3000 beltemaskin med 35/ tm kran og krokloft, 2stk Prinoth Leitwolf alpintråkkemaskiner utstyrt med trekkrok. 6 stk store sleder for transport av materiell på vinterføre/vinterveier. Hjulaster type Volvo L-70, Volvo gravemaskin type EC-140.

Hengere: 5 stk uttrekkbare jumbosemitrailer for spesialtransport av langlast etc. med full ADR godkjenning, 3 stk jumbosemitrailere, 1 stk brønnsemitrailer, ekstra lav lastehøyde for høye kolli og 1 stk toakslet uttrekkbar jumbosemitrailer med tvangsstyring på begge aksler.

Annen virksomhet: Svigersønnene har etablert og driver en utleievirksomhet med maskiner og utstyr. Sammen eier Oleif og svigersønnene også tre nye moderne eiendommer på industrifeltet som leies ut.

VEKKER OPPSIKT HVOR HUN ENN KOMMER:

STIES TERMO-TRANSPORT HAR GJENOPPSTÅTT

Hun vekker oppsikt overalt. Får premier på utstillinger og får blink og hilsninger av folk som møter bilen når hun er på veien. En kort film vi la på facebook er sett av flere hundre tusen! Legenden Volvo F12 i Sties Termo-Transport – farger og design får en oppmerksomhet som er helt overveldende. Vi fikk gleden av å ratte vidunderet en formiddag i Romsdalen.



Under min oppstart i transportbransjen var det to kategorier sjåfører – de som kjørte for Øystein Stie og de som ønsket å gjøre det. De som gjorde det tjente gode penger – mer enn dobbelt av direktøren. Flere som ikke brukte pengene på tull ute på lange opphold i Europa kunne nedbetale en ny enebolig på få år.

Vi kan takke to Volvo – veteraner og tidligere Sties-sjåfører, for at denne skjønnheten har dukket opp. De som ligger bak dette prosjektet er Leif Røvik, bruktbilsjef i Volvo Truck Center i Oslo og Stein Erik "Guris" Gurigard nå sjef for Volvo Rental. De to er godt kjente i bransjen og kjørte i en årrekke i legendariske Sties Termo-Transport AS.

– Vi sjekket med Brønnøysund og fant at firmanavnet var slettet. Da registrerte vi firmaet Sties Termo-Transport AS igjen, kan Leif Røvik fortelle. De to har en drøm om en dag å ta en fisketransport ut i Europa igjen – for å kjenne på følelsen.

Øystein Stie som i sin tid startet selskapet lever fortsatt og er kjent med bilen og at navnet er tatt i bruk igjen. Han solgte i sin tid til Kosmos og NorCargo som igjen solgte til Bring. De fine norske fargene forsvant i marsjen, fargene har sitt opphav, ikke fra det norske flagget, men fra frossenvaremerket Findus, som var noe av det viktigste Sties-bilene startet med av varer. De var nemlig pionerer på termo-transport. Etter hvert ble Sties – bilene forbundet med norsk lakseeksport, noe som er rett, men de kjørte så utrolig mye annet også.

– Det var lite gjennomtenkt å kjøpe bilen vi kom over, det var rett og slett et påfunn. Bilen er en tidligere Arne Pedersen – bil – et søsterselskap til Sties. Da bilen sto på Bussbygg la de ut et bilde av den og på ett døgn fikk den 1000 "likes", interessen tok helt av, sier Leif Røvik.

De to tidligere Sties-sjåførene – Leif kjørte der i 11 år og "Guris" i 13 – kjøpte bilen for 2 ½ år siden. Den hadde lav km-stand – bare 400.000 km. Den var en planbil, påbygg ble tatt av og rust avdekket og utbedret. Så gikk den til Sverige for lakkering før de to begynte å lete etter skap.

– Jo da vi fant gamle originale skap, flere meldte seg og tilbød oss et brukt skap, men de vi fant hadde fått en hard medfart som lager på en gård eller ute i skauen. Vi fant vi måtte satse på å få bygget nytt bygg, noe Bussbygg sa seg interessert i, kan Stein Erik Gurigard fortelle.

Bussbygg hadde et lager av gamle hengsler og beslag i kjelleren og har klart å gjenskape et skap slik det så ut på 80 – tallet. Hengeren de to har hengende bak i dag er en Espeland-henger de har fått låne. Finner de en original henger er det ikke sikkert de lar den få stå i fred. Bygget fra Buss bygg ble strøket og gutta takker påbyggerbedriften for det den bidro med. Firmaet Nakken på Åndalsnes har sørget for en skikkelig service på kjøleaggregatet så det er i orden. Den fine Sties-lakkeringen er det PLS Fordonsservice AB i Karlstad i Sverige som har stått for.

– Dette har selvsagt ikke vært gratis å gjennomføre, men hva det koster fokuserer vi ikke på. Drivkraften hos oss to bak dette prosjektet har vært



En legende, en Volvo F12 1986-modell med påbygg fra norske Busssbygg og med henger av litt nyere dato fra samme produsent.



Overst til venstre: To legender – Leif Røvik til venstre og kollega og venn Stein Erik "Guris" Gurigard med modellen av Sties-bilen Guris kjørte 1,3 mill km med i tiden 1986 til 1993 da han ga seg. Midten til venstre: skiltplata på påbygget viser at dette er nyprodusert. Øverst til høyre: manuell girkskase med spak med knapper for splitt og range. Men dette satt lett i handa igjen etter mange år med automatisert girskift. Nederst til venstre: interiøret er originalt og godt holdt. Nederst til høyre: dette var en gang et topp moderne dashboard - mye har skjedd siden 1986.



Legende på veien. Den møter tut og vink uansett hvor den kjører. Her i Romsdalen.

stoltheten vi føler for å ha fått være med i denne storhetsepoken i norsk transport, sier Leif.

"Guris" var så opptatt og stolt av F12'eren han kjørte 1,3 millioner kilometer med at han nektet å bytte den ut til et tysk merke da han fikk beskjed om at det var tid for bilbytte. Han unngikk bilbytte og klarte å overtale ledelsen om at han måtte ha nye skap – det fikk han. Han unngikk å bytte inn F12'eren som var blitt en legende og et kjent innslag på norske og europeiske veier. Ingen Sties bil kjørte så langt før innbytte. Bil og henger var 19 meter – mens total lengden i Europa var 18. Og bilen

var alltid fylt godt opp – gjerne til 50 tonn pluss. Bilens skap hadde plass til 16 paller mens hengeren hadde plass til 20.

Bilen til Guris ble en legende og den nederlandske modellbilprodusenten Tekno laget en tro kopi av bilen til Guris – til og med med rett registreringsnummer – UR 44515. Guris selv fikk en modell gratis av Tekno.

– Det var viktig å laste fullt – vi hadde jo provisjon! I 1986 var jeg nær på å oppnå en årslønn på 500.000,- kroner – i et år da en industriarbeider tjente 160. – 170.000 kroner! Noen av oss tjente altså langt mer enn direktøren i selskapet.

Men så måtte de jobbe. Historier går jo på gutten som på skolen ble spurt om faren hans var død? Nei, sa gutten, pappa kjører for Sties!!

– Vi bodde 20-23 netter i bilen i måneden. Jeg rakk som regel en utenlandstur og en innenlandstur i uka. Jeg logget 60 innenlandsturer og 15 utenlandsturer i 1986.

– Vi hadde lidenskapelig forhold til jobb og bil og min bil som hadde gått 1,3 millioner km da jeg ga meg i 1993 – sviktet meg aldri på de mange kilometerne – slutter Stein Erik "Guris" Gurigard.

Interessen for Sties bilen på nettet har vært helt formidabel. Før undertegnede reiste fra Vestnes - Straumen Bil – sammen med bror Tormod en dag i sommer tok jeg en kort film av bilen i bevegelse. Et døgn senere var flere tusen notert som seere – og på ettersommeren passerte antall seere 271.000!!! ■

“Vi er der, også etter at kvalitetskranen er levert!”

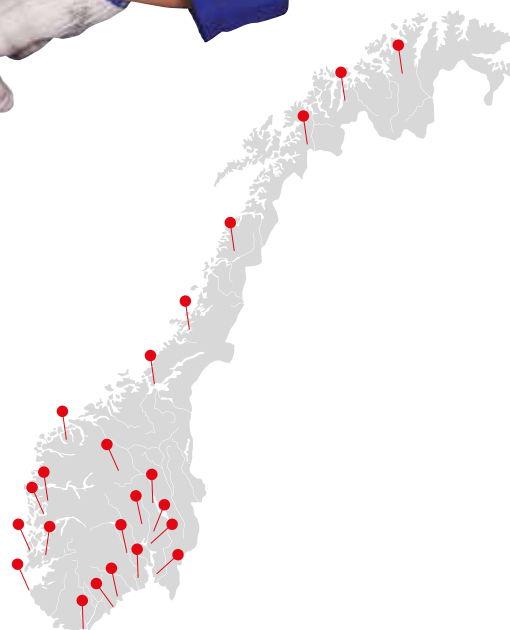


SERVICEFOLK I HELE NORGE!

Vi vet at et godt servicenett betyr mye for våre kunder.

Derfor har vi et godt utbygd nettverk av servicepartnere som har optimalt utstyr og kompetanse til å utføre service og reparasjoner på våre kraner. I tillegg til delelager i Minnesund har vi i Aarhus delelager med over 60 000 varenummer som kan leveres til store deler av Norge på under et døgn.

HMF vet at ståtid er tapt arbeidsfortjeneste!



Dansk kvalitet gjennom 70 år!



NORGES STØRSTE UTVALG

VARSELLYS



Egil Verne AS | Prof. Birkelandsvei 26B | 1081 Oslo | Telefon: 22 30 68 00 | www.verne.no



**Din AdBlue®
løsning fra Yara**
www.yara.no



**Din Volvo Lastebil kommer med
Air1® (AdBlue®) originalt på tanken!**

AdBlue er svært sårbar når det gjelder forurensing og kvalitet.

Yara er verdens største produsent. Med Air1® (AdBlue®) fra oss, kan du stole fullt og helt på kvaliteten!

Vi leverer Air1® (AdBlue®) i følgende emballasje:

- 10 liter kanner, 200 liter fat og 1.000 liter IBC
- Vi leier gjerne ut en tank til deg, 5.000 eller 9.000 liter.

Ønsker du et godt tilbud, ta kontakt med Edgar Borge, tlf.: 404 65 722.
E-post: edgar.borge@yara.com, www.air1.info eller www.yara.com
Yara Norge AS Industrial, Drammensveien 131, 0277 Oslo

Vær sikker på kvaliteten når du kjøper AdBlue®, dette er svært viktig! Produksjonen og transporten av Air1® i Norge er godkjent av VDA Qualification process. Air1® er et registrert varemerke som tilhører Yara International ASA. AdBlue® er et registrert varemerke som tilhører VDA (Verband der Automobileindustrie e.V)

VOLVO FH16 650

Årsmmodell: 2019.

Akselkonfigurasjon: 6x2 med danskerumpe – svingbar siste aksel.

Servicekontrakt: Volvo Gullavtale.

Påbygg: JOAB krok-påbygg – 20 tonns krok.

Henger: Ny krokhenger fra NorSlep.

Rustfrie detaljer: Levert av Alf Petterssons Plåt i Allingsås - montert av Joab – som skap med varme og lys.

Innredning: Bygd om av FL Buur.

Pris på settet: Kr 2.250.000,-.

Levert av: Nordic Last og Buss AS ved selger Trond Nordli.



SJØGREN GJENVINNING AS – HAMMERFEST

NORGES FINESTE KROKLØFTBIL?

Man skal være forsiktig med å utrope noe til Norges fineste, men den bilen Sjøgren Gjenvinning AS anskaffet, er noe av det flotteste vi har sett. En krokkløftbil som går mye i langtransport.

– Egentlig er jo ikke dette "min Volvo" - men jeg har hatt gleden av å spesifisere og bygge den opp sammen med min gode venn og kollega, Runar Andreassen, som er et petimeter på detaljer. I tillegg har jeg kjørt den det første halvåret den har vært i drift, og blitt glad i den. Men nå har vi ansatt en sjåfør på den, sier Lars-Rune Bang Larsen.

Firmaet leverer tjenester som innsamling og levering av avfall på kommunale anlegg og transport av maskiner og utstyr. Firmaet har også en suge/spylebil, og utfører tankrens. Gassanlegget på kjente Melkøya medfører også en del varierte oppdrag.

De kjører også mye for fiskeindustrien, de flytter utstyr – som mærer – kjettinger – garn etc. Dette gir transport over hele Nord-Norge og enkelte ganger langt sør med den flotte bilen.



Bilen går ca 10.000 km i måneden og det første halvåret var Lars-Rune 4 ganger i Kristiansund med utstyr. Han er imponert over Volvo Dynafleet som gjør hverdagen mye enklere ved at den holder styr på kjøre- og hviletid.

– Hele Finnmark er vårt primære arbeidsområde, men vi har også oppdrag langt sør, sier de to som er hjernene bak den flotte doningen.

Firmaet har to Volvo – krokbiler – den gamle skulle byttes inn når den nye kom våren 2019 – men arbeidsmengden tilsa at den ble beholdt. I sommer bestilte de en Volvo krokbil til av selger Trond Nordli.

– Firmaet har ikke vært dominert av Volvo for å si det mildt Men Trond har gjort en ryddig

jobb med et meget godt tilbud og ikke minst gjennomgang av tilbudet. Han var overbevisende – hadde svar på alt vi lurte på – det hadde ikke konkurrenten, sier Lars-Rune med et smil.

Runar som har en bakgrunn som lakkerer har sans for detaljer og er mannen bak utseende på bilen. Innvendig har de gjort om alt!

– Det må være lov å stusse på en sak. Volvo leverer lastebiler i over 800 lakkvarianter – men velger man å kjøpe en Volvo FH16 – leveres den kun med sort innredning med gule striper – noe vi ikke likte, sier Runar.

– Vi brukte lang tid på å finne ut hvordan vi skulle ha det – måtte se på andre biler – FH16 – og letet på nettet etter løsninger. Vi ville ha en spesielt fin bil og da måtte vi bare endre interiøret, sier Runar Andreassen som er meget nøye med detaljer – alt skal være perfekt. Vi har fine formsyddede matter, men i daglig bruk – ut og inn – legger sjåføren inn gummimatte – mens han på langtur kan sitte i tøflene på de myke flotte mattene vi har fått levert slutter Runar Andreassen.



LARS-RUNE BANG LARSEN

Alder: 45 år.

I bransjen: Kjørt lastebil siden han var 18 år. Vært i firmaet 2 år – er daglig leder. Medeier i firmaet – sammen med venn og kollega Runar Andreassen og Pål Olaf Berg Hansen eier de 33 %.

Familie: samboer – tre barn 16 -14 - 4 år.

Fritid: Hva er det?

Firma: Sjøgren Gjenvinning AS - Hammerfest. Etablert 2008 – startet av Sjøgren-familien som i 2016 kunne se tilbake på 70 år i transport. Omsatte ca 14 millioner i 2018.

Antal ansatte: 8.

Ikke bare bilen som kan løfte, daglig leder Lars Rune Bang Larsen løfter kollega og medeier Runar Andreassen med den flotte bilen i bakgrunnen fotografert med Hammerfest og Melkøya i bakgrunnen





FLYTTER HELE KIRUNA BY

Da myndighetene i den nordsvenske byen Kiruna innså at gruvevirksomheten truet nærmiljøet, tok de en drastisk beslutning: å flytte hele byen. Spesialtransportør Mikael Wallner og en av hans Volvo FH-lastebiler ble en del av det enorme flytteprosjektet.





”Vi flytter Hjalmar Lundbohmsgården i tre omganger, siden hele huset er for stort til å flytte på en gang.”

MIKAEL WALLNER,
BEDRIFTSEIER OG LASTEBILSJÅFØR

Det er ikke hver dag vi frakter noe så dyrebart! roper Mikael Wallner mens han flytter Volvo FH-lastebilen sin så sakte som mulig fremover. Gjennom høsttåken kommer en høyst uvanlig last til syne på tilhengeren. En del av et 120 år gammelt bygg som brukes som et lokalt museum, fraktes fem

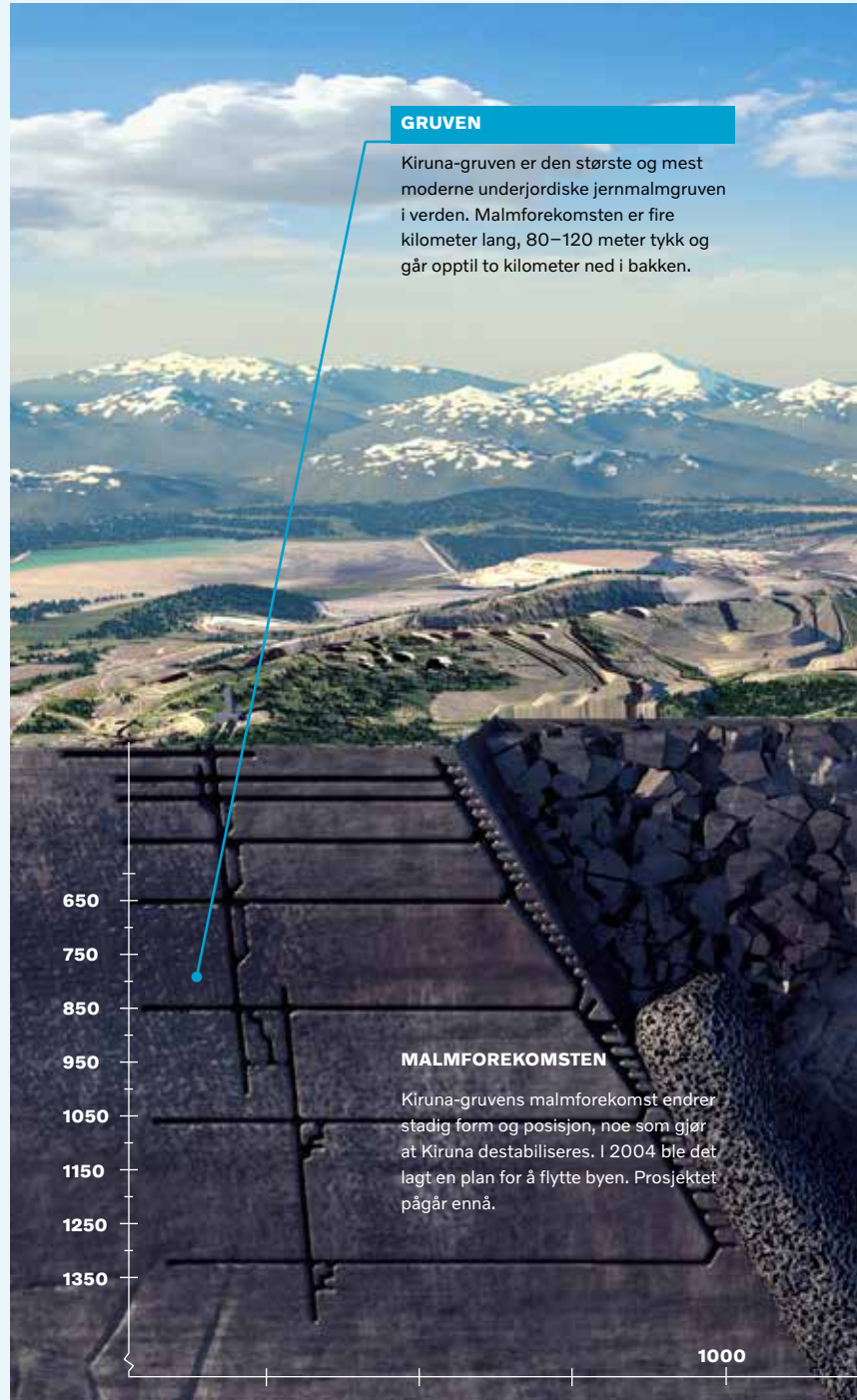
km til en ny beliggenhet i raskt voksende ”nye” Kiruna.

Rundt 20 000 mennesker bor i disse stemningsfulle omgivelsene dypt inne i Nord-Lappland, der verdens største jernmalmgruve ble grunnlagt i 1900. I mer enn et århundre har gruvearbeidere gravd så dypt at det nå går tunneler under hele byen. Dette har resultert i setninger som har svekket bygningenes struktur og dannet store sprekker i selve jorden som blir bredere og nærmer seg byen med flere meter hvert år.

Hvis ikke det ble satt i gang flytting nå, fryktet man at store deler av Kiruna ville forsvinne ned i jorden i løpet av det neste århundret. Denne frykten førte til at Luossavaara-Kiirunavaara AB (LKAB), som er det svenske statseide selskapet som driver gruva, tok den avgjørende beslutningen om å flytte de berørte delene av byen, hus inkludert, rundt fire kilometer lenger øst.

Mens de fleste av bygningene er blitt revet og gjenoppbygd på det nye stedet, har mange historiske og kulturelt viktige konstruksjoner måttet flyttes, nøye og forsiktig, ved bruk av lastebiler, tilhengere og traktorer, samt utstyr som trengs til presisjonsløfting og plassering.

Et særlig viktig bygg som nå fraktes trygt til sin nye beliggenhet på denne dagen, er Hjalmar Lundbohmsgården, som er en fredet bygning som nå fungerer som et lokalt museum. Hjalmar Lundbohm var LKABs første sjef i Kiruna, som hadde stor innvirkning på utformingen av byen. – Vi skal flytte åtte til ti hus totalt, sier Mikael Wallner. – Noen, som dette, må flyttes i deler. Vi flytter Hjalmar Lundbohmsgården i tre omganger, siden hele bygningen er for stor til å flytte



GRUVEN

Kiruna-gruva er den største og mest moderne underjordiske jernmalmgruva i verden. Malmforekomsten er fire kilometer lang, 80–120 meter tykk og går opptil to kilometer ned i bakken.

MALMFOREKOMSTEN

Kiruna-gruvens malmforekomst endrer stadig form og posisjon, noe som gjør at Kiruna destabiliseres. I 2004 ble det lagt en plan for å flytte byen. Prosjektet pågår ennå.

GRUVEN OG FLYTTEPROSJEKTET

Luossavaara-Kiirunavaara AB (LKAB) produserer rundt 80 prosent av all jernmalm som produseres i EU.

De har rundt 4000 arbeidere og er 100 prosent eid av den svenske staten. LKAB er opptatt av å skape en "grønn sone" mellom gruva og de gjenværende bygningene på det opp-

rinnelige stedet i Kiruna. De har gått inn for en smidig overgang, der dialogen med samfunnet er åpen og løpende og økonomisk kompensasjon har blitt tilbudt de berørte. Så langt er rundt 650 millioner euro utbetalt til lokalsamfunnet og grunneierne. Ytterligere én milliard euro er satt av til det pågående prosjektet.

BYEN KIRUNA – GAMMEL BELIGGENHET

Kiruna er den nordligste byen i Sverige og kan dateres tilbake til 1900, da LKAB bestemte seg for å grave etter jernmalm. Byen ligger mellom to fjell, Luossavaara og Kiirunavaara.

KIRUNA – NY BELIGGENHET

Flyttingen av Kiruna skjer i faser, hvor de viktigste historiske bygningene flyttes til det nye bysentrumet noen kilometer lenger unna.

A

B



FLYTTING AV HJALMAR LUNDBOHMSGÅRDEN

Hjalmar Lundbohmgården, av mange omtalt som "hertet av Kiruna", ble flyttet fra Kiruna sentrum til Luossavaara, en strekning på omtrent fire kilometer. På grunn av størrelsen måtte den flyttes i tre separate deler.

2000

3000

4000



på en gang. Vi skal frakte det omtrent fire km lenger nord, noe som vil ta rundt en halv dag å gjennomføre.

Ettersom de historiske bygningene veier mellom 120 og 330 tonn, må alle lastene på lastebilene beregnes nøyaktig, slik at balansen opprettholdes. Bortsett fra de fysiske utfordringene er den største logistiske hodepinen når du flytter bygninger, at trafikken på offentlige veier ikke blir forsinket. Veiene som konstruksjonene skal fraktes på, må stenges av og kontrolleres nøye.

Mikael Wallner forteller at veiene har blitt godt forberedt for den store flytteoperasjonen. Bygg- og anleggsfirmaet PEAB, som har det overordnede ansvaret for dette prosjektet, konstruerte spesielle ruter til og fra bygningene ettersom mange lå avsidesliggende til og uten veier som gikk helt til døren. – De måtte også flytte stolper, bussholdeplasser og andre hindringer for å rydde ruten vår, sier Mikael og

legger til: – Vi trengte også tillatelse fra Kiruna kommune til å sikre bæreevnen til broer og akvedukter.

Et stort og krevende prosjekt som dette avhenger naturlig nok av tett samarbeid mellom flere parter. Først eksponerer PEAB fundamentene, deretter hever underleverandøren Veolia konstruksjonene på bjelker ved hjelp av hydrauliske jekker. Ifølge Mikael Wallner er den vanskeligste delen å løfte bygningene. – Veolia løfter bygningene fra bakken ved å bruke Volvo hjullastere og gravemaskiner for å plassere dem på paller. Kollegaen min Lars Alm og jeg laster deretter husene fra bjelkene. Som med alt annet er det slik at jo mer du forbereder deg, jo bedre er det. Forberedelser er helt avgjørende.

Etter å ha tilbrakt 40 av sine 60 leveår på veien er det ikke å ta for hardt i å si at Mikael Wallner er en svært erfaren sjåfør. Han er oppvokst i en landbruksfamilie, og både bestefaren og faren har eid transportfirmaer. Da han

M WALLNERS SPECIALTRANSPORTER AB



Etablert:
2001.



Eier:
Mikael Wallner.



Antall ansatte:
Ti, der tre er utdannet
veitransportledere.



Antall lastebiler:
Åtte, der fire er Volvo.



Volvo-lastebilmodeller:
Tre Volvo FH16, én Volvo FH.



Store kunder:
Nordschakt, NCC og Skanska.



Last:
Alle typer spesialtransport.



etablerte seg, valgte Mikael en annen sektor enn familien da han bestemte seg for å fokusere på spesialtransport, og derfor fikk han Kiruna-oppdraget. – Jobben varierer fra dag til dag. Jeg liker utfordringer, det er da det blir interessant!

Når de er ute på anleggsplassen, jobber Mikael vanligvis sammen med kollegaen Jan. De har vært en del av det samme teamet i rundt 30 år og stoler på hverandre instinktivt med tanke på all logistikken som er involvert.

– **Jeg føler meg trygg** når jeg jobber med Jan. Det er viktig å forholde seg rolig. Den vanskeligste jobben har personen som går ved siden av og håndterer tilhengeren og følger med på helning, styring og vatring. Den som håndterer tilhengeren, har større ansvar enn sjåføren.

Hjalmar Lundbohmsgården er på flyttefot. Mikael snegler seg fremover så sakte som mulig mens den 30 meter lange konstruksjonen står sikkert på tilhengeren bak Volvo

FH. Jan Alm står ved siden av lastebilen, viser vei og sørger for at balansen opprettholdes. Lenger fremme i tåken står ansatte i PEAB og Veolia manngard og sikrer at veien fremover er klar.

Den fem kilometer lange flytteturen går gjennom avkjørselen Bromsgatan i byen før lastebilen begir seg ut på en langsom ferd på den avstengte hovedveien. Endemålet nås via en smal énfeltsvei ved Luossavaara. Det er møtt opp flere skuelystne når den historiske bygningen senkes trygt ned på stedet der den snart skal gjenåpnes som et intakt lokalt museum.

I mellomtiden kommer Mikael Wallner på at han tidligere faktisk har flyttet stort gods som er vanskelig å frakte, inkludert fly og båter. Det eneste som gjenstår på hans og Jans liste over ting de har ønske om å frakte, er ubåter og helikoptre. – Men nå har vi i det minste vært med på å flytte en by! sier han. ■



VOLVO FL ELECTRIC

Denne to-akslede Volvo FL Electric-lastebilen med en bruttovekt på opptil 16,7 tonn ser ut som en vanlig FL på utsiden. På innsiden er det likevel stor forskjell. Slik fungerer den:

1

Driftsbatterier

Volvo FL Electric har enten fire eller seks 600 V-batterier. I likhet med et vanlig batteri produserer et lastebilbatteri strøm ved at det skjer en rekke elektrokjemiske reaksjoner mellom anoden, katoden og elektrolytten. På Volvo FL er batteriet laget av litium-nikkel-mangan-kobolt-oksid, som har lav vekt. Hver driftsbatteripakke har en energikapasitet på 50 kWh og en anslått levetid på 8–10 år.

2

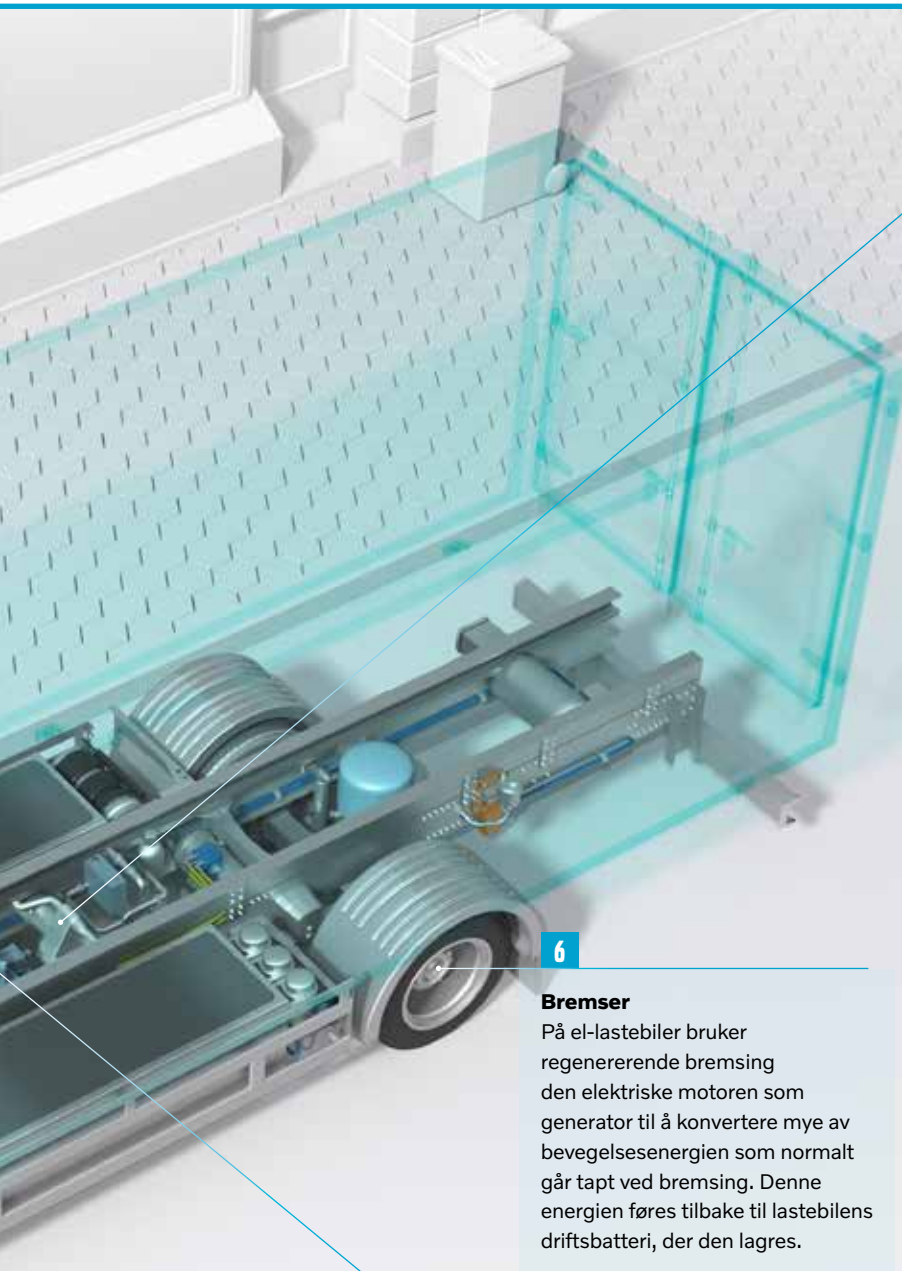
Modulær strømforsyning

Utfører en rekke funksjoner, inkludert lade- og kjølestyring. Den inkluderer også 24 V-batterier, samt styringsmekanismer for 600 V/24 V-konvertering. Selv om driftsbatteriene går på 600 V, brukes 24 V-batterier til å drive elektronikk i lastebilen og i førerhuset.

3

Elektrisk motor

Når elektrisk energi tilføres, skapes roterende magnetfelt, og rotoren begynner å snurre. Dette skaper den mekaniske energien som trengs for å sette lastebilens drev og hjul i bevegelse. Volvo FL Electric permanente magnetmotor har en makseffekt på 200 kW og 425 Nm dreiemoment. Dimensjonene på motoren er nøye beregnet for å gjøre den så liten og lett som mulig innenfor dens optimale område, både når det gjelder turtall og dreiemoment.



7

Luftkompressor

Luftkompressoren leverer luft til trykkluftbremsene. Trykkluftbremsene på Volvo FL Electric bruker Scroll-teknologi for å redusere støynivået, en spesialfunksjon fra medisinsk sektor, men som er tilpasset lastebiler.

6

Bremser

På el-lastebiler bruker regenererende bremsing den elektriske motoren som generator til å konvertere mye av bevegelsesenergien som normalt går tapt ved bremsing. Denne energien føres tilbake til lastebilens driftsbatteri, der den lagres.

4

Vekselstrøms- og likestrømslading

Lastebilen kan lades både med vekselstrøm og likestrøm. Dette gjør at du kan lade på industrianlegg ved å bruke de innebygde laderne. Du kan også lade på utvendige likestrømsstasjoner for raskere lading.

5

Totrinns girkasse

Den totrinns girkassen er utviklet og bygd av Volvo for å være kompakt og lett og likevel kunne utnytte motorens kapasitet fullt ut. Den gjør det mulig med jevne girskift og gir maksimalt dreiemoment fra start.

FORDELER

LANG LEVETID OG DRIFTSTID

Eieren drar fordel av lang driftstid, lang komponentlevetid og mindre behov for service. Dette fordi elektriske motorer er enklere, mer kompakte og har færre deler sammenlignet med vanlige motorer. Og siden lastebilen går på strøm, er det både færre bevegelige deler og færre vibrasjoner. Den lange driftstiden skyldes også konstruksjonen: På Volvo FL Electric er for eksempel kulelagrene optimalisert for lang levetid. Lastebilen har en rekkevidde på opptil 260 km, avhengig av antall driftsbatterier.

VOLVO-UTVIKLET GIRKASSE

En viktig grunn til at Volvo Trucks' FL Electric skiller seg ut, er den unike Volvo-utviklede og -produserte girkassen, som sørger for helkontrollert og sømløs kraft. Dette betyr at sjåførene kan starte med maksimalt dreiemoment, selv i bratte bakker. Dette i tillegg til den lette og kompakte motoren gjør at drivlinjen på Volvo FL Electric har høy ytelse. Den kan kjøres i svært lave hastigheter, bare noen få kilometer i timen, noe som gjør det enkelt og smidig å parkere og manøvrere på trange steder.

MINDRE STØY

Det har krevd mye tenking og kunnskap for å utvikle en nærmest lydløs og vibrasjonsfri lastebil. Det er 10 dB forskjell på lyden fra en passerende Volvo FL med dieselmotor og den elektriske utgaven. Det oppleves som halvparten så høyt. På tomgang er det nesten 40 dB forskjell! Støyen fra en Volvo FL Electric på tomgang er faktisk lavere enn støyen fra omgivelsene. Med en stillere lastebil er det enklere å frakte varer utenom rushtiden, noe som øker produktiviteten.

LEVERANDØRGUIDEN

CONTAINER



BNS Miljø AS

Hovedkontor:
Jerikoveien 14, 1067 Oslo

Depot/verksted: Landskaugveien 33, Ytre
Enebakk

Tlf: 22 90 92 50
Web: www.bns.no
E-post: salg@bns.no

FARTSSKRIVERE



Fartskriver AS

Bølervegen 40
2016 Frogner

Tlf: 23 37 84 00
Web: www.fartskriver.no
E-post: firmapost@fartskriver.no

Fartskrivere, flåtesystemer, alkoholås,
ryggekamera, sjåførkurs og oppfølging av kjøre-
og hviletid



Autodata AS

Torvaldslyst 30
1738 Borgenhaugen

Tlf: 69 10 24 80
Web: www.autodata-as.no
E-post: post@autodata-as.no

Fartsskrivere og analysesystem for kjøre- og
hviletider

KJETTING



FLOM KJETTING AS

Stokkevannveien 17
3962 Stathelle

Tlf: 35 96 87 90
Web: www.flom.no
E-post: bestill@kjetting.no



Rodin & Co AS

Industriveien 1
2020 Skedsmokorset

Tlf: 63 89 33 00
Web: www.rodin.no
E-post: rodin@rodin.no

Snøkjetting, verkstedutstyr, lys og varsling

KJØLING



Østerøyveien 46
3236 Sandefjord

Tlf: 33 42 84 50
Web: www.dometic.no
www.airconservice.no
E-post: firmapost@dometic.no

Ryggekamera, takmontert aircon for lastebiler,
ladere, omformere, kjølebokser.



Alfaset 3, Industriveien 6
0668 Oslo

Tlf: 23 14 20 90
Web: www.thermoking.no
E-post: post@thermoking.no

Transportkjøleaggregater fra



PLOGER



Mähler & Söner Norge AS

Vollmarka 3
7224 Melhus

Tlf: 909 35 698
Web: www.mahlers.no
E-post: roar.wehn@mahlers.no

Ploger, høvel

PÅBYGG



IGLOOCAR Norge AS

Karenlyst Allé 8B
0278 Oslo

Tlf: 958 20 862
Web: www.igloocar.no
E-post: ic@igloocar.no

Isolertskap for lastebiler og semitrailere /
tilhengere.



ISTRAIL ULEFOSS AS

Nordre Kullerød 17
3241 Sandefjord

Tlf: 907 655 11
Web: www.istrail.com
E-post: terje@istrail.com

Asfalt-, dumper-, krok-påbygg, tilhengere

LEVERANDØRGUIDEN



Maur Bilpåbygg AS

Bokerøyveien 6
3060 Svelvik

Tlf 33 77 17 10
Web: www.maur-bp.no
E-post: post@maup-bp.no

Hengere, påbygg



NOMEK AS

Grandevegen 13
6783 STRYN

Tlf 57 87 07 70
Web: www.nomek.as
E-post: post@nomek.as

Produksjon av mobile
slamavvannere, slamsugere og spylebiler.
Krokpåbygg og trekkvogner. Spesialbiler til
kadaverinnsanking og andre kundetilpassede
påbygg.



Nor Slep AS

Pindsleveien 21
3205 Sandefjord

Tlf 33 48 93 70
Web: www.norslep.no
E-post: norslep@norslep.no

Et bredt utvalg av hengere og påbygg til bil. Alt
fra rimeligste standard henger til
spesialtilpassede dumperbil – valget er ditt.



RICH.STEEN®

DEN LANGSEKTIGE PARTNER

Rich.Steen AS

Stanseveien 40
0976 Oslo

Tlf: 67 900 900
Web: www.richsteen.no
E-post: post@richsteen.no

Vi representerer Joab og Sørling IIsbo

Renovasjonsaggregat, krok, lift, dumpere og
tilhengere



SKAB Norge AS

Gamleveien 453
1484 Hakadal

Tlf. 22 90 66 90
www.skab.no
E-post: thomas.myrvang@skab.no

Distribusjons- og spesialskap, kjølfrys,
tilhengere/semi-trailer



Zetterbergs Industri AB

Zetterbergsväg 1
740 46 Östervåla,, SVERIGE

Tlf: +46 0292-705 00
Web: www.zetterbergs.se
E-post: info@zetterbergs.se

Dumpere, tipp, hengere

UTSTYR



Bevola Norge AS

Lågaveien 9 B
3262 Larvik

Tlf 33 12 17 00
Web: www.bevola.no
E-post: office@bevola.no

Verktøykasser, skjermer, ryggekamera,
radiostyring for bakløftere, hydraulikktanker og
pumper, Bevogrip sandstrøer, Rotogrip
automatkjetting



Hellanor

HELLANOR AS
Industriveien 26
1481 HAGAN
Tlf: 67 06 60 00

Web: www.hellanor.no
E-post kundeservice@hellanor.no

Lys, elektrisk, bildeler og tilbehør, verktøy,
kjemi samt verkstedutstyr og materiell.





GATESMART

Det neste trinnet med tilkobling gjør at lastebiler kan koble seg til infrastruktur og andre kjøretøy. Dette åpner for en rekke nye smarte trafikkløsninger som øker sikkerheten, forbedrer trafikkflyten og reduserer utslippene. I California undersøker Volvo Trucks hvordan dette vil påvirke transportnæringen, og hvordan det kan hjelpe lokalsamfunn som sliter med kødannelse.



En typisk Volvolastebil er koblet til fjerntliggende mobilmaster og satellitter som gjør at den kan navigere med GPS eller koble til flåtestyringstjenester for vedlikehold. Volvo-konsernets spesialister på tilkoblede kjøretøy tror imidlertid at det neste trinnet med lastebilteknologi vil være mer lokal. Dette kan frigjøre potensialet til tilkoblet kjøretøyteknologi for å løse store utfordringer, for eksempel å gjøre transportnæringen mer produktiv og forbedre livskvaliteten til lokalsamfunn som er berørt av tungtrafikk.

De jobber med et sett av teknologier som gjør at en lastebil kan kommunisere nærmest i nåtid med andre kjøretøy og infrastruktur rundt seg. Disse omfatter radiobølger til mellomdistanserekommunikasjon som kan "føle" opptil 500 meter foran seg, i tillegg til høyhastighets 5G-nettverk som gjør at kjøretøy kan koble seg til omgivelsene i hastigheter på opptil 20 ganger raskere enn dagens 4G-nettverk.

– Det vil gi lastebilen og sjåføren informasjon i sanntid, noe som vil gjøre dem i stand til å planlegge og reagere på endringer idet de skjer. Disse teknologiene kan føre til bedre trafikkflyt, sikkerhet og effektivitet, sier Jenny Elfsberg, som leder Volvo-konsernets Connected Solutions Innovation Lab i California, hvor hun har til oppgave å knytte kontakter for å samarbeide om nye teknologier, inkludert tilkobling.

Som så mange andre steder i verden trenger California løsninger for å få trafikken til å flyte bedre. Delstaten har allerede en blomstrende økonomi og en økende befolkning. I tillegg har mengden budtjenester og bildelingstjenester, som er drevet frem av Californias innovative teknologisektor, sørget for enda flere biler på veiene. I mange byer og transportknutepunkter har kødannelsen bare blitt verre og verre de siste årene og medfører lange og kostbare forsinkelser for både pendlere og transportselskaper.

Heldigvis har California et forsprang når



”Det vil gi lastebilen og sjåføren informasjon i sanntid, noe som vil gjøre dem i stand til å planlegge og reagere på endringer idet de skjer. Disse teknologiene kan føre til bedre trafikkflyt, sikkerhet og effektivitet”

JENNY ELFSBERG
VOLVO GROUP CONNECTED SOLUTIONS
INNOVATION LAB



Fordelene ved tilkobling

- Transportnæringen kommer til å få se mer og raskere tilkobling mellom lastebiler og omgivelsene, inkludert andre kjøretøyer og infrastruktur. Dette vil forbedre driftstiden til lastebilen betydelig.
- Veksten innen tilkobling drives i stor grad av utviklingen av teknologi for både lastebiler og infrastruktur, samt tilgjengeligheten av rimelig maskinvare.
- Økt tilkobling i sanntid kan bidra til å løse trafikkproblemer som sikkerhet, køer og miljøpåvirkning. Det legger til rette for en gradvis innføring av andre avanserte transportteknologier, inkludert automatiserings- og elektromobilitetsløsninger.
- Med en blanding av fremtidsrettede offentlige etater og gründere er California et ideelt sted for å drive frem innovative tilkoblingsløsninger som vil revolusjonere måten mennesker og gods flyttes på.



JENNY ELFSBERG

Begynte i Volvo-konsernet i 1998 mens hun fullførte universitetsprosjektet sitt hos Volvo Powertrain. Hun har jobbet med motor- og programvareutvikling i mange forskjellige roller. I perioden 2009–2018 var hun direktør for nye teknologier hos Volvo CE (Volvo Maskin) og ledet et team med forskere som vurderte nye teknologier og utviklet nye konsepter.



DR. ARAVIND KAILAS

Spesialiserer seg på å overføre teknologiske trender og samfunnsbehov til forretningsstrategi og innovasjon. Han har vært i Volvo-konsernet i over fem år og jobber med å styrke organisk innovasjon og offentlige tiltak gjennom samarbeid på tvers av ulike sektorer. Han fremmer selskapets kreative ressurser og viktige teknologiposisjoner i forskjellige fora og har vært med på å etablere Volvo-konsernet som en pålitelig "tankesmed" i California.

”Vi er i en sonderingsfase akkurat nå, så offentlige etater og privatkunder har en stor rolle å spille ... Ved å samarbeide kan vi finne frem til de beste måtene å drive næringen fremover på.”

DR. ARAVIND KAILAS,
FORSKNINGS- OG INNOVASJONSSJEF,
VOLVO GROUP NORTH AMERICA

det gjelder å finne løsninger: en kultur for innovasjon og gründervirksomhet, ambisiøse klimamål og fremtidsrettede offentlige etater.

Så hvordan vil nye typer tilkobling bidra til å forbedre trafikken i California? Tester i byen Carson, sør for Los Angeles, kan vise hvor veien går videre. Som del av et delstats-finansiert FoU-prosjekt demonstrerte Volvo Trucks, sammen med andre samarbeidspartnere fra privat og offentlig sektor, et konsept kalt ”Eco-Drive” ved å koble lastebiler til smarte lyskryss langs utvalgte transportkorridorer. Via trådløs kommunikasjon innhenter lastebiler SPaT-data (Signal Phase and Timing) fra lyskrysset når de er i nærheten. Hver lastebil integrerer så SPaT-dataene med GPS-koordinatene og hastigheten, så vel som lyskryssets adresse, for å generere en kjørehastighetsprofil i sanntid. Dette gjør det mulig for sjåføren å unngå brå akselerasjon eller oppbremsing når han nærmer seg lyskrysset.

Det overordnede målet er å redusere stopp og kødannelse for å forbedre helse og livskvalitet i lokalsamfunn langs transportkorridorer. Eco-Drive-konsepter blir evaluert på trafikkårer i nærheten av travle havner i San Pedro Bay i Sør-California. Rundt 70 prosent av all import og eksport i USA skjer gjennom havner i California, så ved å få trafikken til å flyte mer effektivt langs disse sammenknyttede rutene kan det oppnås betydelige effektivitetsgevinster for varer som strømmer inn og ut av USA.

– Eco-Drive viser at det er mulig å bruke denne teknologien i praksis, men det er bare begynnelsen, sier Jenny Elfsberg.

I fremtiden, forklarer hun, kan disse teknologiene brukes til en rekke effektivitetsforbedringer, som å tilby grønne

korridorer for å prioritere busser, kjøretøy med farlig gods eller forsinket last. I mellomtiden kan sensorer på infrastruktur gi statusrapporter og trafikkinformasjon til flåteledere så de kan planlegge ruter bedre.

– **I dag er det** forsinkelse i informasjonen som sjåførene får fra omgivelsene, fordi dataene må sendes opp til nettskyen og tilbake. Men i fremtiden vil informasjonen bli optimalisert, nesten umiddelbart. Den vil også bli mer interaktiv, sier Jenny Elfsberg.

Informasjon i sanntid kan bidra til å gjøre trafikk-planleggingen veldig dynamisk og takle den typen køproblemer som byer i California og rundt om i verden sliter med. Økt tilkobling vil også forbedre sikkerheten i selvkjørende løsninger, som gradvis blir innført i samfunnet.

Satellittkontoret til Volvo-konsernets Nord-Amerika-divisjon ligger i Costa Mesa, en time sør for Los Angeles. Her jobber forsknings- og innovasjonssjef Dr. Aravind Kailas, som er ekspert på tilkobling og jobber med utvikling av offentlig politikk.

– En viktig grunn til at bedre tilkobling nå blir mulig, er fordi elektronikken er blitt langt rimeligere og trenger



langt mindre batteristrøm. Og det gjør det mulig å legge til flere sensorer i både kjøretøy og infrastruktur, sier han. – Vi vil se mer tilkobling mellom kjøretøy og andre kjøretøy og infrastruktur, raskere tilkoblinger og flere tilkoblingsalternativer. All denne tilkoblingen vil løse flere problemer.

Dr. Aravind Kailas mener også at samarbeid med lokale myndigheter og kunder vil være viktig fremover.

– I California er det mange kreative lovgivere og teknologiske innovatører. Det er den rette blandingen av folk for å utvikle og distribuere innovative transportløsninger. For tiden er vi i en utforskende fase, så både offentlige etater og kunder vil spille en stor rolle i å sørge for at disse nye teknologiene blir kommersielt tilgjengelige. Ved å samarbeide kan vi finne frem til hvor veien går videre. ■



Eco-Drive-konseptet

- Eco-Drive innhenter trådløst informasjon i sanntid om lyskryss og tidsdata. Den gir lydlig og visuell tilbakemelding til lastebilsjåførene, slik at de kan regulere og optimalisere hastighetsprofilene.
- Eco-Drive har potensial til å gjøre trafikkflyten jevn, redusere støy og øke vegkapasiteten.

Tilrettelegging av tilkobling i fremtiden

FLERE ULIKE TEKNOLOGIER

På samme måte som mobilen bruker 3G til samtaler, Bluetooth til å koble til headsettet ditt og Wi-Fi til å koble til det lokale nettverket, kommer tilkoblede kjøretøy og infrastrukturer til å avhenge av en rekke forskjellige teknologier til kort- og langdistansekommunikasjon. Det finnes ingen universalløsning for alle transportproblemene.

DEDIKERT KORTDISTANSEKOMMUNIKASJON

Kortdistansekommunikasjon (omtrent 300 m) i sanntid som ikke er avhengig av telekominfrastruktur, for eksempel mobilmaster.

5G

5. generasjons digitale mobilnett. Nettverket vil være betydelig raskere enn det som er mulig i dag (det er opptil 20 ganger så raskt som 4G LTE), og det forventes å fremme maskinbaserte, IoT-sentriske funksjoner (Tingenes internett), som omfatter selvkjørende og tilkoblede maskiner.

SKAB

Lagab®

Med lastebommer eller et ekstra nivå lasteplan får du mulighet til å utnytte volumet maksimalt under de lengre transportene.

Vi har løsningen for deg.

Langtransport

– kraft, styrke og volum



SKAB er leverandør til



SKAB NORGE AS

SKAB Norge AS, Gamleveien 453, 1484 Hakadal, tlf 22906690, www.skab.no, thomas.myrvang@skab.no

VI TAKKER FOR VALGET AV MÄHLERS BRØYTEUTSTYR

Mählers sikkerhet
er kundens
trygghet!



MÄHLERS

Mählers Norge AS Vollmarka 3, 7224 Melhus

Tfn +47 909 35 698 | roar.wehn@mahlers.no | www.mahlers.no

Alta leverer – igjen...

Holten Transport AS har nylig kjøpt sin 5. Volvo, av totalt 6 biler. Den nye er en Volvo FH 650 8x4 (tridem) og kjerre. Firmaet er et gammelt solid Alta-firma som bedriver transport innen forkjøring, kran, tipp, krokloft og bulk. Påbygget er fra VM Tarm i Danmark. Bilen er solgt av Trond Nordli, Nordic Last og Buss AS.



En helt spesiell bil til Christian Malmin AS

Dette firmaet holder til i Hommersåk i Vestfold og har totalt 6 biler i bilparken. Nå har de kjøpt inn en helt spesiell Volvo FH 500 I-Save med Turbo Compound, Dual Clutch, VDS, I-See topografisk cruisecontrol og ellers helt fullspekket med alt av utstyr. Dette skal være den eneste bilen i Norge som er utstyrt med superkomboen Turbo Compound og Dual Clutch. Den skal inn i thermokjøring. Bilen er solgt og levert av Ole Jacob Gryte, Volmax AS avd. Borgeskogen.



Flott kranbil til Stryn

HS-Kran AS har kjøpt inn en Volvo FH 540 8x2 med krypgir og Globetrotter førerhus, blant annet. Dette er firmaets kranbil nummer 2, begge er Volvo. Påbygger er Vognteknikk AS og bilen skal hovedsakelig utføre oppdrag i Nordfjord. Sjåfør på bilen vil være Espen Aarnes Søggaard. Bilen er solgt og levert av Jan Erik Roset, Trucknor Sogn og Fjordane AS.



Volvo FH16 650 til Alta

Alta Logistics AS er et datter selskap av SR-Gruppen. Den nye bilen er en Volvo FH16 650 6x2 med Globetrotter XL førerhus. Den skal gå innen offshore. Påbygger er Svetsab. Bilen er solgt i et samarbeide mellom Arild Iden, Trucknor AS og Trond Nordli, Nordic Last og Buss AS.



Transferd AS med ny Volvo FH 540

Firmaet som har hovedsete i Førde, har en bilpark på hele 70 biler. Nå har de kjøpt en ny Volvo FH 540 6x2 trekkvogn med Dual Clutch. Bilen skal gå i transport for Lerum frakt AS, som igjen går for Lerum fabrikker med saft, juice og syltetøy. Påbygger er FJ Lastvagnar AB. Bilen er solgt og levert av Jan Erik Roset, Trucknor Sogn og Fjordane AS.



THERMO KING NORGE AS

Miljøfyrtårn sertifiseringen er et steg på vei for å møte våre miljøbevisste kunders leverandørkrav, og for å vise egne ambisjoner!



Norge er en internasjonal miljøreferanse innen matvaretransport. Seriøse norske thermotransportører har med sitt miljøengasjement og temperaturkrav investert i Thermo King CryoTech miljøvennlige transportkjøleaggregater. Vi takker våre kunder for valget av våre fremtidsrettede løsninger. Våre kunder har gjort Thermo King Norge AS til verdens største leverandør av Thermo King CryoTech transportkjøleaggregater.

FORDELER MED CO₂-KJØLING

- Ingen utslipp av fossilt brennstoff
- Inneholder ikke HFK-gasser
- Lav støy - PIEK-sertifisert
- Rask temperatur gjenvinning etter døråpninger
- Lavere vekt på bilens foraksel
- Små ytre mål
- Lenger driftstid
- Bedre matkvalitet
- Redusert varesvinn
- Full service og reparasjonsavtale



■ Miljø

Thermo King Norge leverer i dag det eneste bærekraftige, nullutslippssystemet innen kjøling, frys og varmetransport. CryoTech sparer miljøet for utslipp, sjåfør og nabolaget for støy samtidig som varens temperatur opprettholdes gjennom hele dagen, fra første til siste levering i transportprosessen.

■ Matvarekvalitet og økonomi

Thermo King CryoTech er basert på CO₂ lavtemperaturmedium av næringsmiddelkvalitet. Renhetsgrad 99,99 % er den samme gassen som gir bobler i brus og øl

(kullsyre). CryoTech anleggenes høye kapasitet (kjøl, frys og varme) gir våre kunder et fortrinn ved at matvarene bevarer samme temperatur og kvalitet fra lager til butikk, uavhengig av distanse, antall leveringer og tid. Thermo King CryoTech aggregatene er nesten støyfrie. Desibelnivået er fra 49 til 58 dBA, tilsvarende visking mellom to personer. Dette gjør nattlevering mulig.

■ Hva med din butikk?

• Hva betyr det økonomisk for din forretning at varesvinn blir redusert og kundene handler varer med bedre kvalitet og holdbarhet?

• Hvilke fordeler ser du i at din transportør velger et aggregat som knapt kan høres og ikke forurenser miljøet?

■ Gassleveranse

CO₂ av næringsmiddelkvalitet leveres av Nippon-Gases Norge AS. Vi har et godt samarbeide i opplæring av våre kunder. De står for utplassering av fyllstasjoner, overvåking og vedlikehold av disse. De behandler biproduktet CO₂ fra gjødselproduksjonen på en energieffektiv måte og omsetter resirkulert CO₂ til næringsmiddelindustrien og til våre kunder.



Thermo King Norge AS

Telefon 23 14 20 90 | Alfaset 3 | Industrivei 6 | 0668 Oslo | www.thermoking.no

Tre Volvo til Magnus Nistad AS

Nylig feiret dette familiefirmaet sitt 50 årsjubileum, og de åpnet i den anledning en ny terminal på Sande i Sunnfjord. De transporterer næringsmidler og annet gods hovedsaklig rundt i hele Norge. Totalt har de 40 biler, hvorav hele 35 er Volvo. Nå har de kjøpt inn 3 nye Volvo FH 540 6x2 trekkvogner. Bilene er solgt og levert av Odd Bjarne Tveit, Trucknor Sogn og Fjordane AS.



Volvo FMX til Sylteosen Betong AS

Firmaet holder til i Elnesvågen i Møre og Romsdal og produserer og distribuerer ferdigbetong, samt komplette avløpssystemer. De har nå kjøpt en Volvo FMX 500 8x4 med Putzmeister betongtrommel levert av Lium AS. På bildet den evig blide sjåfør Arnt Magne Reitan. Bilen er solgt og levert av Terje Aure, Wist Last & Buss AS, Molde.

To nye Volvo FH til Arne Olsbakk Transport AS

Firmaet holder til på Koppang i Østerdalen og en stor oppdragsgiver er Felleskjøpet. Nå har de kjøpt inn 2 nye Volvo FH 540 8x2 Tridem med Dual Clutch, I-See, VDS Personal og elektrisk oppvarmet frontrute, samt lasteindikator. Firmaet har nå 5 Volvo i bilparken. Bilen er solgt og levert av Uno Veiby, Volmax Hamar AS.



Nok en Volvo FH til Trøndelag

Mikkelsen Transport AS holder til i Limingen i Trøndelag, og sysselsetter seg med snørydding, massetransport og asfaltkjøring. Totalt har de 3 biler i firmaet. Nå har de gått til innkjøp av en Volvo FH16 650 8x4 med asfaltbalje og brøyteutrustning fra NorSlep AS. Sjåfør på bilen er Bjørn Mikkelsen. Bilen er solgt og levert av vår aktive mann i Namsos, Trond Arnø, Wist Last & Buss AS, Namsos.



Sjåføren ville ha Volvo...

TFT AS holder til i Alta og driver i hovedsak med thermo og langtransport. De er en gammel aktør innen transportmarkedet på nordkalotten. De ville ha en sjåfør som de visste var dyktig, og det eneste kravet han hadde var: Jeg må ha en VOLVO... Og dermed ble det en Volvo FH 540 6x2. Bilene er solgt av Trond Nordli, Nordic Last og Buss AS.



En Volvo FH 540 til Vestre Jacobselv, eller så langt nord man kan komme

Vadsø Transportservice har postadresse i Vestre Jacobselv og sysselsetter seg innen graving og tippkjøring. De har totalt 3 Volvo i bilparken. Den nye bilen er en Volvo FH 540 6x2 kombi trekkvogn/tipp med påbygg fra NorSlep AS. Bilen er i vant stil solgt av Trond Nordli, Nordic Last og Buss AS.



Maur Bilpåbygg AS er en av landets største påbygger. Vi er i dag ca. 50 ansatte og har produksjon og kontorer i Svelvik, 20km sør for Drammen. I tillegg til dette har vi et eget serviceverksted i Oslo.



Vi har egen produksjon av Maur dumperkasser, plan containerrammer og tilhengere. Vi er også forhandler av Hydrolift krokkløfter. Ta kontakt med oss så kan vi bygge din neste lastebil.



Maur Bilpåbygg AS
Postboks 10, 3061 Svelvik * Telefon 33 77 17 10 Mail: post@maur-bp.no
www.maur-bp.no

Ny Volvo FH16 til H. Wik Transport AS

Firmaet holder til i Ulefoss og sysselsetter seg innen tømmertransport. De har nå kjøpt inn en Volvo FH16 750 6x4 med løftetandem, I-See cruisekontroll og VDS blant annet. Bilen er solgt og levert av Inge Nyberg, Volmax AS Telemark.



Nær Trans AS med ny Volvo FH16

Firmaet holder til i Namsos og kjører i hovedsak thermovarer. Nå har de kjøpt inn en Volvo FH16 750 6x4 trekkvogn. Påbygger er IM Stiholt og FL Buur i Danmark. Totalt har firmaet 6 biler. Sjåførere på bilen vil være Thomas Brekk og Frode Karlsen. Bilen er solgt og levert av Trond Arnø, Wist Last & Buss AS, Namsos.

Ny Volvo til pioner innen langtransport

Falsen Transport AS i Alta er antagelig en av få gjenværende innen thermotransport i nord. For dette firmaet er det bare Volvo som duger, noe som selvfølgelig er hyggelig å høre for oss i Volvo. Nå har de kjøpt en ny Volvo FH 540 6x2 med VDS og Globetrotter førerhus. Påbygget er fra Ekeri AS. Bilen er solgt og levert av Trond Nordli, Nordic Last og Buss AS.



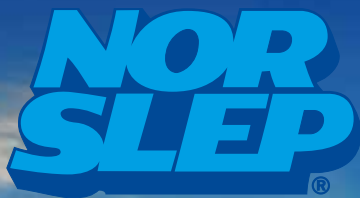
Alta kjøper nok en Volvo...

Strifeldt Transport AS i Alta har kjøpt sin Volvo nummer 2. En Volvo FH 540 6x2 med Globetrotter førerhus. Alta Lastebilstrål AS er fast oppdragsgiver. Påbygget er det Volvo/Svetsab som har levert. Og hvem andre enn Trond Nordli har solgt bilen... Den er levert av Nordic Last og Buss AS.



Nok en Volvo til Vadsø

Mietinen Maskin AS holder til i Vadsø, og har flere ben å stå på. De står til tjeneste med alt innen graving, kran og tipp. Nå har de kjøpt inn en Volvo FH 540 8x4 tippbil. Påbygget er fra NorSlep. Bilen er solgt og levert av Trond Nordli, Nordic Last og Buss AS. Verdt å nevne er at dette er firmaets 5 Volvo av totalt 8 biler.



TOTAL COMMITMENT SINCE 1983



ORIGINALEN !

NORGES RÅESTE KROKHENGER KOMMER FRA SANDEFJORD

→ Konstruert for fremtidens krav til effektivitet.

KONTAKT:

Nor Slep AS
+47 33 48 93 70
norslep@norslep.no

Geir Andre Eide
+47 913 86 290
geir@norslep.no

Ole Mikal Hausberg
+47 988 29 522
omh@norslep.no

John Sigve Johnsen
+47 911 17 782
jsj@norslep.no

WWW.NORSLEP.NO





Ny Volvo FH til Husvogn AS

Firmaet holder til på Melhus, rett utenfor Trondheim og sysselsetter seg med frakt og flytting av husvogner og thermotransport. De har nå kjøpt inn en Volvo FH 540 6x2 trekkvogn med Dual Clutch og VDS blant annet. Eiere av firmaet er Hege og Tommy Husby. På bildet ser du Tommy Husby. Bilen er solgt og levert av Bjørn Danielsen, Wist Last & Buss AS, Trondheim.

Godt utstyrt Volvo FH til Hølen i Akershus

FO Montasje Transport AS holder til i Hølen i Vestby Kommune. En av de arbeidsområder de har, er å sette opp midlertidige autovern ved veiarbeid. Nå har de kjøpt en veldig godt utstyrt Volvo FH 540 6x4 trekkvogn med kran. Av utstyret kan nevnes, I-See topografisk ACC, VDS Personal med styreassistent og nødbrems, lasteindikator, WRC, Retarder, My Truck navigasjon og ikke å glemme, kaffetrakter... Påbygget er flyttet over fra forrige bil av Holmens Auto AS, der en Palfinger kran og svingskive var inkludert. Bilen er solgt og levert av Runar Nilsen, Volmax Råde AS. Sjåfører på bilen vil være Henrik Lehn.



Volvo-invasjon i Alta

I denne utgaven av Volvo på vei, er det solgt påtagelig mange Volvo i Alta, så vår eminente selger Trond Nordli, har hatt en travel sommer. Nå har firmaet Børre Andersen Transport AS kjøpt inn Volvo nummer 2, en Volvo FH 540 6x4 tippbil med brøyteutstyr. Bilen har VDS og tandemløft. Påbygget er det NorSlep som står for. De er medlem i Alta Lastebilsentral, og kort fortalt transporterer de alt fra A til Å. Trond Nordli har solgt bilen og den er levert av Nordic Last og Buss AS.

Volvo FM 370 til saftbygda Sogndal

Maskinsenteret Sogndal driver med salg og reparasjoner av Valtra traktorer og annet landbruksrelatert utstyr. De har nå kjøpt inn en Volvo FM 370 6x2 med Gleobetrotter førerhus og svingbar boggi. Påbygger er Knaz-Monza. Bilen er solgt og levert av Jan Erik Roset, Trucknor Sogn og Fjordane AS.



Volvo FH 540 til Florø

Firmaet T. Larsen Transport AS har tilhødssted i Florø, og i bilparken er det 7 vogntog og 2 kranbiler. 5 av disse er Volvo. Nå er det kjøpt inn en Volvo FH 540 6x2 trekkvogn med Dual Clutch. Den nye bilen skal hovedsakelig gå i glass- og stykkgodstransport. Bilen er solgt og levert av Jan Erik Roset, Trucknor Sogn og Fjordane AS.

Spesialister innen

MILJØPÅBYGG OG LASTEBILPÅBYGG

Våre tjenester:

- Design, 3D-tegning, konstruksjon og materialvalg
- Funksjonalitet og kundespesifikke løsninger
- Fagkompetanse innen elektro, pneumatikk og hydraulikk
- Sveising og montering
- Sandblåsing og overflatebehandling

Nomek driver utvikling og produksjon av miljøpåbygg for slamhåndtering og spesialpåbygg/løsninger for industrien. Bedriften er også et anerkjent påbyggverksted for krok-biler og trekkvogner, kjent for gode løsninger, høy kvalitet og pålitelige leveranser. Nomek leverer til et bredt spekter av kunder i hele Norge.

NOMEK AS

Grandevegen 13 | 6783 STRYN

TELEFON 57 87 07 70 | post@nomek.as

■ www.nomek.as



nomek.as

100% NORSK



Member of VBG GROUP

BEHIND THE DRIVER. ALL THE WAY.

Mil etter mil med elendig, bratt vei, med tung og dyrebar last som skal leveres før kvelden. En vanlig dag på jobb for deg, med andre ord. Vi har stor respekt for den viktige jobben alle lastebilsjåfører gjør. Derfor har drivkraften vår siden starten av 1951 vært å utvikle sikre, robuste og smarte koblingssystemer for lastebiler. Koblinger som bidrar til å gjøre hverdagen din enklere og tryggere. Vi er alltid bak deg. [Les mer på vbg.no](http://vbg.no)



The Strong Connection

Fire nye renovasjonsbiler til Namsos

Retrans Midt AS har kjøpt inn hele 4 nye Volvo FM 420 6x2 renovasjonsbiler med renovasjonsaggregater levert av Geesinkorba. Bilene er solgt og levert av Trond Arnø, Wist Last & Buss AS, Namsos.



Volvo FH til Per Børset i Rindal i Trøndelag

Per Børset eier og drifter denne bilen selv, i regi av Surnadal Transport AS. Med Surnadal som utgangspunkt trafikkerer han både sørover og nordover i vårt langstrakte land. Den nye bilen er en Volvo FH 540 6x2 med HFR

treakslet påhengsvogn, der både bil og henger har påbygg fra Bussbygg AS. På bildet en stolt eier Per Børset. Bilen er solgt og levert av Terje Aure, Wist Last & Buss AS, Molde.



Larsen Maskin og Transport AS med ny Volvo FH

Firmaet holder til på Tiller, rett i nærheten av Trondheim. De driver med anleggskjøring i Trøndelag. Nå har de kjøpt en Volvo FH 540 6x4 med blant annet Dual Clutch, VDS og tandemløft. Den er også utstyrt med et Sørting påbygg, levert av Larsnes Last og Buss. Sjøføren på bilen er Stig Fornes. Bilen er solgt og levert av Bjørn Danielsen, Wist Last & Buss AS, Trondheim.



Volvo FH til Vaadan Transport AS



Firmaet holder til i Trondheim, og den nye bilen, en Volvo FH 540 8x2 trekkvogn med VDS og I-See blant annet, skal gå i thermotransport landet rundt. På bildet ser du bileier Atle Vaadan og sjåfør Bjørnar Aastum. Bilen er solgt og levert av Bjørn Danielsen, Wist Last & Buss AS, Trondheim.



Volvo FH 500 til Trond Johnsen's Transport AS

Firmaet holder til på Furnes, rett sør for Hamar. De driver med flere typer transport, blant annet går noen av bilene for Asko. De har hele 12 Volvo i bilparken. Nå har de kjøpt en velutstyrt Volvo FH 500 6x2 trekkvogn utstyrt med blant annet Turbo Compound, I-See, ACC, VDS og lasteindikator. Bilen er solgt og levert av Uno Veiby, Volmax Hamar AS.



CARBOMIX

Ny CIFA-forhandler i Norge

Vi tilbyr:

- # Landsdekkende servicenettverk
- # Stort reservedelslager
- # Leveringsklare standardbiler på lager
- # Vi sikrer levering av deler til gamle og nye CIFA-produkter i Norge

Kontakt oss på telefon 90 80 54 45

E-post: firmapost@carbomix.no

TRADISJON | HÅNDVERK | KVALITET



Volvo FH 540 til Rørvik i Trøndelag

Sandnes Transport og Terminal AS har totalt 18 større lastebiler, av disse er 8 Volvo. De tilbyr alt av transport og krankjøring og har i tillegg sin egen havneterminal. Nå har de kjøpt en Volvo FH 540 6x2 trekkvogn med Dual Clutch og VDS. Den nye bilen skal i hovedsak gå med thermogods. Påbygget er det FJ påbygg som har levert. Bilen er solgt og levert av Trond Arnø, Wist Last & Buss AS, Namsos.



Ny Volvo tankbil for melk til Tine

Tine, avdeling Byrkjelo, har kjøpt inn en Volvo FH 540 6x2 med blant annet Dual Clutch og VDS. Bilen skal inn i melketransport og påbygger er danske VM Tarm. Bilen er solgt og levert av Fleet Sales Volvo Norge AS.



Betongbil til Førde

Sunnfjord Betong AS i Førde har nylig kjøpt inn en ny godt utstyrt Volvo FH 540 8x2 med blant annet VEB og VDS. Bilen er utstyrt med teleskoprenne. De leverer ferdigbetong til store og små prosjekter. Påbygget er fra Lium AS. Bilen er solgt og levert av Odd Bjarne Tveit, Trucknor Sogn og Fjordane AS.

Flott nye Volvo FH16 til Overhalla i Trøndelag

Kværnø Transport AS har kjøpt inn en Volvo FH16 750 8x4 med Mahler midtmontert skjær og brøyteutrustning, samt påbygg levert av He Plan AS. Firmaet driver med graving, massetransport, snørydding og busskjøring. De har 4 lastebiler og 1 buss – alle er Volvo. Sjåfører på bilen vil være John Terje Kværnø. Bilen er solgt og levert av Trond Arnø, Wist Last & Buss AS, Namsos.



Oskar Brugrand AS har kjøpt nok en Volvo

Firmaet driver entreprenørvirksomhet i Lærdal og har totalt 4 Volvo. Den nye bilen er en Volvo FH 540 8x4 dumper med VDS, krypgir og tandemløft. Den nye bilen skal gå i massetransport. Påbygget er fra NorSlep. Bilen er solgt og levert av Jan Erik Roset, Trucknor Sogn og Fjordane AS.



Solid Volvo FMX til Feiring Bruk AS

Firmaet har flere pukkverksavdelinger og den nye skal inn i internkjøring i pukkverk. Bilen de nå har kjøpt er en Volvo FMX 540 8x4 med bladføring foran og bak. VDS og Powertronic girkasse. Påbygget er Meiller Kipper dumperkasse montert på Volvo-fabrikken. Bilen er solgt og levert av Jan Kvernbekk, Volmax Kongsvinger AS.



NYHET

MINDRE DRIVSTOFF – MER KRAFT

Volvo I-Save er vår mest drivstoffeffektive løsning noensinne.
Ta kontakt for prøvekjøring.

Les mer på volvotrucks.no/i-save

VOLVO I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress

