



Nr 6-2006

# DÄCK DEBATT



# DÄCK DEBATT

NUMMER 6-2006 ÅRGÅNG 27

## Redaktör

Sven-Erik Johansson

## Ansvarig utgivare

Hans Claeson

## Redaktionens adress

Däck Debatt,  
Vasavägen 33, 352 61 Växjö  
Tel: 0470-637 63  
Fax: 0470-620 08  
Mobil: 0705-47 18 41  
E-post: press.reklam@swipnet.se

## Annonser

Svante Svensson,  
PM-Press Media,  
PL 2070, 748 92 Österbybruk  
Tel: 0295-205 60  
Fax: 0295-206 60  
pm-press.media@telia.com

## Annonsmaterial

Anna Dellheden  
PM-Press Media  
anna@pm-pressmedia.se  
08-759 60 75

## Prenumeration

Yvonne Pettersson, PM-Press Media,  
Tel: 0295-205 60  
Fax: 0295-206 60  
Helår: 250:- inkl. moms  
Medlemsföretag i DRF kan erhålla  
tilläggsprenumeration helår utöver  
medlemsex för 200:- inkl. moms.  
Inbetalning till PM-Press Media,  
postgiro 535 98-9

## Lösnummer

55:- inkl. porto

## Grafisk produktion

PM-Press Media

## Produktion

PM-Press Media, Österbybruk

## Utgivare

PM-Press Media i samarbete med  
DRF – Däckspecialisternas  
Riksförbund  
Box 90114, 120 21 Stockholm  
Tel: 08-50 60 10 50  
Fax: 08-50 60 10 51  
E-post: info@drf.se  
www.drf.se  
Besöksadress:  
Byängsgränd 6, Årsta

# Vinterdäck nettopriser...

I landets norra delar har snöfallen avlöst varandra med därtill hörande trafik-kaos och tyvärr som en följd av detta ett antal svåra olyckor. Huruvida bilisternas däck medverkat till denna situation eller inte vet vi som vanligt inget om men enligt Terje Eklund tekniker hos Motormännen, är vi svenskar sämst i Norden på att utrusta oss inför vintern, trots allt tjat från media i alla år och inte minst från gummiverkstäderna...det verkar som om lärdomen kommer först efter en avåkning.

**U**ttalandet finns att läsa i Aftonbladets nätupplaga daterad den 24 oktober 2006. Och då är vi med automatik inne på det där med nätet som jag så vitsigt fick in i ingressen – Internet – ett spöke för många gummi-verkstäder? Ja – den känslan fick jag då jag besökte höstmötet hos vår lokalförening i Sydvästra Sverige nyligen.

En stort uppslagen artikel i Skaraborgs-Tidningen/Skövde Nyheter, 3 oktober 2006, hade rubriken "Redan rea på vinterdäck i Tyskland" skriven av Rolf Lööv, även han hos Motormännen som uppmanar till köp via Internet, men också att beställa tid för montering på en svensk däckverkstad.

## Upprördhet

Hela artikeln skapade upprörda åsikter hos de flesta mötesdeltagarna, och så har varit fallet vid andra lokalföreningsmöten när denna fråga kommit upp.

Men är det verkligen så förödande som man leds att tro, kanske skall våra verkstäder följa det gamla klassiska amerikanska uttrycket "if you can't fight them – join them", för en sak är klar internet-handeln kommer att bestå, men våra verkstäder har en oerhört stor fördel som Internet saknar nämligen PERSONLIG SERVICE kombinerad med en DRF-verkstads kunskap.

Vid en kontroll av de verkstäder (300 stycken) som en Internet-sajt rekommenderar för service, finns inte en enda DRF-medlem. Ytterligare en fördel med tanke på kunskaper som ju dessutom kan utvidgas på ett snabbt och enkelt sätt genom att delta i DRF-skolan för däcktekniker.

## Intressant åsikt

Vid möte med Nordiska Däckrådet tidigare i höst fanns denna fråga på agendan varvid en mycket intressant åsikt framfördes av Walter Oord som har 9 verkstäder i Norge och som säger så här:

"Vi tar emot dessa kunder på samma sätt som alla andra och gör ingen åtskillnad i priset på vårt arbete, däremot informerar vi kunden om att vår verkstad endast ger garanti på utförd service medan producent/säljare får stå för produktgarantin. Genom att tillmötesgå kunden på detta sätt har det visat sig att när det blir dags för nästa däckköp kommer han till oss då vi redan i första läget även gav goda råd till rätt däckval vid kommande behov.

## Framtida goodwill

Vi bygger således upp en goodwill för framtiden i en marknad som blir mer och mer global och där gamla vedertagna gränser redan suddats ut."

Det är inte min sak att råda, men jag vill med detta informera om vad som pågår runt omkring oss.

Slutligen en önskan om en bra vintersäsong där våra verkstäder med sitt kunnande skall medverka till en ökad trafiksäkerhet.

**Hans Claeson**  
Förbundsordförande

# Ansvar flyttas från biltillverkaren till bilägaren

Enligt Vägverkets nya regler flyttas ansvaret från biltillverkaren till fordonsägaren. Det betyder att fordonsägaren får göra en del förändringar på fordonet som inte negativt påverkar fordonsens egenskaper. Vad den gränsen går är upp till fordonsägaren att avgöra.

**-D**etta kan vara svårt för den fordonsägare som vill göra, säger Torsten Johansson, kanslichef hos The Scandinavian Tire & Rim Organization (STRO). Tidigare bestämde Väg-

verket vad biltillverkaren fick göra. Nu ligger ansvaret hos fordonsägaren.

Är det en fordonsägare som vill förändra sin bil kan det ha sina risker. De som kontrollerar om ändringarna är lagliga eller inte är polisen och Bilprovningen. När det gäller polisen kan de kräva en omregistrering av fordon om förändringarna strider mot gällande lag enligt deras uppfattning. Det kan då bli mycket dyrbart för bilägaren. Samtidigt finns det inte direkt några uttalade begränsningar i de nya reglerna.

## Byta hjul

Enligt STROs tolkning av de nya reglerna när det gäller hjul och däck är det följande:

Enligt helfordonsgodkännandet som gäller bilar registrerade 1998

eller senare ska bilens däck vara dimensionerade för bilens maximala hastighet. Vinterdäck ska vara dimensionerade för minst 160 km/h (Q). Däcken ska uppfylla kravmärkningen E eller e och på belastningsförmåga.

Det man får göra är att byta hjul och däck på personbilar, släpvagnar med en totalvikt av högst 3 500 kilo eller på motorcykel under förutsättningar att:

- Hjul och däck har fritt utrymme vid fjädringsrörelse.
- Hjul och däck täcks av fordonets ursprungliga stänkskydd (stänkskärm).
- Hastighetsmätaren uppfyller föreskrivna krav.
- Hjul och däck går fritt vid fulla manövrörelser. Gäller både för personbilar och motorcyklar.

## Inte gäller längre

Det som inte gäller längre är om ändringen:

- Är utförd på ett sådant sätt att det kan antas att fordonet inte uppfyller föreskrivna krav på beskaffenhet och utrustning.
- Medför att fordonets registrerade uppgifter ska ändras.
- Påverkar fordonets beskattningsförhållande.
- Inverkar i förekommande fall påtagligt negativt på ett standardfordons ursprungliga egenskaper.

Det kan vara att bilen spårar, har dålig riktningstabilitet, felaktig styrgeometri eller kan antas få egenskaper som skiljer sig väsentligt från originalbilen. Kan även komma ifråga om de nya hjulen påverkar bromsförmågan negativt eller gör bilen känsligare för vattenplaning.

## Är olagligt

Den rättsliga tolkning som STRO gör är att alla ändringar från originalutförande som till exempel ändring av godkända däckdimensioner, fälgens inpressningsdjup eller storlek samt ändring av ursprunglig belastningskod eller hastighetskod som kan riskera att bilens köregenskaper skiljer sig påtagligt negativt jämfört med standardfordonet är olagligt.

Alla ändringar måste göras med omdöme och förnuft, påpekar Johansson. En god regel kan vara att inte överskrida de tidigare reglerna för nationellt godkända fordon. Till exempel som +/- fem procent på rullomkretsen och max +15 millimeter för den totala spårviddändringen.

Vad vi reagerar mot inom STRO är att i det nya regelverket där fordonsägaren får hela ansvaret är att det även i fortsättningen är tillåtet att köra med odubbade vinterdäck under sommarhalvåret, tillägger Johansson.

## Produktionen ökar i Kina

Produktionen av personbilsdäck i Kina fortsätter att öka. I första hand är det de tre stora Michelin, Bridgestone och Goodyear som satsar hårt på den kinesiska marknaden tätt följd av de sydkoreanska tillverkarna Kumho och Hankook.

Uppskattningsvis svarade tillverkningen av däck i Kina under 2004 för cirka nio procent av världsproduktionen. Det är en ökning i Kina med 38 procent jämfört med året innan. Under fjolåret ökade produktionen till cirka 265 miljoner enheter. Av den totala produktionen utgör 62 miljoner enheter motorcykeldäck. Av produktgrupperna är det lastbilsdäck som har den största ökningen.

De största tillverkarna i Kina är följande: (Antalet enheter i miljoner)

1. G/T Giti Tyre	18 100
2. Hankook Tyre	15 500
3. Michelin Tyre Comp.	12 100
4. Kumho Tyre	12 000
5. Bridgestone Tyre	8 356
6. ChenShin Tyre	6 860
7. Goodyear Tyre	3 000

# Information om vinterdäck

Informationen om de olika godkända vinterdäckklasserna som finns på marknaden har varit bristfällig. Främst när det gäller de odubbade vinterdäcken då det finns däck anpassade för det nordiska eller det europeiska vinterklimatet. The Scandinavian Tire & Rim Organization (STRO) har nu kommit med en tabell som hjälp för att välja rätt vinterdäck.

**-D**et är främst kunskapen om de odubbade vinterdäcken som är störst. Det gäller inte bara bilägarna utan också de som arbetar inom däckbranschen. Det vet vi genom de

förfrågningar som vi får, säger Torsten Johansson, STRO. Det gäller då skillnaden på däck som har en gummiblandning och däckmönster som är utvecklad för det nordiska vinterklimatet eller det europeiska vinterklimatet.

-När det gäller dubbdäck finns det inget bättre däck på is, förklarar han. Dubbfria vinterdäck kan vara fördelaktiga för den som kör mycket på barmark. Dubbfria däck för nordiska förhållanden har ge-

nerellt jämförbara vinteregenskaper med dubbdäck vid vinterväglag, utom på is. På våta och torra vintervägar är dubbfria däck framtagna för mellaneuropeiska förhållanden bättre, fortsätter han.

## Inga perfekta däck

-Det finns inga perfekta däck för alla situationer och väglag, påpekar Johansson. Utan var och en får göra sitt val efter sina egna behov.

Sommardäck är dock aldrig ett alternativ till dubbfria vinterdäck då gummiblandningen i somnardäck är anpassad efter sommarförhållanden, vilket gör att den blir för hård när det är kallt.

Den tabell som STRO har tagit fram med hjälp av sina medlemsföretag bygger på vilket däck som är bäst på olika vinterväglag. Den däcktyp som har flest stjärnor har de bästa egenskaperna vid olika vägförhållanden.

Underlag	Dubbdäck	Dubbfria Nordiska	Dubbfria Europeiska
Våt is	* * * * *	* * * * *	* *
Rå is	* * * * *	* * * * *	* * *
Hård snö	* * * *	* * * *	* * *
Lös snö	* * * *	* * * * *	* * *
Våt asfalt	* * *	* *	* * * * *
Torr asfalt	* * * *	* * *	* * * * *
Stabilitet	* * *	* *	* * * * *
Komfort	* * * *	* * * * *	* * * *
Ljudnivå	* * *	* * * * *	* * * * *

## Nytt logistikcenter för Nokian Däck

Nokian Däck AB har flyttat in i sitt nya logistikcenter i Rosersberg norr om Stockholm. I det nya centret finns ett lager på 16 000 kvadratmeter och en kontorsdel på 800 kvadratmeter. Utöver Nokian Däck har också Vianor sitt huvudlager för Sverige i de nya lokalerna.

**-D**et nya logistikcentret är ett led i vår strävan att ständigt effektivisera logistiken från fabriken till våra återförsäljare, säger Per-

Åke Beijersten, VD för Nokian Däck. Sverige är en av de viktigaste marknaderna för Nokian Tyres och det nya logistikcentret kom-

mer att stärka vår ställning på den svenska marknaden.

- Några förändringar i själva organisationen blir det inte med det nya logistikcentret, säger Jari Lepistö, VD för Vianor i Sverige. Utan enheten i Vara blir kvar. Den enda skillnaden är att alla nydäck kommer att distribueras ut till däckverkstäderna från det nya logistikcentret.



Med förenade krafter hjälptes representanter från Nokian Däck och Vianor åt att klippa invigningsbandet när det nya logistikcentret i Rosersberg norr om Stockholm invigdes.



För 50 år sedan startade Reinhold Åstmar Anderstorp Däck. Här flankeras han av de nuvarande ägarna bröderna Sven, tv och Bengt Sporre.

# Anderstorp Däck

# 50 år



Det var många som kom när Anderstorp Däck AB hade öppet hus för att fira sitt 50-årsjubileum. På plats fanns också grundaren av företaget Reinhold Åstmar som kunde konstatera att de nuvarande ägarna bröderna Sven och Bengt Sporre fortsätter traditionen att ligga i framkanten när det gäller att utveckla tekniken för regummering av däck.

**U**nder de senaste åren har företaget genomgått en stor förändring. Utöver namnbyte från AGI Däck till Anderstorp Däck har hela produktionen förändrats och är nu helt automatiserad där robotar sköter allt från kratsningen till färdigvulkat däck. Samtidigt har regummering av lastbilsdäck upphört och verksamheten är nu helt inriktad på personbilsdäck.

–Vi är troligen en av de modernaste regummeringsindustrierna i Europa då det gäller regummering av personbilsdäck, säger Anders Oliv, VD för Anderstorp Däck. Det beslut som företaget tog för några år sedan att investera i en automatiserad produktion för regummering av personbilsdäck är i stort sett klar. Det som är kvar att lösa är en del finjusteringar. Sedan är allt klart för en helautomatisk produktion där robotar sköter allt arbete.

## Nödvändigt

–Denna utveckling är nödvändig för att kunna vara med och konkurrera på marknaden, tillägger han. Konkurrensen från nydäck i lågprisklass från Asien blir allt hårdare.

Detta att investera i ny produktionsteknik är inte något nytt för Anderstorp Däck. Redan 1982 kom den första roboten in i företaget. Den svarade för matning och uttagning av däcken i den rundel av vulkaniseringspressar som än idag finns kvar.

–I både svenska och europeiska facktidningar uppmärksammades vår lösning av inläggning och uttagning av däcken från vulkaniseringspressarna med hjälp av en robot, säger Reinhold Åstmar. Enligt tidningarna var vi Europas modernaste regummeringsfabrik.

–Det som fick oss att investera i en robot som skötte vulkaniseringspres-

sarna var två orsaker. Dels rationaliserades själva vulkaniseringsprocessen med exakta tider för varje vulkaniseringspress, förklarar han.

## Arbetsmiljön

Samtidigt förbättrades arbetsmiljön för de anställda då det hade börjat diskuteras om den ånga som släpptes ut samtidigt som däcken togs ur vulkaniseringspressen var farlig eller inte. Nu klarade roboten det arbetet och samtidigt sögs ångan ut via ett ventilationssystem utan att spridas i fabriken. Det var en lösning som vi i stort sett var ensamma om och det gällde även fabriker för tillverkning av nydäck.

Innan Reinhold Åstmar startade Anderstorp Gummiindustri, som var företagets första namn, var han lanthandlare utanför Gislaved.

–Orsaken till att jag blev handlare var att jag och min fru övertog min svärfars lanthandel. Jag såg efter en tid att det inte fanns någon framtid för lanthandeln. Då jag är född och uppväxt i en småföretagarebygd började jag fundera på att starta ett företag av något slag, berättar han. Jag sökte efter en kompanjon och fick kontakt med Wladislav Tomaszewski som kom från Polen och arbetat på en regummeringsfabrik i Tyskland och var utbildad ingenjör.

## Lastbilsdäck

–Jag själv hade haft en del kontakt med däck som taxi- och lastbilchaufför innan jag började som lanthandlare. Så 1956 startade vi regummering av lastbilsdäck enligt den så kallade von Wulst zu Wulst-regummering där även sidorna får nytt gummi. Omkring 1959 och 1960 började vi regummera personbilsdäck, fortsätter han.

Efter Wladislav Tomaszewski död 1962 tog hans son Norbert Tomaszewski över delägarskapet.

Vad som har utmärkt Reinhold Åstmar är hans arbete att höja kvalitén på de produkter som producerades. 1963 var han med och bildade Regummeringsspecialisternas Riksförbund (RS) och inledde samarbetet med Statens Provninganstalt (SP) i Borås.

Efterfrågan på regummerade däck ökade och främst vinterdäck till personbilar och 1967 byggdes fabriken vid Götgatan i Anderstorp och 1979 köpte Reinhold Åstmars son Lars Åstmar Norbert Tomaszewskis andel och blev VD för AGI 1981.

## Hårt slag

Hösten 1982 drabbades företaget av en brand som ödelade hela industrifastigheten.

–Det var ett hårt slag, säger Reinhold Åstmar. Med hjälp av kolle-

ger inom branschen kunde vi fortsätta att regummera däck och ett halvår senare stod vår nya industrifastighet klar och vi kunde flytta hem produktionen.

Branden kan ses som en utlösande faktor till försäljningen och 1984 övertog bröderna Sven och Bengt Sporre företaget med Bengt Sporre som VD.

Under tiden hade sonen Anders Åstmar övertagit den däckverkstad som tillhörde företaget.

## Blandad verksamhet

Idag har regummeringen av lastbilsdäck sålts. Samtidigt övertogs Franska Däckimporten i Helsingborg för några år sedan.

–Idag har vi en blandad verksamhet med både regummerade och nya personbilsdäck samt lastbils-

däck. Produktionskapaciteten på regummerade personbilsdäck ligger på cirka 200 000 däck om året, säger Anders Oliv, VD för Anderstorp Däck. Vi kan öka produktionen med ett extra helgskift om det skulle bli nödvändigt. För närvarande kör vi treskift.

Idag finns drygt 50 anställda inom företaget som omsätter 120 miljoner kronor.

Anderstorp Däck som företaget heter idag var tidigare ett försäljningsbolag. Namnet AGI är idag varunamnet för de regummerade däcken.

*Här visar Bengt Ström, som är en av de äldsta medarbetarna hos Anderstorp Däck, resultatet efter att ett däck har blivit regummerat. Till höger på bilden Rolf Lönnqvist, Årsta Däck*



På de 13 ställen i Sverige testade 1 596 bilar om de hade rätt lufttryck i däcken. Här är det till vänster Bernt Wahlberg och Viktor Ludvigsson som kontrollerar en bil.

# Lite luft en trafikfara

Många bilister kör omkring med för lite luft i sina däck. Enligt en uträkning kör 351 400 personbilar med ett mycket farligt lågt tryck och utgör en fara i trafiken. De flesta har dock vad som betecknas som ett farligt lågt tryck och uppskattas omfatta en tredjedel av bilparken. Det visar resultatet av Michelins informationskampanj Fyll på med luft som under sommaren har besökt 21 städer i Norden.

**K**ampanjen startades redan 1985 i Frankrike om Fyll på med luft. Den har sedan 2003 spridit sig i Europa. Den som nu genomfördes i Norden var uppde-

lad i två turnéer och omfattade 21 städer varav 13 i Sverige.

- Kampanjen är inte kommersiell utan en ren informationskampanj som syftar till att öka medvetenheten bland Europas bilister hur de ska sköta sina däck, säger Carl Stenson, pressansvarig hos Michelin Nordic.

Den som var ansvarig för turnén i Norden var Viktor Ludvigsson.

## Var positiva

-Folk var mycket positiva till att vi kontrollerade luften i deras bildäck och stundtals var det kö vid vår mätstation som vi hade med oss, säger han. I en del fall var det rena skräckexempel som kom. Det var bilar som hade punktering och spikar som satt i däcken. För oss var det bara att hänvisa dem till närmaste däckverkstad.

- Av de länder vi besökte i Norden hade de finländska bilisterna den bästa däckstandarden på sina bilar och hade också bra kunskap om däck, fortsätter han. Sämst var kunskapen i Danmark och även däckstandarden. Sverige låg mitt emellan.

Det som mättes var inte bara lufttryck utan kontroll gjordes också av mönsterdjupet utöver det delades det ut informationsmaterial om vikten av att ha rätt lufttryck i däcken.

## Hög siffra

-Vi informerade inte bara om att för lågt lufttryck var en trafikfara. Utan att med rätt lufttryck ökade däckets livslängd och minskade bränsleförbrukningen, tillägger Ludvigsson.

Av de 1 596 testade bilarna i Sve-

rige hade nästan 31 procent farligt lågt tryck, vilket innebär att de hade minst 0,5 bar lägre tryck än det av biltillverkaren rekommenderade trycket. De som hade ett mycket farligt lågt tryck utgjorde 8,46 procent, vilket innebär minst en bar för lågt tryck.

- Om vi applicerar dessa siffror på den totala bilparken i Sverige innebär detta att 1 287 639 bilar kör med ett farligt lågt tryck och 351 400 bilar kör med ett mycket farligt lågt tryck, säger Stenson.

## NOTERAT

### Michelin miljardsatar i Thailand

Michelin satsar i år 186 miljoner euro på att utöka produktionen av pv-däck i Nordamerika och Thailand. Halva beloppet satsat på en utbyggnad av anläggningen i Laem Chabang i Thailand, en av sex fabriker man driver i landet. Produktionsökningen blir i storleksordningen 2.2 miljoner pv-däck vilket innebär en drygt 30-procentig ökning av dagens kapacitet. Satsningen i USA omfattar bl.a. en 20-procentig ökning av kapaciteten vid fabriken i Greenville, South Carolina, där man idag producerar 24 000 däck/dag.

# Pirellis traktordäck blir nu Trelleborg



– Vi i Norden kommer att märka den fokusering som nu blir på våra produkter säger Susanna Hilleskog, chef för Trelleborg Wheel Systems i Norden. När det gäller själva namnbytet blir det lättare för oss då Trelleborg sedan tidigare är ett starkt varunamn.



– Vi har nu tagit första steget för att successivt byta ut namnet Pirelli till Trelleborg för våra traktordäck i TM-serien. Under den tiden kommer vi att satsa på forskning och utveckling och när namnbytet är helt genomfört kommer det att märkas på vårt hela produktsortiment, säger Maurizio Vischi, affärsområdeschef för Trelleborg Wheel Systems.

Av Sven-Erik Johansson

Första steget har nu tagits för ett namnbyte av traktordäcken från Pirelli till Trelleborg när det gäller TM-däcken. Det första däcket i serien som nu har varunamnet Trelleborg är det nya däcket TM 900 High Power. Successivt kommer sedan alla däck i TM-serien att byta varunamn till Trelleborg. Hela förändringsprocessen ska vara klar 2010 då licensavtalet med Pirelli upphör.

När Trelleborg ingick ett joint venture-avtal med Pirelli 1999 att ta över produktionen av traktordäck vid deras fabrik i Tivoli utanför Rom var de först i en utveckling som sedan skulle följas av flera däcktillverkare. Två år senare övertog Trelleborg hela Pirellis produktion och marknadsföring av deras jordbruksdäck.

Pirelli var ett starkt varunamn för traktordäck inom jordbrukssektorn främst då det gäller radialdäck. De hade redan 1956 kommit med det första radialdäcket TM 52 och hade en stark ställning på marknaden, förklarar Maurizio Vischi, affärsområdeschef för Trelleborg Wheel Systems. När Trelleborg övertog deras affärsområde jordbruksdäck inskrevs i köpeavtalet att vi skulle få använda deras varunamn fram till 2010.

## Första fasen

Nu har vi drygt tre år fram till det datumet och inlett första fasen i varunamnbytet i TM-serien och för de övriga radialdäcken. Under den tiden som är kvar kommer vi att satsa på forskning och utveckling och när varunamnbytet är helt genomfört kommer vi att ha 80 olika typer av däck i 600 dimensioner för alla applikationer av däck-

kombinationer inom jordbrukssektorn, fortsätter han.

– Vi i Norden kommer att märka den fokusering på våra produkter som nu har startats med varunamnbytet, säger Susanna Hilleskog, chef för Trelleborg Wheel Systems i Norden. När det gäller själva bytet av varunamnet blir det lättare i Norden då Trelleborg sedan tidigare är ett starkt varunamn som alla känner till och förknippar med däck. Vi har Twin-däcken och skogsdäcken som alltid haft varunamnet Trelleborg.

## Övertog Pirelli

Det steg som Trelleborg tog för sju år sedan att överta Pirellis tillverkning av jordbruksdäck har sedan följts av fler däckproducenter inriktade på jordbruks- och industridäck. För två år sedan övertog Mitas Continentals tillverkning av jordbruksdäck och i fjol övertog Titan Goodyears tillverkning.

– Utvecklingen av jordbruksdäck har blivit alltmer komplex i takt med allt större jordbruksmaskiner. Det kräver hos däcktillverkarna en allt större specialkunskap samtidigt som utvecklingskostnaderna ökat, säger Vischi. Den nisch inom branschen som jordbruksdäcken omfattar är inte så stor att den är in-

tressant för de stora däcktillverkarna samtidigt som kostnaderna för utveckling och forskning ökar. Detta gör att vi troligen får se fler uppköp av tillverkning av jordbruks- och industridäck av företag med specialinriktning på denna nisch.

## Två områden

Trelleborg Wheel System är uppdelat i två affärssegment. Det ena är Agricultural & Forest Tires och det andra är Industrial Tires. Trelleborg Wheel Systems omsatte i fjol 325 miljoner euro cirka 3,8 miljarder kronor. Omsättningen utgör 13 procent av Trelleborg Group totala omsättning.

Agricultural & Forest Tires svarar för 66 procent av omsättningen inom affärsområdet.

Av de olika tillverkarna av jordbruksdäck i världen är Trelleborg näst störst. Det som tillverkas och marknadsförs är däck och hjulsystem till traktorer och andra arbetsfordon inom lant- och skogsbruk. När det gäller stora däck har Trelleborg ett heltäckande sortiment.

Den globala marknaden för skogs- och jordbruksdäck uppskattas till cirka 24 miljarder kronor varav tio miljarder kronor i Europa.

## Sex fabriker

Trelleborg Wheel Systems har 2 000 anställda och sex fabriker i fem länder. Tillverkning av radialdäck för jordbruk i Italien. Två fabriker i Sri Lanka för industridäck och mindre jordbruksdäck. En fabrik i Sverige och en i Danmark för tillverkning av fälgar samt en fabrik i USA som tillverkar industridäck. I fjol ökade försäljningen med elva procent jämfört med 2004. Av omsättningen utgörs det som säljs i Europa 72 procent.

När det gäller massiva industridäck är Trelleborg den störste tillverkaren i världen.

När det gäller den europeiska marknaden för lantbruksdäck minskade den i fjol med två procent jämfört med 2004. Samtidigt ökade den nordamerikanska marknaden med tre procent i fjol jämfört med 2004. Ersättningsmarknaden svarar för cirka 70 procent.

– Den tillväxt som sker inom lant-

och skogsbruk är av radialdäck som i dag svarar för omkring 80 procent med en ökad marknad för de stora dimensionerna. Marknaden för diagonaldäck minskar med uppskattningsvis tio till femton procent per år, berättar Vischi och fortsätter:

## Omställning

– Den globala strukturrationalisering som pågår är att lantbruk slås samman och bildar större enheter som använder större traktorer och därmed större däck. Det gör att om volymen minskar så förblir värdet detsamma.

Vid en stor pressträff i Italien med journalister och återförsäljare från hela världen gick startskottet för den successiva övergången till varunamnet Trelleborg.

## Goodyear bantar kostnader

Först beslutar man att lägga ner en däckfabrik i Storbritannien. Och nu säger Goodyear upp 150 personer inom försäljning, logistik och administration runt om i Europa för att på detta sätt minska företagets kostnader med i runda tal 70 Mkr. Neddragningarna är ett led i Goodyears globala ansträngning att minska sin kostnadsbörda. Målet är, enligt styrelseordföranden Robert Keegan, att banta företagets kostnader med mellan 750 och 1 000 miljoner dollar fram till år 2008.

## Bridgestone bygger kimröksfabrik

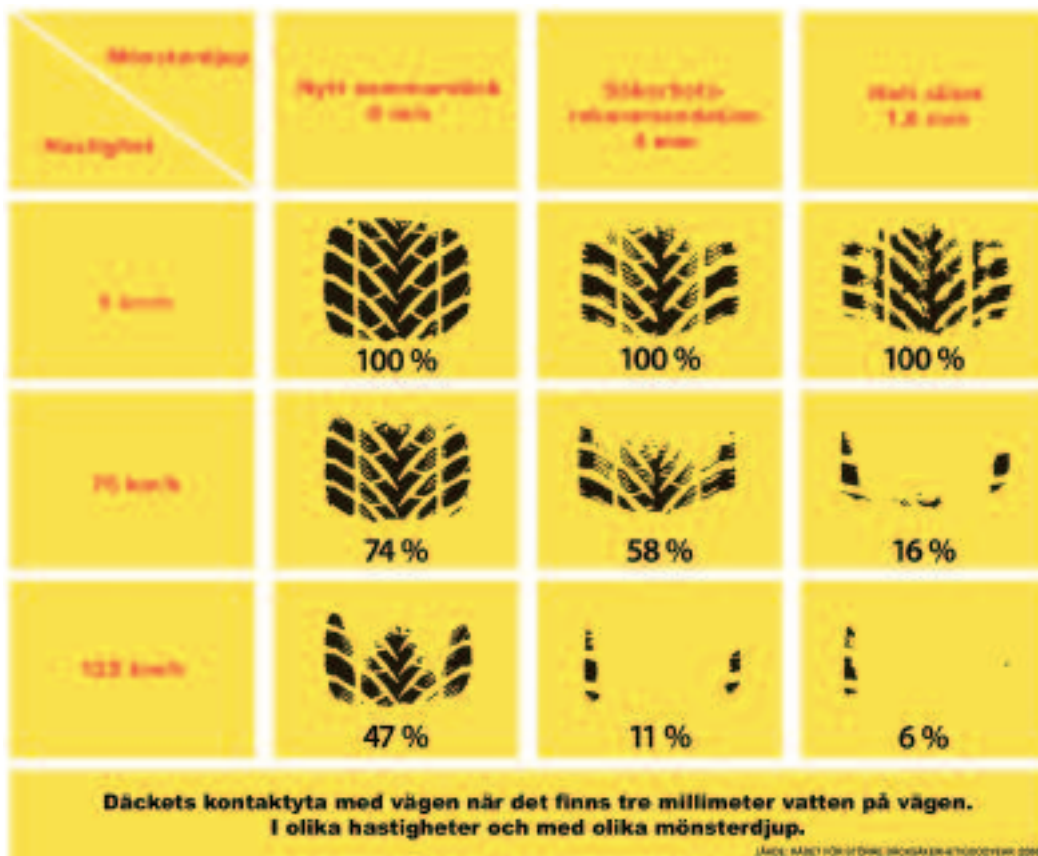
Bridgestone kommer att bygga en fabrik i Mexico för att säkerställa tillgången på högkvalitativ kimrök. Efterfrågan av kimrök har ökat inom koncernen genom utbyggnaden av däckfabriker i hela världen.

Den nya fabriken kommer att drivas av Mexico Carbon Manufacturing som är ett helägt dotterbolag i Bridgestone-koncernen.

Cirka 81 miljoner dollar har avsatts för investeringen och tillverkningen planeras starta i juni 2008. Den årliga kapaciteten väntas bli cirka 35 000 ton. Kimröksfabriken blir Bridgestones tredje i ordningen. Fabriker finns sedan tidigare i Japan och Thailand.

Ökningen av den egna produktionskapaciteten för råmaterial för däck och andra produkter är för Bridgestone-koncernen en strategisk prioritering då efterfrågan på däck väntas öka över hela världen.

# Slitna däck orsakar dödsolyckor



Slitna däck är den största teknikrelaterade säkerhetsrisken på bilen. I Finland har man sedan 2001 undersökt däck på alla bilar som har varit inblandade i allvarliga olyckor. Varje år har cirka 37 bilar, inblandade i olyckor med dödlig utgång, haft slitna däck. Samtidigt visar en dansk undersökning att slitna däck ökar risken för vattenplaning dramatiskt.

I Finland har man sedan länge haft ett system med haverikommission som noga undersöker alla allvarliga trafikolyckor. Även däckens skick undersöks och tas

upp i rapporten om de bedöms vara en bidragande orsak i olyckan. Statistiken visar att cirka var sjätte bil som varit inblandade i en dödsolycka hade slitna däck.

Vid den senaste Däckrazzian i Sverige visade att 33 procent av de undersökta bilarna hade minst ett slitet däck med tre millimeter eller lägre mönsterdjup. Endast elva procent av bilförarna var medvetna om att de hade slitna däck. Inte mindre än 44 procent bedömde att de hade bättre däck än de i själva verket hade.

### Ökad risk

Enligt lagen måste sommardäck ha ett mönsterdjup på minst 1,6 millimeter. Tester visar dock att risken för vattenplaning ökar betydligt när mönsterdjupet blir under fyra millimeter. Det som rekommenderas är att däck ska bytas när mönsterdjupet är nere på tre millimeter.

En ny dansk undersökning visar

att däckens kontaktyta med våt vägbanan minskar kraftigt när däckerna är slitna. Nya däck ger en kontaktyta som är lika stor som en handflata. När däckerna är slitna är kontaktytan endast som ett lillfinger när det finns tre millimeter vatten på vägen. Undersökningen visar också att däckerna i en hastighet på 80 km/h måste klara av att forsla bort cirka 25 liter vatten i sekunden mellan däckerna och vägen.

### Lägre hastighet

En test som testföretaget Test World har gjort visar att man för att undvika vattenplaning borde ha cirka 30 km/h lägre fart med slitna däck jämfört med nya däck. Testet visar också att bromssträckan på våt väg blir betydligt längre med slitna däck. Test World har även testat hur vinterdäck klarar sig på våta vägar. Ett halvt slitet vinterdäck har lika dåliga vattenplaningsegenskaper som ett helt slitet sommardäck.



# Kvalitetscertifierad Däckspecialist



Det var glada miner när de nio första däckverkstäderna blev godkända Michelin Kvalitetscertifierad Däckspecialist vid en galakväll i Linköping. Här är representanterna från de nio däckverkstäderna samlade tillsammans med Michelin Nordics VD Malcolm Scovall, tv, och de inom Michelin som har svarat för certifieringen.

Av **Sven-Erik Johansson**

För att höja statusen inom däckbranschen har Michelin startat en omfattande utbildning bland däckverkstäderna som utmynnar i en kvalitetscertifiering som omfattar kundvård, arbetsmiljön för personalen och lönsamheten för verkstäderna. I ett pilotprojekt har nu nio däckverkstäder blivit certifierade och nästa år är det dags för nio till. Grundtanken i certifieringen är att få däckverkstäderna att arbeta på ett funktionellt sätt.

**D**et som har gjort att Michelin har engagerat sig och tagit fram certifieringskriterierna som ska uppfyllas och godkännas är att vi vill att det ska finnas en kontroll av våra produkter fram till konsumenten, säger Malcolm Scovall, VD för Michelin Nordic. Bli ett däck felmonterat eller att kunden känner sig missnöjd av olika anledningar efter ett besök på däckverkstaden slår det tillbaka på hela kedjan. Det som det handlar om är att vi vill säkerställa kvaliteten i våra produkter när de når konsumenten.

## Kan jämföras

–Michelins kvalitetscertifiering kan jämföras med en ISO-certifiering

för däckspecialister där Michelin bestämt certifieringskriterierna, säger Karin Nilsson, projektledare vid Sveriges Provnings- och forskningsinstitut. Vi har ett antal revisorer som åker runt i landet och noga utvärderar de däckverkstäder som vill certifiera sig. Efter certifieringen blir det sedan revision en gång om året av våra revisorer som kontrollerar att däckverkstaden uppfyller kriterierna och även har höjt ribban en aning i kvalitetssäkringen.

–För oss är det viktigt för trovärdigheten att vi får en neutral bedömning när en däckverkstad kvalitets säkras, påpekar Julia Klingspor, som är ansvarig för projektet hos Michelin Nordic.

Michelins kvalitetscertifiering av

däckverkstäder startades först i Spanien. För drygt ett år sedan startades projektet i Sverige.

## En dialog

–Den första gruppen som nu certifierades var en pilotgrupp. Det har gjort att vi har haft en omfattande dialog med de inblandade däckverkstäderna för att få rätt översättning av kvalitetshandboken som utgör grunden för certifieringen. Det har gjort att arbetet med pilotgruppen har tagit längre tid än vad det kommer att göra för nästa omgång av däckverkstäder, förklarar Klingspor.

Det är ett omfattande material som finns i handboken som omfattar 37 olika mappar som är uppdelade i sex olika huvudgrupper. Två av grupperna handlar om kundvård.

–Kundvård är en viktig del för en däckverkstad. Hela deras verksamhet är uppbyggd på nöjda kunder. De utgör navet i verksamheten. Därför är den delen prioriterad, framhåller Klingspor.

Kundvård är inte bara att ta hand om kunden utan mycket mer. Det gäller också själva fastigheten där däckverkstaden finns om den är tilltalande och uppmärksammas av kunder.

## Rent och snyggt

–Det är också viktigt att den har en rätt geografisk placering och är lättillgänglig för kunderna, fortsätter Klingspor. Den ska vara ren och snygg utan några uppstaplade uttjänta däck liggande på parkeringen utanför verkstaden. Samtidigt tydligt markerat var kundmottagningen finns. Ett tydligt uppbyggd schema för personalen om hur mottagning av fordonen ska gå till och utskrift av offert och genomgång av utfört arbete. Det ska även finnas rutiner för klagomål och förslag samt telefonservice.

–Vad vi betonar är också att kunden får en ordentlig förklaring på det utförda arbetet och vad det är som har gjorts. Till exempel balansering är något som många kunder inte vet vad det är. Verkstaden har kanske upptäckt snedslitning på däcken och föreslår hjulinställning och vilka fördelar det har för kunden. För allt detta ska det finnas fastställda rutiner, tillägger hon.

## Dokumentation

Verkstaden omfattar ett stort antal mappar. I handboken finns bildokumentation hur arbetet i verkstaden ska utföras och vilken ut-

rustning som krävs för att vara en däckspecialist.

–Kunden ska mötas av kompetent personal som utför arbetet på rätt sätt. Personalen ska arbeta i en ren verkstadsmiljö som inte är smutsig och ohälsosam. Det påverkar kunden positivt samtidigt som det ska finnas prislista på produkter och däcktjänster väl synlig för kunden. Var det handlar om är ordning och reda, påpekar Klingspor.

För varje mapp i kvalitetshandboken finns ett poängsystem med noll, ett eller två poäng. Den som poängbedömer är den neutrala revisorn vid revisionen. För att bli certifierad krävs minst 50 procent av poängen i de sex grupperna och över 70 procent av den totala poängsumman.

Kostnaden för certifieringen svarar Michelin för. Den uppföljande revisionen efter ett år får däckverkstaden betala och de efterföljande så länge företaget vill vara certifierat.

## Höjd status

–Trots att vi är certifierade enligt ISO när det gäller kvalitetssäkring och miljö är detta viktigt för oss då det går mer in på däckbranschen och i detalj vad vi dagligen sysslar med, säger Lars Elgestål, NDF AB i Mölndal nu en av de nio nu certifierade däckverkstäderna. Vi har redan märkt en respons från kundernas sida av vissa detaljer som vi har infört sedan vi blev certifierade.

–Det som gäller för oss är att höja statusen i branschen. Det har alla nytta av, tillägger han.

–Jag tror att detta är rätt väg att gå. Det har liknande europeiska initiativ visat att däckverkstäderna får fler nöjda kunder som kommer tillbaka år efter år. Eftersom vi i Sverige byter däck två gånger per år har verkstäderna, även om de säljer andra däckmärken, mycket att vinna på att ta hand om sina kunder på bättre sätt, säger Klingspor.

## Certifierade däckverkstäder

De nio däckverkstäder som har certifierats enligt Michelin Kvalitetscertifierad Däckspecialist är:

Nymans Däckservice  
i Nordmaling, Klockarbäcken och Västerslätt.  
Rinbo Gummiverkstad  
Däck i Södertälje  
Ahlbergs Gummiverkstad,  
Linköping  
Centrala Gummi, Örebro  
TH Pettersson, Göteborg  
NDF AB, Mölndal

De däckverkstäder som är på förslag att certifieras under nästa år är:

Däckproffsen i Växjö  
Gummidepån, Värnamo  
Däckbutik, Nacka  
IDH Wheels & Tyres,  
Stockholm  
Däckcenter, Vellinge  
Sundsvall Däck & Fälg  
Sundsvalls Gummiverkstad  
Valla Däck Valla  
Däckcenter, Hässleholm

Michelin har som målsättning att ett 100-tal däckverkstäder ska certifieras. Både enskilda däckverkstäder och de som ägs av Euromaster.

## Pirelli utvecklar sensor för run flats

Pirelli och Schrader Electronics har slagit sina påsar samman för att utveckla och marknadsföra en sensor avsedd för punkteringsfria däck. Sensorn som skall placeras inne i däck-  
et, där den också genererar sin egen energi, skall mäta temperatur och lufttryck och uppskatta runflatdäckets resterande livstid, en bedömning som grundas på däckets temperaturhistorik.

## EU-bidrag till Hankook

EG ger ett bidrag om 165 miljoner dollar till sydkoreanska Hankook och byggnaden av en däckfabrik i Ungern. Här i Dunaujvaros planerar Hankook en nyanläggning som skall stå produktionsklar redan nästa år, sysselsätta 1 500 personer och producera 10 miljoner däck om året vid full fart. Den totala investeringen uppgår till 535 miljoner dollar.

Den nya fabriken kommer att serva den ökande efterfrågan på europamarknaden som för Hankook i år beräknas uppgå till cirka 400 miljoner dollar.

## Amtel-Vredestein satsar ryskt

Holländsk-ryska Amtel-Vredestein har fått tillstånd att köpa in ryska Moscow Tyre Plant (MTP) i Dubrovskaya som moderniserades under 2004 och 2005. Som minnesgod läsare kanske kommer ihåg ingick ansiktslyftningen av den 60-åriga (!) däckfabriken i ett joint-venture med tyska Continental, ett samarbete som därefter upplöstes.

MTP tillverkar idag ca 700 000 däck om året men produktionen kommer omgående att hottas upp till kapacitetstaket 2,2 miljoner däck.



Andreas Linder har startat ett nytt grossistbolag inom fälgbranschen. Företagets namn är Rautamo Wheel Fashion AB som har ett samarbete med det finska bolaget med samma namn.

# Nytt företag inom fälgbranschen

Ett nytt företag inom fälgbranschen har startats i Vimmerby. Det är Rautamo Wheel Fashion AB som marknadsför lättmetallfälgar. Svensk delägare i företaget och ansvarig för verksamheten i Vimmerby är Andreas Linder. Han har tidigare varit anställd hos Bridgestone Sweden.

**F**ör mig är det att ha kommit tillbaka där jag en gång började inom branschen, säger Linder. För tolv år sedan började jag som lagerarbetare hos Brorssons Fälg i Mariannelund. Efter en kort tid flyttades jag över till försäljningen och följde sedan med till Göteborg. Det blev sedan TSW Sverige i Vimmerby innan jag började hos Bridgestone Sweden.

Det nya svenska bolaget har ett samarbete med finska Rautamo

Wheel Fashion som är delägare i det svenska företaget.

### Tagit över koncept

- De är en av de ledande fälgimportörerna i Finland. Vi har tagit över deras koncept rakt av och även deras leverantörer av lättmetallfälgar. Samma gäller deras marknadsföringsmaterial som vi bara har behövt översätta en del av till svenska då den till största delen redan är tvåspråkig, förklarar Linder.

I fälgsortimentet finns bara välkända europeiska tillverkare. Störst är tyska Rials som tidigare har funnits på den svenska marknaden.

- Rial har kvar sin produktion i Europa och har ett stort fälgprogram från femkrade till flerekrade fälgar. På alla deras fälgar lämnas fem års garanti, berättar Linder. Kvar sin produktion i Europa har också italienska Eta Betas. Deras sortiment Tetsut har utsidan på ekrarna i fälgarna beklädd med rostfritt stål. Det är en fälg som skiljer sig från mängden. De har fälgar från 15 upp till 22 tum. En tysk tillverkare som också ingår i vårt program är Anzo.

### Egen nisch

- Oxigins kromfälgar har en egen nisch som klarar vårt klimat. Det är fullkromfälgar där det lämnas garanti för skada. De har också en tresplittrad fälg som inte liknar något annat, fortsätter han och tillägger:

- Nytt i programmet är Brock som är en av de största fälgproducenterna i Tyskland. Så redan från början har vi ett omfattande fälgprogram med den support vi får från Finland.

I Vimmerby byggs nu upp ett leveranslager inför vårsäsongen nästa år.

- Vi går försiktigt fram och tar ett steg i taget, framhåller Linder. I lagerhållning får vi hjälp från centrallagret i Finland och får snabba leveranser från Tyskland.

- Bland det första vi nu gör i etableringstadiet är att utforma en webbshop på Internet. Där kan kunderna gå in och beställa de fälgar de vill ha, säger han.

- Vår målsättning är att bli en helhetsleverantör och vår målgrupp är däckverkstäder och andra återförsäljare av fälgar, tillägger han.

# DRF-samarbete med NTF



Det väckte stor uppmärksamhet när detta budskap kom upp på 14 stora reklamtavlor i Stockholm.

Under hösten har ett samarbete inletts mellan Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) och NTF som har lett fram till DRF har gått med som medlem i NTF på riksnivå. Samarbetet startades annars med DRF:s Stockholmsförening och NTF i Stockholms län i en gemensam kampanj inför vintersäsongen.

Under två veckor från första oktober fanns på 14 storreklamtavlor budskapet Klara första halkan – dubbdäck tillåtet från 1 oktober. På tavlan fanns utöver NTF-loggan även DRF-loggan.

– Stockholmsföreningen är värda

allt beröm för detta initiativ att inleda ett samarbete med NTF, säger Hans Claeson, förbundsordförande i DRF. Nu påverkade nog tyvärr vädrets makter en del av budskapet genomslagskraft då det under de två veckorna när kampanjen pågick var nästan högsommarväder.

– Frånsett vädret är kampanjer av detta slag tillsammans med andra organisationer av stort värde för DRF. Vi får vår logga synlig och med ett budskap som anknyter till däck och i detta fall också med trafiksäkerhet. Bättre kan det knappast bli, påpekar Claeson.

– Jag vill också uppmana alla regioner lokalt att ansluter sig till NTF. Det är en blygsam kostnad som har ett stort värde, tillägger han.

Samma budskap och bild som fanns på stortavlorna finns också som affischer som kan beställas från förbundets kansli.

## Insamling av uttjänta däck

En fråga som Svensk Däckåtervinning AB (SDAB) får ibland är om en större verkstad får ta emot uttjänta däck från en mindre bilverkstad eller bensinstation.

–Ja, om du själv agerar grossist åt en annan återförsäljare är det självklart i sin ordning, säger Lars Åman, VD för SDAB. Men verkstaden tar på sig ansvaret att kunden inte är bulvan åt till exempel en bildemontör som inte är ansluten till insamlingssystemet.

–Om du tar emot däcken av serviceskäl ska den inlämnande verkstaden ha samma avtal med oss som alla andra. Det kostar inget att skriva ett avtal och ni behöver då inte

ta ansvaret för att det kommer in ofinansierade däck i återvinningssystemet, fortsätter han.

När det gäller privatpersoner så har alla skyldighet att ta emot uttjänta däck från till exempel en garagestädning.

–Vi är överens med Naturvårdsverket om att det måste stå i rimlig proportion till vad verkstaden själv säljer, påpekar Åman och tillägger: –Kommer någon med en fylld släpkärra som verkstaden inte kan ta emot så är det bästa sättet att hänvisa till oss eller Ragn-Sells i Partille så löser vi det.

–Det är också viktigt att komma ihåg att verkstaden har skyldighet för lösa däck som lämnas in. Kommer någon med hela hjul så är ni i er fulla rätt att ta rimligt betalt för att skilja däcket från fälgen, framhåller Åman.

## NOTERAT

### Vanadis Gummi Däckia-partner

Vanadis Gummi AB i Stockholm har blivit ny Däckia-partner. Tidigare var företaget medlem i Dekk Partner och var en av de däckverkstäder som först anslöt sig till kedjan när den etablerades i Sverige. Vanadis Gummi ägs idag av bröderna Håkan och Anders Elf.

### Inbjudan till vinterdäckstest

Bridgestone bjuder in 1 000 bilister till att bli testförare av deras nya vinterdäck Blizzak Nordic. De bilister som väljs ut kommer att få köpa fyra däck till rabatterat pris.

Bakgrunden till kampanjen är att Bridgestone vill ha omdöme om hur bilisterna upplever körningen med det nya vinterdäcket. Testförarna kommer att få fylla i ett frågeformulär i slutet av vintersäsongen.

### Däckindustrifakta USA

Däckindustrin i USA består av cirka 100 företag som driver totalt 160 anläggningar som omsätter totalt 13 miljarder dollar. De största företagen utgörs av Goodyear, Bridgestone, Michelin och Cooper vilka tillsammans har 65 procent av marknaden. Närmare en tredjedel av anläggningarna är små med färre än fem anställda medan 35 anläggningar omsätter mer än 100 miljoner dollar.

Källa: Research & Markets.

## NYA MEDLEMMAR

**Euromaster AB**  
Daniel Andersson  
Gnistagatan 2  
754 54 Uppsala

**Vianor AB**  
Pär-Erik Nordlander  
Energigatan 4  
434 37 Kungsbacka

**Vianor AB**  
Tommy Sabel  
Kartåsgatan 3  
531 40 Lidköping

**Dekpartner**  
Dekpartner i Sverige har anmält alla sina medlemsföretag som medlemmar i DRF från första januari

**Korresponderande medlem**  
**Rautamo Wheel Fashion AB**  
Andreas Linder  
Norra Industrigatan 19  
598 40 Vimmerby  
www.rautamo.se

# Boken om däckets historia

Boken om däck och den svenska däckbranschens historia har nu kommit ut. Det är en bok som visar att ett däck inte bara är något svart med ett hål i mitten utan något mer. För dem som arbetar inom branschen ger boken en historisk bakgrund om det de dagligen sysslar med. Samtidigt passar den som kundpresent där historien från blanksvarta galoscher och cykeldäck fram till dagens högteknologiska lågprofildäck är både rolig och intressant.



**-N**är vi bestämde oss för att vara med om utgivningen av boken var det för att vi ville ge branschen en

historisk dokumentation om dess utveckling, säger Hans Claeson, förbundsordförande i Däckspecialisternas Riksförbund (DRF). Därför vill jag uppmana alla medlemsföretag och andra företag inom branschen att beställa böcker till sina anställda och även till sina kundkontakter. För här har vi nu en unik möjlighet att sprida kunskap om branschen med denna bok som är skriven som en underhållande populärhistorisk bok.

Den svenska däck- och gummihistorien har många både spännande och komiska inslag. Som när en gummifabrik genomförde ett väl planerat industrispionage för att komma över hemligheten hur galoscher tillverkades för att inte smeta ned kläder och golv. Eller historien om de fem eller rättare sagt sex däckfabriker som har funnits i Sverige. Däckverkstäder med egna reparationsmetoder och

egna uppfinningar. Den första slaskrensaren med en sugpropp i ena änden tillverkades av en däckverkstad av överblivna gummirester vid reparationer av däck.

-Så det finns alla skäl att hjälpa till att sprida kunskap om branschen. Så därför vill jag uppmana alla att hjälpa till så att folk inte tror att däck bara är något svart med ett hål i mitten. Försäljningen av boken gynnar också förbundets ekonomi för framtida satsningar för att höja statusen i branschen, framhåller Claeson.

Den som har skrivit boken är Peter Haventon bilhistoriker och motorjournalist som medverkat i de flesta av landets bildningstidningar och har skrivit ett 25-tal böcker.



## BESTÄLLNINGSKUPONG

Vi/jag beställer .....st.böcker

Namn/Företag

Adress

Pris: 290:- /st inkl.moms

Vid köp av 100 st eller fler 200:- /st inkl.moms

Frakt tillkommer

Leverans beräknas ske månadsskiftet november/december 2006

Kopiera denna sida, fyll i och faxa till: 08 - 50 60 10 51 DRF- Däckspecialisternas Riksförbund



# Sune Envall - Designer och illustratör

Under hela 2006 har Sune Envall illustrerat Däck Debatts omslag och hans bilder i 3D animations teknik har väckt uppmärksamhet. Däck Debatt har fått frågor om det går att köpa Sunes bilder och om han är tillgänglig för beställningsarbeten. Här följer en kort presentation om Sune med kontaktinformation.

- Ja, tydligen har mina illustrationer väckt en del uppmärksamhet, säger Sune. Nu har jag bland annat precis gjort ett omslag till en bok om däckets historia som DRF snart kommer ut med och dessutom gjort ett beställningsuppdrag till Harley Davidson.

- Jag har jobbat med design och illustrationer i mer än 40 år nu, berättar Sune. Jag började hos Sigvard Bernadotte i hans design studio 1965 och fick de erfarenheter jag behövde för att kunna bli freelance. Faktisk var jag en av pionjärerna vad gäller datorstödd 3D animations teknik och vid det här laget har jag hunnit med att jobba med många internationella och välkända varumärken i motorbranschen.

- Det går alldeles utmärkt att beställa illustrationer av mig, säger Sune. Det är ju faktiskt det jag livnär mig på och i de allra flesta fall brukar det handla om affischer, butiksskyltar, illustrationer till broschyrer, tidningar och böcker och ibland också grafiska blad som mina kunder använder som present till sina kunder. I vissa fall blir mo-

tivet näst intill fotografiskt avbildat och i andra fall kan det handla om att förmedla en känsla – verklig-hetsbaserad eller skapad efter kundens önskemål.

I det här numret av Däck Debatt så pryder en Volvo av ett litet annorlunda slag förstasidan. Vad är det för modell?

- Det är helt enkelt ett resultat av ett beställningsarbete skapat efter kundens önskemål, avslöjar Sune. Bilderna var en avskedsgåva från Volvo Cars designchef Peter Horbury till PAG-chefen Dr Reitzle (BMW, Rover, Jaguar, Landrover, Aston Martin och Volvo) när han lämnade Sverige. Reitzle hade en gammal dröm att Volvo skulle börja tävla på Le Mans! Så jag gjorde en sportvagnsprototyp med typiska Volvo-drag och med Le Mans-bakgrund.

- Kostnaden för min arbetsinsats varierar naturligtvis beroende på vilket underlag jag får att jobba med och arbetets omfattning och komplexitet, berättar Sune. Ett normaljobb tar någon eller ett par veckor att ta fram och där ligger kostna-

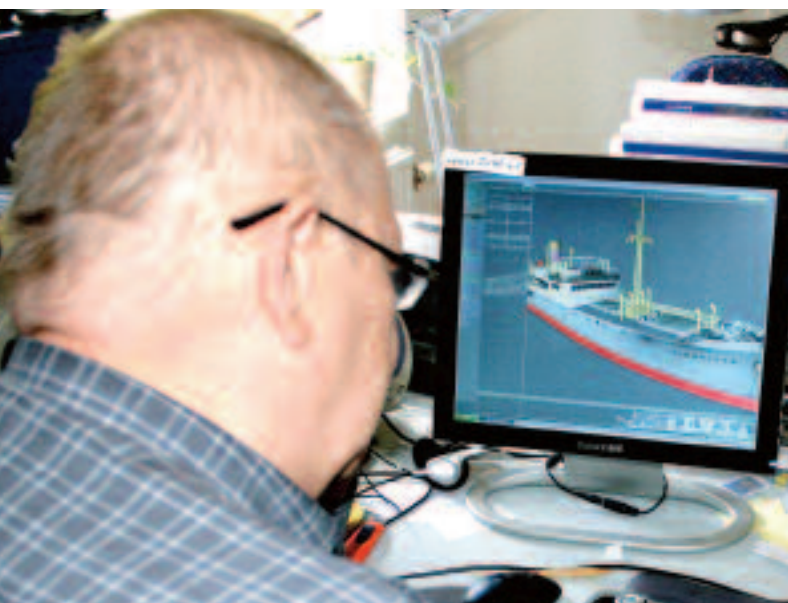


den på runt 15.000,- för min arbetsinsats. Skall bilden produceras i större upplagor tar kunden och jag också en diskussion om royalty. I de allra flesta fall trycks mina bilder för något ändamål – även om digitala media också börjar bli vanligt numera – och vad gäller text, original, repro, tryck och bindning har PM-Press Media alldeles utmärkta och prisvärda kontakter på dessa områden.

## Kontakta Sune Envall

Mer information om Sune Envall finns på [www.pm-pressmedia.se](http://www.pm-pressmedia.se) och där finns också ett helt galleri med exempel på hans design- och illustrations-arbeten genom åren. Kontakta gärna Sune direkt och diskutera bild- och illustrations-lösningar för butiken, broschyrer, annonser, webben eller kanske som en exklusiv serie grafiska blad för presentändamål:

E-mail: [pm-pressmedia@telia.com](mailto:pm-pressmedia@telia.com)  
Tel: 08-759 60 75  
eller 021-35 25 91  
[www.pm-pressmedia.se](http://www.pm-pressmedia.se)



# Däckia med nytt verkstadskoncept

Av Sven-Erik Johansson

Det är ett helt nytt koncept för däckverkstäder som Däckia har tagit fram i sin nya anläggning i Hisings Backa i Göteborg. Som grund för att utforma främst kundmottagningen finns en rad olika kundundersökningar som har gjorts. Följden har blivit en kundmottagning med flera nya idéer som ger kunden en bra översikt över de produkter och tjänster som erbjuds. Den nybyggda däckverkstaden blir nu modell och referensverkstad till hur Däckia och Däckia Partners verkstäder kommer att utformas i framtiden.

**S**om utgångspunkt har vi haft kunden i centrum. Däckverkstaden ska vara lätt att hitta med tydlig skyltning som markerar att detta är en Däckia-verkstad, säger Charlotte Hansen, affärsutvecklare hos Däckia. I Göteborg har vi en 19 meter lång skylt på huskroppen med namnet Däckia som tydligt talar om på långt håll att här finns vi. När kunden kommer fram finns tydliga markeringar var de ska parkera bilen och var kundmottagningen finns.

Kundmottagningen har fått ett helt nytt koncept. Främst när det gäller exponeringen av produkter. Däcken har delats på mitten och ena halvan har monterats på en tavla på väggen med mönstret utåt.

## Information

- Ett urval av de däck vi marknadsför ut mot kund i olika pris-klasser finns med på tavlan. Där finns också en kortfattad information om varje däck, förklarar Hansen. Vill kunden ha en mer utförlig information om däcken finns faktablad för varje däck där alla uppgifter finns. Det underlättar både



- Det känns spännande att få vara med och marknadsföra ett nytt verkstadskoncept ut mot kunderna, säger Peter Axelsson, som är försäljningsansvarig för den nya däckverkstaden.

för kunden och kundmottagaren att det blir rätt däck och det som kunden har förväntat sig.

Fälgarna finns upphängda på väg-garna och monterade med däck.

- Det är för att kunden ska få en bättre bild av hur fälgarna ser ut när de är monterade på bilen. Det är svårt att avgöra vilket synintryck fälgerna får på bilen om den inte kombineras med däck, tillägger Hansen.

Vid själva kunddisken där kundmottagaren finns är en stor skylt uppsatt som beskriver de olika moment som omfattas av däckservice.

- Liksom inom alla branscher finns yrkesbenämningar som bara de som är insatta i branschen vet vad de betyder. Därför har vi förklarat vad de olika momenten betyder som till exempel balansering och byte av ventil samt även hjulbalansering, säger hon.

Kundmottagningen är stor och ljus med konsol på golvet där kampanjprodukter är utställda.

- Denna form av mekanisk försäljning är vanlig i alla butiker och passar även vår bransch. Vi har också reklamtavlor utomhus med kampanjbudskap, berättar hon och fortsätter:

## Ett budskap

-Budskapet ut mot kund är att detta är Däckia. I våra reklambudskap är det alltid Däckia som är avsändaren

och det ska också alltid gå igen ute på verkstäderna. Tidigare har branschen varit hårt styrd av leverantörerna med skylt- och reklammaterial. Det som är kvar är att våra leverantörers varumärken finns med som logotyper i all information.

Vid en kick-off som hölls med däckverkstäderna som är medlemmar i Däckia Partners togs också detta upp till diskussion.

- Kedjorna med ett enhetligt namn blir allt starkare, framhöll Pär Landberg, VD för Däckia. Med varumärkesreklam vad varumärket står för får större genomslagskraft och kan spridas över större geografiska områden än vad som är möjligt för den enskilda däckverkstaden.

## Service ökar

-Samtidigt ökar efterfrågan på service mer än på produkterna inom vår bransch. Detta till stor del beroende på vinterdäckslagen där en bilägare måste besöka en däckverkstad två gånger per år. Det ger oss stora möjligheter i kombination med däckförvaring att knyta kunden till sig. Med den utvecklingen med en stark profilering på varunamnet Däckia får det en större genomslagskraft med ett namn då det inom kedjan finns 108 däckverkstäder som är rikstäckande, påpekar han.

Även om en del av de enskilda

däckverkstäderna inom Däckia Partners har känslomässiga kopplingar till sitt eget företagsnamn var de överens om att utvecklingen går mot en marknadsföring med ett gemensamt varunamn för alla.

Den nya verkstaden i Göteborg omfattar 2 400 kvadratmeter. Där finns två skepp lastbilar och fem arbetsplatser för personbilar och en speciell för varubilar och en för hju-linställning.

Lagerutrymmet är tio meter högt med lagringsfack upp till 7,5 meters höjd.

## Utökad utrymme

-I våra gamla verkstäder hade vi totalt 12 000 hjulförvaringar. Men nu finns det utrymme för 30 000 hjul, säger Peter Axelsson, försäljningsansvarig för verkstaden.

Verkstaden har 13 anställda som uppgår till ett 20-tal under hösten och våren.

Av omsättningen svarar lastbilsidan för cirka 65 procent och personbilsidan för omkring 35 procent.

De två tidigare Däckia-verkstäderna i Göteborg har slagits igen och verksamheten har flyttats över till den nybyggda.

Förändringarna till det nya konceptet har redan startats bland Däckias däckverkstäder. Klara är redan däckverkstäderna i Staffanstorps, Hässleholm och Växjö.



Här visar Charlotte Hansen, affärsutvecklare hos Däckia ett nytt sätt att presentera däck för kunderna i kundmottagningen. Däcken har delats på mitten och monterats in på tavlan på väggen.



För alla däck som säljs finns ett faktablad för varje däck som kunden kan studera. Här visar Dag Falkström, tv, marknadsansvarig hos Däckia, hur faktabladen är utformade för Christer Larsson, Däckshopen i Södertälje.

## Ny regummeringsteknik från Michelin

Michelin Retread Technologies i Greenville, USA, har utvecklats en ny design för slitbanor avsedda för regummering, Michelin XDA Hypersipe. Den nya slitbanan för tunga fordon är utrustad med sajningar även på banans undersida varigenom regummeringen ger ett fullgott grepp under däckets hela livslängd, säger utvecklingsansvarige John Melson, Michelin Americas Research Group.

## Gummibrist drabbar gruvdriften

Under 2005 producerades 8,6 miljoner ton naturgummi vilket är klart under marknadens behov. Som en följd av bristen på naturgummi har priserna rakat i höjden och är idag det högsta på drygt 20 år eller 2,17 dollar per kilo. Enbart under det senaste året har prisökningen varit 64 procent. Bristen har framförallt drabbat gruvindustrin där entreprenadmaskinernas jättedäck uteslutande av naturgummi, med produktionsbortfall till följd. Volvo Construction Equipment exporterar idag 10-15 procent av sina tunga fordon utan däck och med wooden rims i väntan på leverans. Bristen på däck väntas bestå fram till 2009-2010 då produktionen i Indonesien, Thailand och Malaysia, som svarar för 80 procent av produktionen, väntas bygga ikapp efterfrågan.

# En norsk-amerikansk svensk branschprofil går i pension

– Det sägs ju att man skall lämna över när det går som bäst, säger Helge Berntsen, välkänd profil i den svenska däckbranschen sedan sina år som finansdirektör på Goodyear Nordic, sedermera Goodyear Dunlop Nordic i Stockholm.

**J**ag flyttade från Stockholm till Tallinn 2002 och det har varit fantastiska år, fortsätter Helge. Goodyear Dunlop Tires Baltic AS har haft en tillväxt på mer än 30% per år, vår EBIT ligger väl över 10%, Äripäev (den estniska editionen av Dagens Industri) har placerat oss på Topp 100 listan över mest framgångsrika företag och idag är vi marknadsledare på personvagnsdäck i alla de tre baltiska länderna – Estland, Lettland och Litauen.

– Goodyear och Dunlop gick in i ett världsomspännande joint venture 2000 och i den vevan diskuterade vi internt hur vi skulle kunna utöka verksamheten i Baltikum, berättar Helge. Jag jobbade hårt från Stockholm för ett Tallinn-baserat försäljningsbolag som skulle ingå i det nya Goodyear Dunlop Nordic. Så blev det – och jag blev snart erbjuden att fortsätta bygga upp den nya baltiska verksamheten.

### Spännande år i Sverige

– Åren i Sverige var spännande, avslöjar Helge. När jag kom till Goodyear i Stockholm som nordisk finansdirektör 1998 hade vi nyligen gått in som hälftenägare i Däckia, vi köpte upp Ringacke-gruppen, vi fusionerade de tidigare Dunlop-bolagen i Sverige och Danmark med vår egen verksamhet och vi integrerade vår verksamhet i SAP som under de här åren också blev överflyttad till en central Europeisk plattform.

### 37 år i däckbranschen

– Jag började i bilbranschen som trainee hos Ford 1967, minns Helge. Ett par år senare, 1969, blev det dags för däckbranschen då jag började hos norska AS Auto Supply som bl

a importerade och distribuerade Goodyear i Norge. 1988 bildade Goodyear eget försäljningsbolag i Norge och jag blev finanschef i det nya bolaget. 1996 blev jag erbjuden jobbet som finanschef i Goodyear Danmark och där arbetade jag tills det blev dags för Sverige 1998.

### Internationell

– Jag är född i Norge men uppväxt i Brooklyn, NY, USA – och jag är faktiskt fortfarande amerikansk medborgare, berättar Helge. Jobbet har tagit mig till Norge, Danmark, Sverige, Finland, Estland, Lettland och Litauen – hela tiden med en internationell kontaktyta både i Europa och USA, så visst kan man väl säga att det har varit en internationell arbetsmiljö för min del.

### Framgångsrecept

– Det går mycket bra för oss i Baltikum och självklart beror det till en del på faktorer som man som enskild ledare inte direkt kan påverka, möjligtvis medverka till, säger Helge. De baltiska ländernas exemplära ekonomiska tillväxt har skapat ett ständigt växande utrymme för konsumtion. Men mycket kan man ändå påverka själv – t ex att etablera starka varumärken som starka även på den egna hemmamarknaden, att ha ett bra team av medarbetare som hellre ser möjligheter än problem och som är öppna för att vidareutveckla sig, ett lojalt och entusiastiskt nätverk av återförsäljare, att kritisera det be-



stående på ett konstruktivt sätt, att klara balansgången mellan ett multinationellt bolags ledning och det egna lokala teamet. Varumärkena är desamma, produkterna är desamma, men när det kommer till handfast marknadsföring och försäljning är 'all business local'.

### Framtiden

– Vi har rotat oss bra här i Estland, min fru Marit och jag, avslutar Helge. Tillsammans med ett par norska kompisar har jag köpt en stor bit land på den största estniska ön Saaremaa (Ösel) och det är ett fastighetsprojekt som nu skall utvecklas med sikte inställt på den ständigt ökande turismen hit. Och det kanske kan vara ett tips för Däck Debatts läsare – både som privatpersoner och i affärer. Estland har mycket intressant att erbjuda och vårt kostnadsåterfall är fortfarande minst sagt gynnsamt. Något att tänka på för ex vis konferenser, kick-off's och produktlanseringar.

# STRO-möte i Oslo

I mitten av september var det återigen dags för STRO-möte i Oslo. Årets möte var ett samarrangemang mellan Dekkimportörens förening och Vegdirektoratet som teknisk arrangör och STRO som mötesarrangör. Liksom förra gången ställde de däcktintresserade i Norge upp mangrant och ett 50-tal personer deltog under mötet.

**H**roar Braathen från Dekkimportörens förening hälsade välkommen och sedan fortsatte Vegdirektoratets Reidar H. Svendsen med att ge en orientering om Vegdirektoratet och hur man arbetar. STRO:s ordförande Per Detterman berättade sedan om den positiva utvecklingen som STRO sett under senare tid. STRO har idag ett rekordstort medlemstal på 59 medlemmar. Däckdataboken har rekordupplaga och detta är inte minst normmännens förtjänst. Upplagan i Norge ökar ständigt.

## Styr lagstiftningen

Detterman fortsatte med att be-

rätta om de olika reglementen och direktiv som styr däcklagstiftningarna i Europa.

Torsten Johansson, STRO, fortsatte med att berätta om några nyheter i lagstiftningarna i Norden och han gav även en förklaring till nya däckkraven som gäller i Tyskland.

Frank Larsen hjälpte till genom att berätta litet om vad som gäller i Norge och dagsläget i den forestående förnyelsen av köretöy-forskriften.

Paal Rossleland från Vegdirektoratet gav de församlade en genomgång av hur de kraven på avgift på dubbdäck man haft i olika delar av Norge har fungerat. Man har inte

sett någon ökning av olyckorna och luftkvaliteten har förbättrats enligt honom.

## Däckljud

Vi fick sedan en rapportering om däckljud och vilka krav vi kan förvänta oss i framtiden. På Vegdirektoratet tror man inte på några drastiska förändringar på däcksidan utan man verkar ha insett att det finns betydligt mer att göra på vägbeläggningssidan.

Carl-Gustav Victor gav en snabb och orienterande genomgång av ECE Reglementet 106 (traktor). Han avslöstes av Hroar Braathen som berättade om statusen för Norsk Dekkretur. Han fortsatte med att berätta om flera undersökningar som visar att restprodukterna från däcksrotning är ofarliga för hälsan.

## Myndighetskrav

Norge har haft myndighetskrav för dem som arbetar med däck sedan 1940-talet. Finn Larstuen från Vegdirektoratet berättade om dessa och de nya kurser för de som arbetar

med däck som har startats i Norge.

Lallas Andersson redogjorde för de olika system som finns för däck med nödkörningsegenskaper (SST). Han talade även om elektroniksystem för tryckkontroll och reparationer av dessa däck. Denna fråga diskuterades något eftersom branschen inte är helt eniga om dessa däck ska repareras.

## Däcktester

Mötet avslutades med att Frank Larsen visade erfarenheter från däcktester med och utan bilens elektronik inkopplad. Han menade att det kanske är dags att tänka om när man testar däck. En in- eller urkoppling av elektroniken kan förändra testresultatet drastiskt. Däcktester är alltid diskutabla och så även på detta möte. Helt säkert kommer denna fråga att dyka upp på fler möten framöver.

Hroar Braathen avslutade mötet och tackade alla för bra upplutning och visat intresse.

**Torsten Johansson**

## Ökar lastkapaciteten

Vid IAA International Vehicle Show i Hannover presenterade Continental Däck ett nytt drivaxeldäck för tunga lastbilar. Enligt Continental har det nya däcket HDL Superdrive 495/45 R 22,5 en lägre bränsleförbrukning och minskade driftkostnader. Däcket ökar även lastkapaciteten.

**M**onteras det nya däcket på stålfälg ger det en total viktminskning på cirka 100 kilo. Vid montage på lättmetallfälg blir viktminskningen 150 kilo. Däcket ger upp till 20 procent lägre rullmotstånd jämfört med tidi-

gare motsvarande däck. Omräknat i bränsleförbrukning innebär det en reduktion av bränsleförbrukningen med tre procent.

-Vid en körsträcka på 200 000 kilometer under ett år blir besparingen cirka 500 euro eller cirka 4 750 kronor per däck med HDL 1, förklarar Herbert Mensching, marknads- och försäljningschef för Continentals lastbilsdäck. Vi har tagit hänsyn till att HDL 1 är dyrare att köpa in i den beräkningen.

-Nu är inte bara bra driftkostnader viktiga för åkerierna utan det nya däcket medför också ökad trafiksäkerhet. På torrt väglag har däcket bättre vägegenskaper jämfört med andra däck på marknaden och på halt väglag har däcken cirka 15 procent bättre egenskaper, tillägger han.

Det nya däcket är det senaste däck från Continental utvecklat för det växande MidiLiner segmentet.



Continental har presenterat ett nytt drivaxeldäck som ger 20 procent lägre rullmotstånd jämfört med tidigare motsvarande däck. Smatidigt ger däcket en total viktminskning.





# Olika typer av vinterdäck är bra på olika saker

Vinterdäcken är viktiga för trafiksäkerheten. För att få ut maximalt av däcken är det viktigt att man gör sitt däckval efter de körförhållanden man har.

Vinterdäck kan vara dubbade eller dubbfria. Dubbfria vinterdäck brukar kallas friktionsdäck och kan vara anpassade efter nordiska eller mellaneuropeiska förhållanden. I tabellen nedan beskrivs vilka egenskaper de tre olika typerna av vinterdäck har.

Dubbdäck har vanligtvis bättre grepp än friktionsdäck på isiga vägar. Dubbarna bidrar också till att skapa en skrovlig yta, så att friktionsdäck kan få bättre grepp.

Friktionsdäck för nordiska förhållanden har egenskaper jämförbara med dubbade vinterdäck vid vinterväglag, utom på is. På våta och torra vintervägar är friktionsdäck för mellaneuropeiska förhållanden bättre.

Friktionsdäck för nordiska förhållanden har mjukare gummi-

landning och mer sajpningar, jämfört med friktionsdäck för mellaneuropeiska förhållanden. En sajpning är en skärning i gummi-lacken, som gör att tunnare ribbor bildas, som kan greppa tag framförallt i snö.

Sommardäck är aldrig ett alternativ till friktionsdäck. Gummiblandningen i somnardäck är anpassad efter sommarförhållanden, vilket gör att somnardäcken blir för hårda när det är kallt. Omvänt fungerar friktionsdäck dåligt på sommaren.

## Uppdaterade listor på vinterdäck – Sveriges mest kompletta

På Däckbranschens Informationsråds hemsida ([www.dackinfo.nu](http://www.dackinfo.nu)) finns uppdaterade listor på god-

	Dubbdäck	Friktionsdäck för nordiska förhållanden	Friktionsdäck för mellaneuropeiska förhållanden
Våt is	★★★★★	★★★★	★★
Rå is	★★★★★	★★★★★	★★★
Hård snö	★★★★	★★★★	★★★
Lös snö	★★★★	★★★★★	★★★
Våt asfalt	★★★	★★	★★★★★
Torr asfalt	★★★★	★★★	★★★★★
Stabilitet	★★★	★★	★★★★★
Komfort	★★★★	★★★★★	★★★★
Ljudnivå	★★★	★★★★★	★★★★★

Anm. fler stjärnor = bättre egenskaper. Källa: STRO

kända vinterdäck och vinterdäck utan märkningspliktiga oljor i slitbanan. Listorna omfattar alla betydande märken som finns på svenska marknaden och är den mest kompletta sammanställningen som finns att tillgå. Listorna sammanställs i samarbete med

STRO (The Scandinavian Tire & Rim Organization).

Vinterdäck definieras av Vägverket (VVFS 2003:22, 3§) som "Däck särskilt framtaget för vinterkörning och som är märkt M+S, M.S., M&S, M-S, MS eller 'Mud and Snow'".

33 % har slitna däck (Metro)

Många kör med slitna däck utan att veta om det (TT)

1,4 miljoner bilar kör med slitna däck (SvD)

Slitna däck en trafikfara på över en miljon bilar (DN)

Trafikfarliga däck på svenska vägar (Nerikes Allehanda)

Många bilister förlorar på felaktigt lufttryck (HallandsPosten)

Skåningar slarvar mest med däcken (Sydsvenskan)

Var tredje bil har slitna däck (Teknikens Värld)

Många bilister kör med för slitna däck (Ekot)

## Stort genomslag i media för kampanj Däckrazzia

Utan att en enda däckrazzia genomfördes blev genomslaget av den presskonferens som hölls i samband med MHF:s Tylösandskonferens i augusti väldigt bra i både tidningar, radio och TV.

Bland annat skrev ett tjugotal tidningar över sju spaltmeter text om risker med slitna däck och dåligt lufttryck.

Läs mer om kampanj Däckrazzia på [www.dackrazzia.se](http://www.dackrazzia.se).



## Beställ informationsmaterial

Broschyrställ och broschyrer om bland annat vinterdäck kan beställas genom Däckbranschens Informationsråd till självkostnadspris. Man kan även beställa affischer utan kostnad. Den som vill ha en beställningsblankett kan ladda ner en pdf-fil på [www.dackinfo.nu](http://www.dackinfo.nu) eller kontakta

Däckbranschens Informationsråd  
tel 0340-67 30 01  
fax 0340-849 50  
[info@promotion.se](mailto:info@promotion.se)



Av Sven-Erik Johansson

Till våren kommer Nokian Tyres att lansera det första sommardäcket som är utvecklat för det nordiska sommarklimatet. Det är ett däck med speciell inriktning på att klara de väderväxlingar som sker under sommaren med täta skiftningar mellan hög- och lågtryck. Samtidigt inför Nokian det nya produktnamnet Hakka på de nya däcken.



Nokian Tyres kommer till våren att lansera det första sommardäcket anpassat för det nordiska klimatet. Det är det däck anpassat för de täta skiftningar mellan hög- och lågtryck som dominerar det nordiska klimatet.

## ”Vi inför en Hakka-garanti utan extra kostnad.”

### Hakka-garanti

-Vi inför också en Hakka-garanti utan extra kostnad, påpekar Huovila. Den garantin gäller i Sverige, Finland, Norge och Ryssland. Om ett däck, som har monterats rätt och har använts på ett normalt sätt, av en olyckshändelse förstörs så får bilisten ett nytt liknande däck utan någon kostnad. Garantin gäller till mönsterdjupet är fyra millimeter eller tre år från inköpsdatum.

Däcken har också muddstopp som är en säkerhetsring som hindrar sand och smuts att tränga in mellan däck och fälg. Däck med profil 55 eller lägre har en kraftig ribba som skyddar fälgarna mot skador.

Utformningen av däcksidorna har fått ett sportigt utseende och skiljer sig märkbart åt för att underlätta monteringen så att rätt sida kommer utåt.

### Till våren

Hakka H kommer till våren i 18 olika dimensioner i 14, 15 och 16 tum. Profilen är från 55 till 65 profil.

Hakka V kommer i 20 dimensioner från 15 till 17 tum. Profilen är från 45 till 65.

De båda däcken kommer att ersätta NRVi och NRHi i Norden. De tidigare beteckningarna kommer även i fortsättningen att användas på däcken som säljs i övriga världen.



På det nya däck finns en vattenplaningsvarnare. Den anger hur många millimeter som är kvar av mönsterdjupet. Vid fyra millimeter försvinner den helt.

# Första sommardäcket anpassat för nordiskt klimat

-Det nordiska och även det nordryska sommarvärdet varierar kraftigt från regn till solsken och även när det gäller temperaturen. Frostgrader i början av sommaren är inte ovanligt och samma gäller när hösten kommer, säger produktutvecklingschef Teppo Huovila, Nokian Tyres. Därför har vi nu tagit fram en ny däckfamilj anpassad för detta klimat och de gropiga, spåriga och sträva vägbeläggningar vi har jämfört med de mellan- och sydeuropeiska vägarna.

-Det produktnamn vi har valt för den nya däckfamiljen är Hakka. Detta för att utvecklingen av däck- en grunder sig på de kunskaper vi har fått från utvecklingen av våra vinterdäck Hakkapeliitta, fortsätter han.

### Regnvattensystem

Slitbanans mönster är asymmetriskt med ett inside-outside mönster. Hela mönsterutformningen är utvecklad för att minska riskerna för vattenplaning och för ett bra grepp på våta vägar. Även på torr väg visar däck bra egenskaper i en säker kontakt med vägbanan.

-För att ett däck ska ha bra vätegenskaper gäller det att få ett effektivt regnvattensystem i mönst-

ret, påpekar Allan Ostrovskis. På innerskuldrorna grundar sig detta system på bäck- och åsprincipen. I mönstret finns smala, riktade spår och de tillsammans med speciella vattenavledare tränger undan vatten från mönstret.

### Bra resultat

-Vid de tester vi har gjort av ett däck i dimensionen 205/55 R 16 klarar däck av att tränga undan 43 liter vatten i sekunden när bilens hastighet är 75 km/h och det finns tio millimeter vatten på vägen. Detta gäller framdäcken på bilen, säger han.

För att snabbt få undan vattnet mellan däck och vägbanan har huvudspåren också blankpolerade botten.

Vid tester som har gjorts med konkurrerande sommardäck och det egna Nokian NRVi får den nya däckfamiljen mycket bra resultat både vad det gäller vattenplaning, våtgrepp och körning på våt och torr väg.

För att öka trafiksäkerheten för medtrafikanterna har ytterskuldrornas tvärgående spår längst fram en skopliknande form. Den fungerar som stänkavledare och minskar vatten att slungas ut på sidorna och mot bakomvarande bilar.

Däcken har världens första asymmetriska kilslitbanekonstruktion. Tre kraftiga och styva långsgående ribbor med de polerade spåren utgör slitbanans centrum. Den inre vattenplaningskullerområdet är bredare än den yttersta.

Gummiblandningen är en helsilica och ett undre stödlager ger både en låg värmeutveckling och ett lågt rullmotstånd.

### Bromsegenskaper

Vid körning på bana ger däcken en säkerhetskänsla vid kurvtagning både på våt och torr vägbanan. Detta gäller också vid snäv slalomkörning.

Anmärkningsvärt är däckens bromsegenskaper.

De första däcken i den nya familjen är Nokian Hakka H (210 km/h) och Nokian Hakka V (240 km/h). Det som skiljer däcken åt är främst gummiblandning och konstruktionen. Hakka V med sin högre hastighetsklass har en styvare konstruktion och lite sportigare utformning medan Hakka H är mer inriktad på slitage och komfort.

För att minska däckljudet är mönsterklackarna i ytterskulderområdet utformade så att de håller sig i ett stabilt läge oavsett hur bilen kör. I de långsgående spåren

finns ljuddämpande hål och utbuktningar för att påverka luftströmmarna och ta bort det vinande ljudet. I själva stomkonstruktionen finns materialval som dämpar stötar och ljudet från vägen.

### Varnare

En nyhet på däcken är en vattenplaningsvarnare som varnar för ökad risk för vattenplaning.

-Mitt i mönstret finns ett vattendroppsmärke som försvinner när mönsterdjupet är mindre än fyra millimeter, förklarar Huovila. Ett sommardäck som har under fyra millimeters mönsterdjup ger inte längre ett tillräckligt skydd mot vattenplaning.

-För att göra bilisterna uppmärksammade på att inte köra med däck med ett mönsterdjup som kan vara en trafikfara, om så det är tillåtet med 1,6 millimeter, har däck- en den slitagevarnare med siffror som vi introducerade 1999. Vår rekommendation är att bilisterna ska byta till nya däck när mönsterdjupet har minskat till fyra millimeter för att kunna köra trafiksäkert.

Utöver björklövsymbolen som visar att i däck finns bara lågaromatiska oljor finns också en inforuta där bilägaren kan markera lufttrycket.

# Vinterdäck för bussar

Det första vinterdäcket för bussar i stadstrafik lanseras nu av Continental. Däcket HSW Scandinavia 275/70 R 22,5, 148/145L (152/148E) är särskilt anpassat för stadstrafik. En speciellt komponerad gummiblandning och förstärkta däcksidor som klarar höga kanter och påfrestningar från trottoarer är utmärkande för däcket.

**D**äcket fyller ett växande behov av att kunna utrusta stadsbussar med vinterdäck. Jämfört med standarddäcken för fordon i innerstadstrafik ger det nya däcket en extra säkerhet genom bättre bromsegenskaper, grepp och stabilitet. Nordiskt vinterväglag krä-

ver däck som är bättre anpassade för snö och kyla.

## Anpassning

Jämfört med standarddäck har det nya däcket en bättre anpassad gummiblandning och ett mönster med tvärgående mönsterklackar och tyd-

lig saggning som ger bättre grepp på vintervägar. Stor vikt har lagts vid accelerations- och bromsegenskaper. Detta gör att bussen har lättare att stanna och starta vid halt väglag. Mönsterklackarnas utformning bidrar till att sten, grus och snö inte fastnar i däcket.

Utbudet av vinterdäck för tunga fordon har vuxit på senare år. Detta har skett parallellt med de ökande kraven från åkeriernas sida på däck för de nordiska klimatförhållandena. För bussar är däck anpassade för vinterklimat en viktig säkerhetsfråga då de kör i miljöer där de ständigt är omgärdade av många oskyddade människor.

## Nya krav

Detta med speciella vinterdäck börjar bli ett krav i hela Europa. Tyskland införde den första maj en ny lag som tvingar förare att anpassa sitt fordon efter vinterförhållanden med antingen snökedjor eller lämpliga däck. Hårda rekommendationer för däckanvändning vid vinterväglag finns sedan tidigare i Österrike, Schweiz och Skandinavien.

-Parallellt med det förbättrade väggreppet på vinterväglag har däcket också ett lågt rullmotstånd, vilket minskar driftskostnaderna även under vinterhalvåret, säger Mattias Palmgren, Continental Däck Sverige.

## Lastbilstävlingen avgjord

Besparingen blev 28,69 liter bränsle i tävlingen mellan två identiska lastbilar som körde sträckan mellan Clermont-Ferrand och Hannover.

**D**et som skilde de båda ekipagen åt var däcken. Den ena bilen var utrustad med Michelins A2 Energy och den andra med regionaldäcket Michelin E2+. Det var lastbilen med Energy-däcken som körde snålast.

Syftet med tävlingen var att uppmärksamma och informera åkerier om däckens inverkan på bränsleförbrukningen. Bränsleförbrukningen utgör mellan 18 till 24 procent av åkeriföretagens totala utgifter.

- Om besparingen på 125 mil nästan är 29 liter är besparingen på 12.500 mil nästan 2.900 liter. Det blir mycket pengar om man ser till

årsförbrukningen, säger Richard Andermyr, varumärkesansvarig för Michelins lastbilsdäck i Norden.

Vid tävlingen startade de två ekipagen med lika mycket bränsle i tankarna. De hade identisk last och körde exakt samma sträcka vid samma tillfälle. Halvvägs genom resan nära Herbolzheim på gränsen mellan Frankrike och Tyskland byttes däcken mellan de två lastbilarna för att inte andra faktorer relaterade till fordonens prestanda skulle påverka resultatet. Flödesmätare var kopplade till båda lastbilarnas tankar för att ge en exakt mätning. Hela tävlingen övervakades av en oberoende observatör.

## Alcoa utökar fälgproduktion

Alcoa Wheel Products kommer att starta en Dura-Bright-produktionslinje vid sin fabrik i Székesfehérvár i Ungern. Den nya produktionslinjen blir den tredje internationella anläggningen av denna typ och kommer att öka kapaciteten av Dura-Bright-fälgen.

**D**e fälgar som kommer att tillverkas på den nya produktionslinjen blir både till personbilar och kommersiella fordon. Den nya anläggningen kommer att vara klar under 2008.

-Det har varit en otrolig efterfrågan på Dura-Bright-fälgen och genom att vi nu introducerar en för personbilar tror vi att efterfrågan kommer att öka betydligt, säger Curtis Samford, internationell marknadsföringschef hos Alcoa Wheel Products. Den här nya produktionslinjen kommer att medföra att vi kan möta efterfrågan samtidigt som våra europeiska kunder får en mer effektiv och punktlig leverans under 2008 och i framtiden.

## Importeras

Fram till dess att den nya produktionslinjen i Ungern kommer igång kommer fälgar att levereras från Cleveland, Ohio i USA och från Alcoas nya Dura-Bright-anläggning i Monterey i Mexiko. Anläggningen i Mexico startades tidigare i år.

Alcoa har nyligen presenterat en Dura-Bright-fälg med XBRTM-teknik en förbättrad version av den ursprungliga Dura-Bright-fälgen. Den nya fälgen har samma pantenterade behandling och har en 53 procentig bättre reflektiv förmåga och ger en 74 procent klarare spegling. De fälgar som kommer att tillverkas i Ungern är fälgar med den nya tekniken.

# Hakka-däck för lätta last

Samtidigt som Nokian Tyres presenterar de första personbilsdäcken i sin nya Hakka-familj kommer också två nya C-däck i samma familj. Det är Hakka C Cargo och Hakka C Van. Båda däcken är utvecklade och anpassade för det nordiska sommarklimatet med inriktning på att minska riskerna för vattenplaning.

**H**akka C Cargo är utvecklat och anpassat för lätta lastbilar. Däckmönstret är nondirektionalt, vilket innebär att däckets rullriktning inte är bestämd. Själva mönsterutformningen och däckkonstruktionen liknar det som finns på lastbilsdäck. Detta för att däckets utan några problem ska kunna bära tunga laster något som många lätta lastbilar gör.

–Det nya i däckets är det så kallade triangelstödet som ökar skulderområdets sidostyvhet. Detta är mycket

viktigt speciellt när bilen har tung last, säger Teppo Huovila, produktutvecklingschef hos Nokian Tyres. Genom triangelstödet minskar däckslitage och däckets behåller sin form betydligt längre.

## Avkylningshål

På däckets skulderområde finns speciella avkylningshål som tillsammans med ett öppet mönster minimerar värmeutvecklingen. För att öka körstabiliteten sitter skuldermönstret ihop med sidohörnen.

Det andra däckets Hakka C Van har ett asymmetriskt inside-outside mönster. På mittribban finns ett vågformat mönster. Det ökar däckets sidostyvhet och minskar risken för vattenplaning.

Däckets är avsett för minibussar. Däckjudet är mycket lågt både inne i bilen och vid omkörning genom en optimerad mönsterklackfördelning och är för minibussar en skräddarsydd konstruktion.

## Mindre grusvägar

–Minibussar blir allt mer vanliga som taxibilar. Detta har varit utgångspunkten vid utvecklingen av däckets, säger Allan Ostrovskis, utvecklingschef hos Nokian Tyres.



Samtidigt som Nokian Tyres presenterade de första personbilsdäcken i sin nya Hakka-serie presenterades två nya C-däck. Hakka Cargo, tv, är anpassat för lätta lastbilar och däckets th är utvecklat för Van och minibussar.

Dessa taxibilar finns i de flesta fall utanför storstäderna och kör då även på mindre grusvägar. Detta har vi tagit hänsyn till vid utvecklingen av däckets.

Båda nya däcken har en gummiblandning som är speciellt utvecklad för denna typ av däck. Däckets har björklövmärket och en införut för markering av rätt lufttryck. De är också utrustade med en tätningssring som hindrar sand och

smuts att tränga in mellan däck och fälg.

Samtidigt är fälgkabelkonstruktionen förbättrad för att vara mer exakt och hållbar.

Hakka C Cargo kommer att finnas i sju dimensioner i 15 och 16 tum. Profilen är från 65 till 75.

Hakka C Van kommer att finnas i nio dimensioner i 14, 15 och 16 tum samt i 65- och 70-profil.

## T-däck för familjebilar

Efterfrågan på däck med hastighetsindex T (190 km/h) och lägre är fortfarande stor och däcktypen står för 50 procent av den totala försäljningen av sommardäck. Samtidigt väntas den europeiska personbilsförsäljningen att öka med nio procent till 16,5 miljoner bilar mellan 2004 och 2008. Marknadsandelen för medelstora bilar och småbilar kommer att öka från 74 till 80 procent.

**D**etta har fått Bridgestone att uppgradera sitt däckutbud och lansera nu B250-däck som är ett T-däck för familjebilar och som kommer att ersätta B391 och B390 för originalmontering och B330 Evo som är ett däck för eftermarknaden.

Enligt Bridgestone är det deras mest tekniska och avancerade däck för familjebilar. Intresset från biltillverkarna är stort när det gäller däck till deras nya generation av familjebilar. Åtta fabriksmonteringar är redan klara för exempelvis de nya modellerna Renault Clio och Modus, Toyota Yaris och Mercedes-Benz B-klass.

## Tydligare utbud

–Då B250 ersätter två originaldäck och ett eftermarknadsdäck kommer det att göra vårt utbud av däck för familjebilar tydligare för kon-

sumenten samt att förenkla lager- och beställningshanteringen för återförsäljarna, säger man från Bridgestones sida.

Det nya däckets har ett slitbanemönster med öppet centrum och tät sajpning som överträffar föregångarna när det gäller vattenplaning vid kurvtagning. Däckets har stora skulderklackar som förbättra väghållnings- och kurvtagningsegenskaperna och ger bättre prestanda än B330 Evo vid bromsning på torrt underlag. De stora klackarna minskar också risken för oregelbundet slitage.

Det nya däckets finns i cirka 20 olika dimensioner i 60 och 70 profil.



Däck med hastighetsindex T (190 km/h) har fortfarande en stor marknad och står för 50 procent av den totala försäljningen av sommardäck. Det har gjort att Bridgestone nu satsar på ett nytt T-däck som ersätter tre tidigare däck.

# Punkterings- skydd

Safety seal har utökat sitt sortiment av produkter med ett punkteringskydd med namnet Safety Wheel. Vid årets lastbilmässa på Elmia i Jönköping var det premiär för den nya produkten. Från början togs produkten fram för att få skottsäkra däck.

**D**et är främst till lantbruket vi vänder oss med detta punkteringskydd. Deras traktordäck utsätts för stora påfrestningar och det är lätt att få en skada på däck eller fälg så att luften går ur däck, säger Sven Möller, Safety seal. Den produkt vi nu lanserar tätar punkteringar, läckande o-ringar och läckande fälgar.

Punkteringskyddet är en vätska som kan sprutas in genom ventilen eller appliceras i däck vid monteringen. Vätskan lägger sig i en jämn hinna i hela däck och påverkar inte balansen. Om ett föremål tränger

igenom däck tåtar skadan omgående utan luftförlust. Skyddet klarar en skada upp till 16 mm.

Själva vätskan är en vattenlösning tätningsvätska för luftfyllda hjul. Den är giftfri och helt biologiskt nedbrytbar och reagerar inte kemiskt med gummi eller luft. Blir det spill kan det enkelt tvättas bort med vatten.

Vätskan kan användas till alla typer av luftfyllda hjul. Både för väg- och terrängdäck samt däck till långsamtgående fordon. Max hastighet dock 80 km/h, påpekar Möller. Tätningsvätskan tillverkas i Europa och hela processen övervakas av TÜV.

## Solrosolja i vinterdäck

Michelin använder solrosolja i gummiblandningen i sitt nya Alpin A3 och har fått bättre grepp och kortare bromssträcka på alla typer av vinterunderlag jämfört med föregångaren Alpin A2.

**D**et nya däck är ett dubbfrött vinterdäck som i första hand är avsett för vinterförhållanden i södra Sverige, Danmark och övriga Europa. Enligt den tyska motororganisationen ADAC har däck fått bästa betyg i tester på våta, snöiga och isiga underlag samt det däck som har längst liv-

slängd bland de 19 däck som var med i testen.

I våra interna tester visar däck ett bra resultat vad gäller inbromsning på vått underlag, säger Joakim Jöhncke, produktchef för Michelins personbilsdäck i Norden. Även livslängden visar på mycket bra resultat.

När det återstår fyra millimeter av däkmönstret har däck 75 procent fler lameller än andra däck enligt våra interna tester, fortsätter han.

Däcket finns i dimensioner från 165/70 R 13 T till 205/55 R 16 T (T=190 km/h).

Däcket är ett europeiskt vinterdäck och för körning i kalla nordiska vinterförhållanden krävs de däck som är utvecklade för det klimatet, säger Jöhncke.

**Prenumerera på Däck Debatt  
08-759 60 75**

# Dubbfrött vinterdäck

Michelin har under hösten kommit med ett nytt dubbfrött vinterdäck anpassat för fyrhjulsdrivna bilar och stadsjeepar. Däcket har namnet Latitude Alpin och ersätter 4x4 Alpin. Den största förbättringen med det nya däck är kortare bromssträcka på snö och vått underlag.

**V**åra interna tester visar att bromssträckan på vått underlag från 80 km/h är fyra meter kortare än våra konkurrenter i segmentet, säger Joakim Jöhncke, produktansvarig för personbilsdäck hos Michelin Nordic. På snö är bromssträckan fyra meter kortare redan på en inbromsning från 50 km/h.

Mönsterdjupet är tio millimeter och däck har ett 39 procent öppet mönster. Det tillsammans med

en mönstrad däckskuldra ger bra dragförmåga i både snö och slask. Lamellerna i mönstret är dubbelriktade och av varierande geometri.

### Referensdäck

Redan föregångaren 4x4 Alpin var ett referensdäck för de flesta ägare till 4x4-bilar och allt talar för att

det nya däck får samma ställning, påpekar Jöhncke.

Under hösten lanseras sju dimensioner som kommer att utökas med fem dimensioner till under nästa år. De dimensioner som finns nu är från 225/70 R 16 106 T till 265/65 R 17 112 T.

Inom samma segment finns ock-

så Latitude Alpin HP som är ett odubbade högprestandadäck i större dimensioner och med högre hastighetsindex.

Namnet Latitude är samlingsnamnet för Michelins däck till 4x4-bilar och stadsjeepar. I våras presenterades det dubbade alternativet som har namnet Latitude X-Ice North.



Michelin Latitude Alpin är ett nytt dubbfrött vinterdäck för 4x4-bilar och stadsjeepar och är ett komplement till det dubbade däck Latitude X-Ice North.

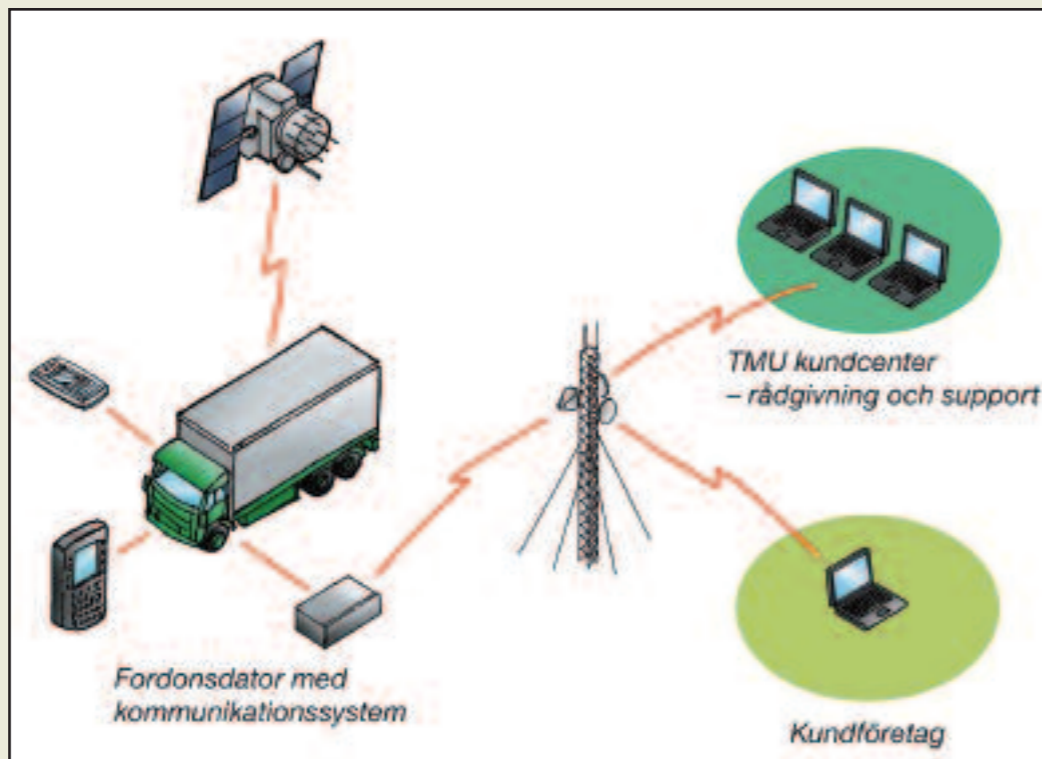
## NOTERAT

### Ökad försäljning av vinterdäck

Continental har ökat sin försäljning av vinterdäck i hela världen med elva procent till 17,6 miljoner däck under fjolåret. Ökningen har varit konstant sedan 2002 då det såldes 13,4 miljoner vinterdäck. Försäljningen 2003 var 14,7 miljoner och 2004 15,9 miljoner.

## Nya regler ger nya affärschanser för däckbranschen?

Vägverket, Stockholm, Göteborgs och Malmös städer har upprättat ett nytt för som gäller för alla entreprenad- och fordonsföretag som avser att utföra uppdrag för dem. Miljöfrågor med fokus på bränslebesparingsåtgärder som löpande kan mätas är en viktig del i de regler som började att gälla 1 juli 2006. Däckvård och däcktryck har betydelse för fordonens kvalitet och driftsäkerhet. Med de nya reglerna kan branschen räkna med ökat intresse för ämnet.



Intressenterna producerar informationsmaterial som varje däckföretag kan ta del av och sätta sig in i detaljerna för att på så sätt medverka till att övergripande mål uppnås. Är det en för stark tro att räkna med att däckverkstaders företrädare ska intressera sig för minskad Överförbrukning – se tidigare artikel i Däckdebatt – och minskat utsläpp av koldioxid? Kanske är det så, men i sin strävan att vidareutveckla kundrelationerna med t ex åkeriföretag kan det finnas en poäng att vara insatt i reglerna och aktivt medverka till att företagen får den utbildning de är tvingade att genomgå för att få fortsätta uppdrag inom t ex Vägverket i landet. Samt att uppmana dem att öka intresset för däck- och däcktryck övervakning

### Överförbrukning

Nu lanseras starkt begreppet "Överförbrukning" som det finns anledning att lära mera om när företagen jagar chanser att minska kostnaderna för bränslet som nu har

ökat kraftigt de senaste åren. Kort förklaring

Överförbrukning = total bränsleförbrukning – den optimala mängd bränsle som krävs för att hålla fordonet rullande under givna förhållanden

Medelförbrukning = den mängd bränsle som förbrukas/transportsträcka

Mätutrustning som ger information löpande till företagen finns nu i marknaden.

Illustration som visar hur rapporter överförs till företagen för att bli kunna följa körsätt och därmed också kunna påverka de parametrar som har betydelse för driftkostnaderna.

### Stor betydelse

Vi vet emellertid att däcken har en mycket stor betydelse för rullmotståndet och därmed förbrukningen. För att ge exempel på däckens/rullmotståndets betydelse har VDI – Innovation jämfört ett fordon (Volvo FH12 420 hk) som

kör med en hastighet av 76 km/tim. Tågvikt 40 ton. "Om man antar att fordonet minskar rullmotståndet med 15% genom att byta till optimalt däck och att köra med rätt ringtryck minskar förbrukningen från 37,5 lit/100 km till 34 lit/100 km." skriver företaget i sin rapport.

Det som gör däckfrågan extra intressant är att den har störst påverkan på bränsleförbrukningen i hastigheter upp till ca 70 km/tim. Inom detta hastighetsintervall sker troligen det mesta transportarbetet.

### Däckfel

I högre hastigheter svarar frontrean dvs luftmotstånd snabbt för en allt större del av bränsleförbrukningen.

Översatt till begreppet "Överförbrukning" skulle man således kunna ange etablera "Däckfel" som i det här fallet skulle vara 3,5 lit/100 km. De faktorer som VDI f.n. beräknar styrs helt av förarna. Med begreppet "Däckfel" faller ansvaret på både föraren som måste an-

svara för däckstrycket och företagsledningen som måste ansvara för att rätt däck används.

Med andra ord så har däckföretag i allra högsta grad en stor uppgift att fylla genom att erbjuda åkeriföretag m fl genom löpande kontrakt assistera företagen till lägre kostnader för sina fordon.

**Affärsmannaskolan i Däckdebatt**

**Tord Lindgren.**  
tord@mrg.se  
0910-88152

## Fälg för tunga fordon

Alcoa Wheel Products har utvecklat en ny fälg för europeiska anläggningsfordon med skivbromsar. Fälgen har utformats utan ventilationshål för att skydda skivbromsarna på driv/framaxeln från sand och grus.



Alcoa har kommit med en ny fälg för anläggningsfordon utan ventilationshål för att skydda skivbromsarna.

Fälgen kommer att minska underhållskostnaderna och ger längre livslängd för bromsarna och förbättrar prestandan. Fälgen har redan godkänts på Daimler Chryslers anläggningsfordon. Den nya fälgen ger fem procent ökning i maxlast jämfört med standardfälg i samma storlek. Genom en starkare design har livslängden på fälgen förlängts.

Den nya fälgen kan användas som den inre dubbelfälgen på ett arbetsfordons driv- eller bakaxel eller som singelfälg på framaxeln. Den nya fälgen finns i åtta olika dimensioner från 22,5 x 8,25 till 22,5 x 11,75.

## Slitbana för nötande underlag

Bandag har kommit med en ny slitbana för fordon som kör på olika vägunderlag. Slitbanan har beteckningen BZY2 och är utvecklad för både mjuka och hårda underlag.

Slitbanan passar till nästan alla väg/terräng-stommar. Den tillverkas i bredder från 190 till 270 millimeter. De smalare dimensionerna har fyra ribbor de bredaste fem. Bredderna 260 och 270 är speciellt avsedda för de senaste bredddäckstommarna.



Den nya slitbanan från Bandag är speciellt utvecklad för körning på hårda vägunderlag men fungerar också på sopbilar.

Avståndet mellan ribborna i mönstret är stora för vattenavvisning och för ett bra grepp. Spårren är 18 millimeter djupa. Mönstret är självrensande och minskar risken för genomslag.

Mönstret är utformat för alla hjulpositioner och fungerar också på drivaxel när kraven på dragförmåga är måttliga.

Slitbanan har en halvöppen skuldra. En speciell gummiblandning gör slitbanan tålig mot skär- och rivskador.

# Invigning av Hedbergs Produktion

Hedbergs Produktion har nu börjat växa in i sina nya lokaler som är sammanbyggda med företagets tidigare däckverkstad i Svedala. Flytten från de tidigare lokalerna i Malmö har gjort att produktionen av regummerade lastbilsdäck har kunnat ökas till mellan 45 och 55 däck om dagen.



Hedbergs Produktion i Svedala har nu invigt sina nya produktionslokaler med ett öppet hus. Här står Christer Nilsson, försäljnings- och produktionsansvarig i företaget, tv, tillsammans med Roland Persson, VD för Hedbergs Ringservice, och väntar på de inbjudna gästerna



Här förklarar Christer Nilsson, tv, en detalj i regummeringsproduktionen för Lars Larsson från Lassés Vulk i Ystad.

**-B**eslutet att bygga en ny regummeringsfabrik har fått stora positiva effekter för företaget, säger Christer Nilsson, försäljnings- och produktionsansvarig för Hedbergs Produktion. Vi har sedan vi flyttade från Malmö ut till Svedala ökat vårt återförsäljarnät. Vår turbil kör nu två schemalagda turer varannan vecka. Turerna omfattar en stor del av Skåne och omfattar också delar av Småland samt västra delen upp till Göteborg. Vi har också en mindre transportbil som vi använder vid akuttryckningar. För service är en viktig del i vårt arbete.

## Länge i branschen

Hedbergs som är ett stort bilföretag har också varit i däckbranschen i över 50 år och började att regummera däck 1958. Regummeringsverksamheten har varit inrymd i samma fastighet i Malmö där däckverkstaden finns.

- När vi insåg att vår produktion i centrala Malmö snart skulle nå sin maximala kapacitet började vi undersöka möjligheterna att bygga en ny anläggning, säger Roland Persson, VD för Hedbergs. Vi bestämde oss för att bygga en ny anläggning vid vår däckverkstad i Svedala där vi sedan tidigare ägde en stor tomt.

I fjol startade bygget och vid årsskiftet var det klart.

## Investerat

-Vi har sedan successivt växt in i våra nya produktionslokaler. En del av den utrustningen som fanns i Malmö har vi flyttat hit, men också investerat i ny utrustning, säger Nilsson. Personalstyrkan har utökats och omfattar idag tio anställda. Själva produktionsutrymmet omfattar 1 200 kvadratmeter. Samtidigt har däckverkstaden i Malmö fått större utrymme då de har övertagit den del av byggnaden där vi tidigare fanns.

För fem år sedan blev Hedbergs Bandagsproducent.

- Det har betytt mycket, framhåller Nilsson. Bandag är ett välkänt varumärke som alla känner igen.

För någon månad sedan invigdes den nya anläggningen med ett öppet hus för inbjudna gäster. Under två kvällar kom det mellan 50 och 60 inbjudna gäster som i grupper fick studera hur det går till att regummera ett lastbilsdäck.

- De anställda ställde upp och produktionen var i full drift vilket uppskattades, säger Nilsson.

# Test av reparationer

Då det har varit en del diskussioner om reparationer av däck med Safety Seal-systemet har företaget låtit TÜV Nord i Tyskland utföra tester på höghastighetsdäck med hastighetsklass Y som gäller för 300 km/h och punkteringssäkra däck så kallade Run flat.

**D**et höghastighetsdäck som användes vid testen var Pirellis P Zero Rosso. Testen visade inte några negativa resultat efter reparationen trots att däcken kördes i den tillåtna hastigheten under lång tid på bana.

När det gällde det punkteringsäkra däck testades ett Good Year Eagle NCT 5 i hastighetsklass V (240 km/h). Efter reparationen kördes först däck utan luft och sedan med luft. Vid båda testerna visade reparationen ingen negativ inverkan på däckens säkerhet.

## Tillåtna

- De två däck som användes vid testerna är av tillverkarna tillåtna för reparation med vårt Safety Seal-system. Då det har förekommit en del diskussioner om lämpligheten att reparera dessa däck efter en punktering lät vi TÜV göra en test, säger Sven Möller, Safety Seal. Nu kan vi visa att däcken har samma trafiksäkerhet efter reparation som innan.

Den testmetod som användes var ECE-R30 som är samma metod som används för nydäck vid E-godkännande.

Den rätta benämningen på de så kallade Run Flat-däcken är självbärande däck. Det vill säga att de inte sjunker ihop vid en punktering.

## Anvisningar

De som tillverkar reparationsmaterial till de självbärande däcken har anvisningar hur reparationen ska gå till.

Andelen självbärande däck är inte stor och nästan alla är originalmonterade på bilar med varningsystem som slår arm om trycket i ett däck minskar med tio procent.

- De flesta däcktillverkare rekommenderar att självbärande däck ska repareras. Undantaget är Goodyear som tillåter reparation om man efter en noggrann inspektion finner däckets oskadat. Några andra tillverkare menar att man kan reparera ett däck som inte rullat tomt utan punkteringen har upptäckts innan färd, säger Torsten Johansson, STRO.

## Regummering

Ett av regummeringsföretagen i Sverige håller för närvarande på att testa om de självbärande däcken kan regummeras. De tester som hittills har gjorts visar att det är möjligt och en produktion planeras när fler däck har kommit ut på marknaden.

# Nytt gördellager

Michelin har tagit fram ett nytt gördellager för lastbilsdäck. Det har namnet Infincoil och ger däcken ökad livslängd, större lastförmåga och nya möjligheter till regummering. Infincoil är en del av Michelin Durable Technologies för lastbilsdäck.

**D**et nya gördellagret består av en obruten stålsvajer med en längd

på 400 meter för ett däck i dimensionen 455/45 R 22.5. Det innebär att däckstommen kan göras stabilare än tidigare, vilket i sin tur betyder möjligheter att introducera helt nya dimensioner och förbättra prestandan på de dimensioner som redan finns.

Under nästa år kommer ett nytt trailerdäck i dimensionen 455/45 R 22,5 och ett nytt däck för framaxlar i dimensionen 315/60 R 22,5 att lanseras med 400 kilo högre lastkapacitet än tidigare. Båda däcken är utrustade med nya Infincoil-lager.

# En av fem kör på livsfarliga däck

Var femte bil kör omkring med däck som allvarligt påverkar körsäkerheten. Hela 18,2 procent av den svenska bilparkens sommardäck understiger tre millimeters mönsterdjup. Så ser resultatet ut från Goodyear Dunlops mätning av däcken på 62 472 däck under kampanjen Goodyear Safety Week. Undersökningen genomfördes under mitten och slutet av september i samarbete med Ikea, Bilias, Tanka och Däckia.

Goodyear Dunlop Nordics mätning av mönsterdjupet på bilparkens sommardäck är den största undersökningen i sitt slag som någonsin gjorts i landet. Den gjordes i Stockholm, Göteborg och Malmö med hjälp av mätpatruller som främst besökte Ikeas parkeringsplatser och bensinbolaget Tankas tankställen samt Bilias och Däckias servicestationer. Patrullen genomförde mätningar på två däck, det ena fram och det andra bak, på varje fordon. Sammanlagt kontrollerades 62 472 däck på 31 236 bilar. Däckmätningen ägde rum mellan den 15 och 24 september.

## Dåliga däck

5 708 uppmätta fordon hade däck med mönsterdjup under tre millimeter. Det motsvarar 18,2 procent av de kontrollerade bilarna. Eftersom undersökningen genomfördes på ett så stort antal bilar har den hög statistisk relevans för landets bilpark – Vi kan dra några viktiga slutsat-



Under kampanjen mättes mönsterdjupet på 62 472 däck och är en bild från mätstationen vid kungens kurva i Stockholm.

ser av den här undersökningen, säger Ludvik Nauckhoff, marknadschef vid Goodyear Dunlop Nordic. En av fem svenska bilar kör omkring med däck som kan vara livsfarliga. Detta skapar onödiga och stora risker i trafiken, särskilt nu un-

der höstens regn och rusk. Lika förväntat som genomgående är, att framdäckens standard är sämre än bakdäckens. Uppmot tre procent fler framdäck hade ett mönsterdjup som var mindre än tre millimeter. Eftersom undersökningen

gjordes i alla de tre storstadsregionerna fanns också möjlighet att konstatera regionala skillnader.

## Göteborg bäst

Minst antal farliga däck finns i Göteborgsregionen medan Malmöområdet har det största antalet, 29 procent. Vid de mätningar som gjordes utanför Ikea-varuhuset vid Kungens kurva och Källered samt vid Bilias och Däckia i de tre städerna konstaterades att 18 procent av bilarna hade farliga däck (mindre än tre millimeter) i Stockholm, 29 procent i Malmö men endast nio procent i Göteborg. – Trots att antalet kontrollerade däck var olika på de tre mätplatserna är skillnaderna så stora att vi måste dra slutsatsen att det finns regionala skillnader, menar Nauckhoff.

Ett resultat av den stora däckundersökningen är att skicket hos sommardäcken i den svenska bilparken har förbättrats något under senare år, men att läget fortfarande är allvarligt ur trafiksäkerhetsperspektiv. Vid

körning på däck som har ett mönsterdjup mindre än tre millimeter är väggreppet så dåligt i samband med regn att fordonen blir livsfarliga.

## Stort intresse

– Att en av fem svenska bilister kör på sådana däck är utomordentligt allvarligt, konstaterar Nauckhoff. Det finns bara en väg ut ur det problemet och det är den som går till däckverkstaden.

Mätpatrullerna möttes med stort intresse och mycket positivt under mätdagarna. När bilisterna väl förvisat sig om att den information om mätresultatet som placerades under vindrutetorkarna handlade om säkerhet och inte om P-böter ville många få samtliga däck uppmätta och många som ännu inte fått sina däck kontrollerade bad om hjälp att göra detta. En genomgående kommentar var att bilägarna inte var medvetna om det dåliga skicket hos sina däck och omedelbart skulle köpa nya.

## Resultat av mätningen

### Stockholm Ikea Kungens kurva

Antal däck 0-3 mm	1180 bak	10%	1735 fram	15%
Antal däck 3-5 mm	3817 bak	32%	4695 fram	39%
Antal däck 5-8 mm	6893 bak	58%	5463 fram	46%

### Göteborg Källered

Antal däck 0-3 mm	282 bak	3%	588 fram	7%
Antal däck 3-5 mm	2373 bak	27%	3120 fram	35%
Antal däck 5-8 mm	6242 bak	70%	5129 fram	58%

### Malmö

Antal däck 0-3 mm	1549 bak	18%	1773 fram	21%
Antal däck 3-5 mm	3105 bak	36%	3499 fram	41%
Antal däck 5-8 mm	3896 bak	46%	3277 fram	38%

Antalet slitna/olagliga däck 2514 29%



# Ny däckserie från Bridgestone



*Bridgestone har kommit med tre nya däck för fjärrbilar. den stora nyheten heter M749 som är ett däck för drivaxlar.*

Tre nya däck för fjärrbilar har lanserats av Bridgestone under hösten. Däcken är framför allt tänkta för långväga körning på motorväg. Den stora nyheten heter M749 och är ett däck för drivaxeln som kommer att ersätta M730.

**D**äcket har bland annat nytt mönster som utlovas ge längre livslängd, säkrare köregenskaper i vått väglag och kortare bromssträcka.

I serien ingår också styrdäcket R249 som har liknande egenskaper och trailerdäcket R168.

Bridgestone har gjort egna fälttester under flera år och jämfört däcken med däck från andra tillverkare. Testerna visar att det nya mönstret på M749 minskar slitaget och ger upp till tio procents längre

livslängd. Kostnaderna för bland annat bränsle- och däckkostnad per kilometer minskas med drygt sex procent.

Styrdäcket R249 uppvisar liknande resultat i företagets tester. Livslängden för däcket är upp till 15 procent bättre än konkurrenternas

däck. Samtidigt är slitaget jämnare under däckets hela livslängd.

R168 för trailern har också en längre livslängd och är extra lämpat för regummering.

## NOTERAT

### Nytt energidäck från Michelin

Michelin kommer på höstens Paris Auto Show att låta täckelset falla för sitt nya energisparidäck Michelin Energy Saver som påstås minska bilens utsläpp av koldioxid med 4 gram per kilometer. Energy Saver bygger i mångt och mycket på det extremt lätttrullande Proxima som Michelin lanserade för ett par år sen i begränsad omfattning på Europa-marknaden och bl.a. uppmärksammades för ett 25 procent lägre rullningsmotstånd än dagens Energy-serie.

### Bridgestone årets leverantör hos GM

Bridgestone har fått utmärkelsen årets leverantör av General Motors för elfte året i rad. Bridgestones vice VD Tatsuya Okajima mottog priset vid en sammankomst i USA.

# Däckambulansen klarar nästan allt

Bröderna Kingelin i Huddinge har utrustat en Volkswagen Transporter med allsköns tryckluftsvärktyg. Affärsidén är att serva punkterade bilar på plats. Konceptet fungerar utmärkt och vagnparken ska nu fördubblas.

Av Lasse Jansson

**D**en turkosa VW-bussen syns på långt håll. När Däck-Debut anländer står den parkerad utanför gummiverkstanen i Huddinge. Chefen själv, Lasse Kingelin, väntar på kontoret.

– Så här i mitten av juni är det lågsäsong. Men vänta bara till i november när vinterdäcken ska på. Då blir det full rulle, säger han och reser sig.

Vi följer efter för att få en demonstration av Däckambulansen, som bussen kallas.

Skåpet är finurligt uppdelat. I den främre delen finns kompressorn samt de verktyg som krävs, längst bak finns lastutrymme som sväljer 44 kompletta hjul.

– Vi har många företagskunder. Med Däckambulansen kan vi åka hem till kunden och skifta hjulen på plats. Kunden sparar tid och vi får mer att göra, förklarar Lasse samtidigt som telefonen ringer.

– Sekreteraren hos ett taxiåkeri står med tomt framdäck utanför åkerikontoret. Häng med så berättar jag om Däckambulansen på vägen!

Vi tar plats i den bekväma passagerarstolen och strax är vi ute i den tätta eftermiddagstrafiken.

## Långmilare

–Vi funderade ganska länge på det där med en mobil reparationsverkstad. Då skulle man ju kunna erbjuda kunden hjälp vid vägkanten och därmed ge maximal service, berättar Lasse.

När grabbarna funderat färdigt köpte de en begagnad VW Transporter av 1996 års modell. Den fick rulla som slängbil medan bröderna funderade över hur de skulle utrusta Däckambulansen, som projektet döpts till redan under planeringsstadiet.

– Själva tryckluftssystemet fick vi



Däckambulansen som ägs av bröderna Kingelin i Huddinge klarar nästan allt när en bilist fått punktering på sin bil. Samtidigt är det billigare att larma däckambulansen än att ringa till en bärgare.

hjälp med av ett par killar i Stuvsta. Det krävdes att vi byggde om lufttankarna för att det skulle funka. Sen fick vi montera den digitala luftningsroboten (tryckmätaren i vanligt tal) i förarhytten. Den tål nämligen inte kyla, förklarar Lasse Kingelin.

Bygget sattes i trafik 1998. Sedan dess har Däckambulansen hunnit avverka nästan 100 000 mil och är inne på sin andra motor, en 2,5-liters diesel.

– Fördelen med en buss av den här storleken är att vi tar oss fram även på trånga platser som parkeringsgarage och liknande. Det händer att bilar plundras på alla fyra hjulen och blir liggande på chassit. Då kör jag bara intill med bussen, lyfter offret med gummibälgen vi använder som domkraft och monterar nya hjul på plats i garaget. Det är ju också billigare att anlita Däckambulansen än att ta en bärgare, skrattar Lasse och parkerar intill en liten japansk tjejbil med platt framhjul.

## Lättjobbat

Lasse rundar VW:n och drar upp skjutdörren på bussens högra sida. Vant drar han ut en gummislang och tar med sig en gummibalg. När han kopplat slangen till bälgen skjuter han in anordningen under japanarens tröskel, startar kompressorn och på ett litet kick är hjulet i luften.

Efter en snabb inspektion noterar han att en spik orsakat punk-

teringen och att bilen saknar reservhjul.

–Här får det bli en provisorisk lagning, säger han för sig själv och letar fram en låda i det välfyllda skåpet. Snart har han dragit ut spiken och lagt hålet med en vulkaniserande gummikon. Därefter ställer han in luftningsroboten på rätt ringtryck och fyller däcket.

När han instruerat kunden att lagningen bara är provisorisk och att hon snarast borde göra ett besök på gummiverkstanen åker vi tillbaka till firman.

–Jobbet blir betydligt enklare med Däckambulansen. All utrustning finns tillgänglig och vi kan fixa det mesta utomhus. Däremot kan vi inte demontera däck från fälgen. Såna jobb gör vi hemma på verkstanen, förklarar Lasse Kingelin.

## Driftsäker

Under färden öser Lasse lovord över den tio år gamla VW Transportern.

–Den bara går och går. Förutom motorhaveriet efter de första 40 000 milen har vi bara drabbats av en enda större reparation, ett fjäderbrott, berättar han.

Fjäderbrottet inträffade i våras, samtidigt som kunderna stod i kö för att få sommarhjulen monterade.

– Då gällde det att inte stå handfallen. Klockan var ungefär 17 och vi skulle vara igång igen klockan sju nästa morgon. Det var bara att mobilisera, skrattar Lasse Kingelin. Lasse och hans bror Janne har länge

sysslat med racing på fritiden, så de är ganska rutinerade på att akutmecka havererade racerbilar. Deras erfarenheter från racerbanan kom då väl till pass.

– Jag skickade iväg en av killarna till Din Bil för att köpa nya fjädrar samt stötdämpare. Under tiden skruvade vi ner framvagnen. När killen kom tillbaka med delarna monterade vi de nya grejorna och sen var Däckambulansen kurant igen. Hela proceduren tog en knapp timme!

## NÖJDA MED VW

Det var ingen slump att Däckambulansen byggdes på en VW Transporter.

–Vi tittade på alla möjligheter. Att det blev en Volkswagen avgjordes på grund av att vi prioriterade ett rejält lastutrymme.

Efter åtta år i skarpt läge och massor med mil på meritlistan börjar det bli dags att pensionera den gamla bussen.

– I höst får vi hem två spritt nya VW Transporter. De ska utrustas på samma vis som vår gamling. Vi har länge haft behov av ytterligare en buss och vi har prövat med ett annat märke, men den gick bara sönder hela tiden. Med Volkswagen slipper vi dyra stillestånd. Vår gamla buss har funkade så bra att vi bestämde oss för att hålla oss till samma märke nu när vi köper nytt, säger Lasse Kingelin med eftertryck.