

BEDRE BREMSE BETALER SIG

Det startede med en nysgerrighed og et ønske om bedre bremsekraft, og nu er bremseprocenten på alle DTL A/S' vogntog øget markant. Kørselsleder Ulrik Eriksen har i spidsen for DTL A/S været igennem en lærerig udvikling, og nu er det hans store ønske, at andre i branchen vil lade sig inspirere af hans historie.

✍ Line Sorth Bendixen \ 📷 Hyldegger Fotografi

Det var ikke fordi, trailerne ikke kunne bremse. Men ofte kunne de kun lige nøjagtig bremse de 45 procent, der er lovens minimumskrav – også selvom en trailer lige var købt hjem fra producenten. Det undrede Ulrik Eriksen, der er kørselsleder i DTL A/S og tidligere vogntogmand. For når lastbilerne altid har så høj en bremseprocent, hvorfor har trailerne så ikke? Denne undren fik ham til at starte en undersøgelse af, om ikke der kunne gøres noget for at optimere trailerens bremseprocent – og det lykkedes.

– Lastbilerne og trailerne kunne jo godt bremse, men jeg tænkte, at hvis det nu kan gøres endnu bedre, hvorfor så ikke gøre det? Det blev en mærkesag for mig, hvordan vi som branche selv kunne gøre noget ved den her problemstilling, som mange af os oplever.

Ifølge Ulrik Eriksen er en af udfordringerne, at der i branchen er for stort fokus på det årlige syn af vogntoget frem for at forholde sig til, hvordan vogntoget bremser hele året rundt.

– Hvis bremserne var varme, kunne vores vogntog måske lige med nød og næppe gå igennem syn, men hvordan bremse det vogntog så efter et halvt år? Det er det, der bekymrer mig og optager mig. Det er det sikkerhedsmæssige aspekt i, at lastbilerne skal bremse godt hele året rundt. For vi ved aldrig, hvornår vi får særligt brug for det.

I samarbejde med en lastvogntogsmekaniker har Ulrik Eriksen nu fundet en måde, hvorpå trailerne bremser godt hele tiden – kolde som varme.

– Som det er nu, behøver vi ikke længere at varme vores bremser op. Vi kører til tjek med så kolde bremser som muligt, og så SKAL hele vogntoget bremse godt. For når chaufførerne starter hernede i Padborg om morgenen i ti graders frost, skal de ikke ud og varme bremserne op først for at være sikre på, at de kan bremse. Vores lastbiler skal bremse godt hver eneste dag, det betyder meget for os.

De justeringer, DTL A/S har foretaget på deres trailere, er naturligvis fuldt ud lovlige, og ifølge Ulrik Eriksen er det langt fra raketvidenskab. Derfor er det også hans store ønske, at andre vogntogmænd har lyst til at udvikle sig sammen med ham. På den måde vil sikkerhedsniveauet stige i hele vejgodstransportbranchen, men det kræver en erkendelse af, at det, man har gjort indtil nu, kan gøres bedre.

En hel branche i udvikling

En af dem, der har hjulpet DTL A/S med at optimere bremserne på deres trailere, er værkstedet B & K Service A/S, der reparerer påhængskøretøjer. Her er de ifølge ejer og direktør Roeland L.F. Schultz netop nået til den erkendelse, at det kan og skal gøres bedre.

– Det, vi har arbejdet med i så mange år, er, at trailerens bremseprocent kun lige overholder lovens minimumskrav. Det er sådan, vi har lært det i sin tid, så jeg føler mig ikke flov over, at vi har gjort det sådan – det er jo bare uvidenhed, men nu ved vi bedre. Det er jo heller ikke, fordi en trailer, der bremser 45 procent, ikke bremser, men kunne den bremse 70 procent, er det da meget bedre. Nu kan vi se, at det netop kan gøres bedre, og derfor kan vi udvikle os. Så fremover kommer alle trailere til at kunne bremse det, de skal, og mere til, når de kommer ud herfra.

Hos B & K Service A/S er de således fast besludtede på, at de udelukkende vil lave



»Det er jo ikke fordi, der er den store videnskab i det her, alle andre lastvogntogsmekanikere vil også kunne gøre det.«

Polle Nielsen, lastvogntogsmekaniker B & K Service A/S





»Jeg vil derhen, hvor politiet tænker »Nå, det er en DTL A/S-lastbil, den gider vi ikke at stoppe.«

Ulrik Eriksen, kørselsleder
DTL A/S



DTL A/S

DTL A/S blev stiftet i 1992 og er i dag specialiseret i transport og formidling af grise og avlsdyr i ind- og udland.

Virksomheden står for formidling af 2,4 mio. smågrise og over 100.000 avlsdyr hvert år.

DTL A/S er placeret i Padborg og har 17 lastbiler, herunder 7 specialbyggede SPF-SuS-lastbiler.

DTL A/S er medlem af ITD.

→ trailere på denne måde fremover. En af de lastvognsmekanikere, der er blevet sat ind i, hvordan man justerer bremserne på den nye måde, er Polle Nielsen, og han kunne hurtigt se meningen med at gøre det på den her måde.

– Det er jo ikke, fordi der er den store videnskab i det her, alle andre lastvognsmekanikere vil også kunne gøre det. Der er nogle ting, jeg har hørt her, som jeg ikke har tænkt på før. Da jeg fik det at vide, kunne jeg sagtens se, at det gav mening, det er bare ikke noget, man lige går og tænker på til daglig.

Indstillingen til den nye metode er positiv hos B & K Service A/S, og Roeland L.F. Schultz er ikke i tvivl om, at deres kunder vil blive glade for forbedringen.

– Jeg må sige, at jeg er imponeret. Nu har jeg selv arbejdet med det her i over 25 år, og da jeg fik det her at vide, tænkte jeg, »Hvorfor er der ikke nogen, der har fundet ud af det her noget før?« Det kan være svært at vænne folk til at gøre noget andet, end det de har gjort i 20 år, men det er lige, indtil de indser, hvorfor det giver mening. Vi ved, at der er en masse kunder, der vil tage imod det her med kys hånd, for de oplever selv problemerne derude.

Bremseoptimering giver besparelse

Hos DTL A/S har samtlige 13 trailere fået optimeret deres bremseprocent, og nu bremses de således endnu bedre, end de

gjorde, da de blev købt hjem fra ny. DTL A/S har løbende fået foretaget kontrol af trailerne, og her har samtlige bremsekontroller vist, at de gode bremseprocenter holder. Ulrik Eriksen har regnet på det, og ifølge hans beregninger vil DTL A/S allerede i 2025 have sparet over 500.000 kroner udelukkende på udgifter til bremses.

– Jeg ser det som en investering i bremseoptimering her og nu, men hvor vi på sigt uden tvivl vil spare penge. Vi har været vant til at skulle betale en hel del til nye bremses og ny bremsebelægning, hver gang et af vores vogntog skulle til syn. Men med den nye optimering vil bremserne holde længere, fordi vi løbende holder dem ved lige i stedet. Det sparer vi penge ved på sigt, og så får vi afgjort øget trafik-sikkerheden. Jeg vil derhen, hvor politiet tænker »Nå, det er en DTL A/S-lastbil, den gider vi ikke at stoppe.«

Udover besparelserne på de sædvanlige udgifter forbundet med det årlige syn af bremserne, så sparer bremseoptimeringen samtidig DTL A/S for penge ved at øge lastbilernes opetid. Det er som bekendt dyrt, når en vogn er ude af drift, fordi den ikke bremses godt nok i en vejsidekontrol eller ikke går igennem syn og skal omsynes. Det slipper DTL A/S for, og det hele tæller med i regnskabet, der med al tydelighed viser, at det er en fornuftig investering – både for drift, bundlinje og trafik-sikkerheden.

Store fordele for chaufførerne

Også DTL A/S' chauffører erfarer de mange fordele, der er ved endnu bedre bremses. De er glade for det nye tiltag, og for chauffør Henrik Schmidt har det enorm stor betydning for hans arbejde og for hans mindset, når han sidder i lastbilen.

– Det er det mentale i at vide, at hvis jeg skulle få behov for at bremse hurtigt og hårdt op, så kan jeg. Det er vigtigt for mig. Nu kører jeg hver dag med en forsikring om, at både mig og mit køretøj har gjort, hvad vi kunne, hvis noget skulle ske.

Hårde opbremsninger er en sjældenhed hos DTL A/S, der kører med levende dyr, men skulle det ske, at man af sikkerhedsmæssige hensyn får brug for at bremse hårdt op, så kan hele vogntoget bremse. For Ulrik Eriksen er det et spørgsmål om sikkerhed for både chauffører og medtrafikanter.

– Det handler også om at kere sig om de mennesker, vi sætter ud på landevejen. Hvis vi kan gøre det endnu mere sikkert for dem og deres medtrafikanter at færdes i trafikken, så synes jeg, at vi skal gøre det.

Et af de vigtige elementer, der gør, at DTL A/S er lykkedes med at optimere deres bremses, er den udførlige bremseudskrift fra synshallen, der ned i detaljen viser, hvor der er brug for forbedring. Chaufførerne kan have den nyeste bremseudskrift fra synshallen med på mail, så de altid kan vise i en vejsidekontrol, at der ikke er noget at komme efter. Medejner hos LB Bilsyn Lars K. Nielsen har været med helt fra begyndelsen af DTL A/S' rejse, da Ulrik Eriksen begyndte at sætte spørgsmålstegn ved, hvorfor trailerne bremses ikke virkede bedre. Og han er ligeledes begejstret for den optimering af bremsekraften, de sammen har formået at skabe.

– Resultatet har været positivt, meget positivt endda. Bremsekraftprocenten skal som bekendt ligge på minimum 45 procent på en sættevogn, og det gjorde den jo ikke altid, når de kom herind til syn. Men efter lidt adskillelse og lidt kærlig pleje, har vi fået dem op omkring i gennemsnit 60 procent. Og det ser ud til at holde, når de så kommer ind og bliver tjekket igen efter noget tid – det er helt vildt positivt. Man kan jo se, når de holder landevejskontrol – både Færdselsstyrelsen og politiet – at det er bremserne, der er det evigt tilbagevendende problem.

Også hos Volvo i Padborg har de stået klar til at hjælpe DTL A/S i mål med deres

mission, blandt andet ved at lade hele vogntoget gå igennem bremseprøvekontrol, når DTL A/S' Volvo alligevel er inde til service.

– Vi tester også gerne en trailer. Vi er ikke bundne af, at det er en Volvo. Vi vil bare gerne hjælpe vores kunder bedst muligt, og jeg håber, at flere vil finde ud af, at det er en hjælp til selvhjælp at forbedre bremserne, siger Freddy Christensen, værkfører hos Volvo i Padborg.

Flere med i fremtiden

Det har været en lang proces for Ulrik Eriksen og DTL A/S at komme hertil, men kampen for bedre bremses har været det hele værd. Nu er det hans store ønske at trække andre vogtmænd med sig. – Der er ikke noget af det her, der er hemmeligt, og det er jo heller ikke raketvidenskab. Så hvorfor ikke dele ud af den viden, jeg har fået, og sige, jeg har fået en rigtig god ide, hvad siger I, vil I prøve? Vi kommer i hvert fald kun til at gøre det sådan her fremover.

Flere vogtmænd har allerede fået øjnene op for de mange fordele ved bremseoptimering, og Ulrik Eriksen er

således allerede nået et godt stykke ud med sit budskab.

– Hos ITD har vi set interessante cases fra flere af vores medlemmer, der har haft stor succes med at bremseoptimere. Vi vil gerne være med til at vise de mange fordele, der er ved bremseoptimering, og vi ser det som en gylden mulighed for at inspirere andre i branchen, pointerer John. A. Skovrup, bestyrelsesformand i ITD.

Derfor er man hos ITD begyndt at udarbejde et inspirationskatalog med fokus på bremseoptimering, så alle de medlemmer, der måtte ønske det, kan få den nødvendige rådgivning fremover. Det glæder Ulrik Eriksen, at han kan være med til at inspirere andre og give hele branchen mulighed for at udvikle sig i en positiv retning.

– I stedet for, at det skal være politikerne, der skal lave flere regler og dermed udstede endnu flere bøder, så har vi i stedet fokuseret på, hvordan vi i branchen selv kan løse den her problematik. Jeg håber, at andre vil se de mange fordele ved at få endnu bedre bremses, afslutter Ulrik Eriksen. ●

GODE RÅD TIL BEDRE BREMSER

- Få lavet en udførlig bremseudskrift
- Benyt kortere smøringsintervaller
- Undersøg din komponent-sammensætning
- Kig på alt, hvad der under bunden af traileren
- Vær tydelig i din kravspecifikation

