

MOTOR-MAGASINET

Hovedkontor:
Smedeholm 12-14 1.th.
2730 Herlev

Tlf. 70 11 51 00

info@motormagasinet.dk

Ansvarshavende

chefredaktør:
Michael Nørfelt,
mn@motormagasinet.dk

Redaktion:

Kim Lesanner, Skive
kile@motormagasinet.dk
Allan Bauer
ab@motormagasinet.dk
Kasper Jørgensen
kasperj@motormagasinet.dk

DTP ansvarlig:

Anne Evensen

Eksterne journalister:

Hans Rømer, Vamdrup
Jens Jessen, Varde

Christiansborg redaktion:

Claus Djørup

Se endvidere listen over
vort branchepanel bag
i bladet

Læs friske nyheder på
Motor-magasinet's hjemmeside
www.motormagasinet.dk

Annonceafdeling:

Christian Boye Lindquist
cbl@motormagasinet.dk
Jan Hansen
jh@motormagasinet.dk

Tryk: Greentech Rotaprint

Abonnement:

Pris for et års abonnement
(44 numre) 995 kroner.
Pensionister og studerende
345 kroner.
Tlf. 44 85 88 06
Telefontid mellem kl. 10.00-14.00.
abonnement@
motormagasinet.dk

Udgiver:

Motor-magasinet ApS
Smedeholm 12-14 1.th.
2730 Herlev
Tlf. 44 85 88 99

Medlem af:



Nettoplagstal for perioden 1.
januar 2013 - 30 juni 2013: 6.544
eksemplarer ifølge Fagpressens
Mediekontrol. ISSN 0109-7490

Kontrolleret af:



Gengivelse af bladet artikler
eller dele heraf samt fotos må kun
ske med tydelig kildeangivelse
og kun efter skriftlig aftale med
forfatteren/fotografen. Kontakt
redaktøren på red@motormagasi-
net.dk. Erhvervs-mæssig gengivelse
af bladet annoncer er ikke tilladt.
Bladet kan ikke påtage sig ansvaret
for fotos og manuskripter mv., der
indsendes uopfordret.

Spring på netavisen - og
få M på din smartphone
eller tablet

Scan strekkoden herunder og
få automatisk vist Motor-
magasinet's website tilpasset
din håndholdte enhed. Tryk på
symbolet "firkant med pil ud",
derefter "føj til hjemmeskærm"
- og M vises blandt dine
øvrige apps.



(Scanner-app er påkrævet for
scanning - vi anbefaler Scanlife,
der kan hentes gratis i din tele-
fonudbyders app-store).

SKAD stiller skarpt på lakering af sideliggende dele

NYT HÆFTE

Et tæt samarbejde inden for AIRC International har givet den danske karrosseriforening, SKAD, øget tilgang til lakerebranchen, og i denne forbindelse udgiver SKAD en nyt hæfte om lakering af sideliggende dele.

IFL i Tyskland, der omfatter flere anerkendte organisationer, har udarbejdet hæftet. Denne organisation, som SKAD har et associeret medlemskab til, har gennem tiden blandt andet påvirket forkerte reparationstider i opgørelsesprogrammer og udarbejdet vejledninger til lak- og karrosseribranchen, oplyser Thomas Krebs fra SKAD.

Hæftet sætter fokus på en konkret vejledning, som skal gøre det nemmere at vurdere, hvor vidt det er nødvendigt at lakere sideliggende dele. I

Danmark har SKAD fået mulighed for at oversætte og anvende folderen.

Hæftet forklarer nøje de mange problemstillinger, som en autolakerer er udsat for hver dag, når farvetonen skal bestemmes, og når der skal forhandles med pladesmeden, der ligeledes skal argumentere over for en taksator, hvorfor sideliggende dele skal lakeres. Dermed giver hæftet både autolakereren og pladesmeden mulighed for at samarbejde professionelt på baggrund af konkrete faglige data.

- For SKAD er det naturligt at arbejde på lakområdet, da vores europæiske søsterorganisationer både har lak og karrosseri som deres indsatsområder. Dermed er der tilgang til den viden, der behøves for at skabe forståelse for de mange udfordringer, lakere arbejder med i dag, siger Thomas Krebs.

Det nye hæfte kan downloades gratis fra SKAD's hjemmeside - www.skad.dk mich



Der er i øjeblikket en enorm mangel på de større brugte biler i markedet for privatsalg, da mange af disse typisk er tidligere leasede firmabiler, som der på grund af fi-

Mangel på store brugte firmabiler

Det danske brugtvogns-marked oplever stor efterspørgsel på store brugte firmabiler. LeasePlan Danmark har på få måneder oplevet et fald i liggetiderne på 60 procent på de store brugte biler.

LEASING

Ejere af større familie-biler kan gøre en god forretning ved at sætte bilen til salg nu.

De seneste år har virksomheder på grund af finanskrisen leaset og anskaffet sig færre store biler. Det betyder, at der i øjeblikket er en enorm mangel på de større brugte biler i markedet for privatsalg, da mange af disse typisk er tidligere leasede firmabiler.

Den tendens oplever man tydeligt hos LeasePlan Danmarks private bilsalg, hvor den gennemsnitlige liggetid for de populære

store biler i firmabilssegmentet, som fx VW Passat og Ford Mondeo, er forkortet med 60 procent på blot få måneder:

- Vi har færre store brugte biler på lager, og dem der kommer, forsvinder meget hurtigt, fordi efterspørgslen hos privatkunderne er så stor. For de store brugte firmabiler er den gennemsnitlige liggetid på kort tid gået fra en måned til blot 12 dage, og nogle af de mest populære modeller når ikke engang af komme ud i udstillingen, før de er solgt, siger Thomas Ruff, Car Marketing Manager og ansvarlig for privat bilsalg hos LeasePlan Danmark.

Tidligere firmabiler

Mange af de store brugte biler på markedet er tidligere firmabiler, der typisk har kørt i tre til fire år, hvorefter de sælges til privatpersoner. De store biler, der kommer ud på privatmarkedet nu, er altså firmabiler købt lige i efterdønningerne fra finanskrise-

sen, hvor virksomhederne var meget tilbageholdende med at anskaffe sig nye biler hos leasingselskaber.

Ifølge prognoserne tyder meget på, at der også i de næste par år vil være en mangel på de store brugte biler.

- Vi mærker helt klart, at virksomhederne er blevet mere optimistiske og igen er begyndt at lease og anskaffe sig flere biler. Det er dog en helt ny udvikling, og derfor vil der gå mindst et par år, før markedet igen har nok brugte firmabiler til at følge med efterspørgslen hos privatkunderne, forklarer Thomas Ruff.

Den markante efterspørgsel på store brugte biler betyder også, at priserne er stigende, fordi udvalget ikke er stort. Omvendt ser det ud for de brugte mikrobiler, hvor de første årgange er på vej på brugtvognsmarkedet. Her er priserne generelt så lave, at mange i stedet hellere vil købe en ny microbil frem for en brugt.

bauer

Motor-magasinet mener

Er autofaget ikke et håndværk?

DER BLIVER RENOVERET BADEVÆRELSER og lagt nye tag til den store guldmedalje på boligernes huse - med tilskud fra staten, os alle sammen. Den såkaldte boligjob-ordning, der udsprang af finanskrisen for at få hjulene til at rulle hurtigere i byggebranchen, er blevet overordentlig populær. Og forlænget ad flere omgange.

MEN ORDNINGEN FÅR IKKE hjulene til at rulle hurtigere i autobranche. Med mindre man tæller det beskedne salg af varebiler til byggebranchen med. Det får auto-

branchefolk til at stille spørgsmålet, hvorfor der skal gøres forskel på håndværksfagene i den forbindelse. Man kunne da sagtens forestille sig, at hr. og fru Danmark fik skattefinansieret tilskud til at forbedre deres bil med partikelfilter eller bedre dæk for at tjene miljøet og trafikikkerheden. Men det kræver jo politisk vilje. Og fremsyn. Og troværdighed.

OGSÅ AUTOBRANCHEN ER I krise. Det vidner de mange konkurser og konsolideringer om. Selv de frie værksteder piber,

hvilket mange ville have forsvoret for få år siden. Så spørgsmålet er berettiget: Hvorfor skal autobranche ikke også forgyldes lidt med en boligjob-ordning for biler - måske kaldet autojob-ordning?

INDTIL DA KAN BILFORHANDLERE og værksteder forsøge at mer-sælge nogle af de ekstraudstuds-produkter, vi også omtaler i denne uge, til de storsælgende småbiler - endnu et udslag af krisen. For der skal jo brød under smørret. Også i autobranche.