



Nr 1-2007

DÄCK DEBATT



DÄCK DEBATT

NUMMER 1-2007 ÅRGÅNG 28

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
dd@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

1937 – 2007

God fortsättning på det nya året.

Så har medlemmar haft anledning att säga till varandra under 70 år. Huruvida åren alltid varit goda är väl kanske inte så säkert, vilket med all önskvärd tydlighet framgår av den dokumentär som vår nu färdigställda historiebok bekräftar i såväl ord som bild. Jag lovar att utvecklingen har varit synnerligen intressant att följa.

Önskemålen om denna dokumentation har framförts sedan många år tillbaka. Därför uppmanar jag alla som idag är verksamma i vår bransch att skaffa boken och ni har 144 underbara sidor att försvinna in i och ta del av, hur det du dagligen sysslar med en gång i tiden började, fram till nutid. Både roligt och lärorikt.

Vid sökandet på vårt kansli efter uppgifter till denna bok fann jag att det äldsta sparade mötesprotokollet var daterat i september 1937 vilket innebär att förbundet i år fyller 70 år.

Det ska firas

Detta måste naturligtvis firas och vad kan vara bättre än att kombinera vårt Årsmöte med en sju- undrande fest där dagens medlemmar samlas för ett firande som sent skall glömmas. I planerna ingår även att anordna en utställning till vilken branschens leverantörer är inbjudna. Om allt går i lås såsom jag tänkt är tidpunkten 10-12 maj. Då bör den stora vår-ruschen vara avklarad, inga sportlov eller kick-offs kvarstår, med andra ord inga ursäkter för att inte komma. Mer detaljer på annan plats i tidningen.

Spännande år

Förbundet har således ett spännande år att se fram emot, inte bara för jubileet utan även mycket tack vare vår Däckskola där redan över 200 elever fått kunskap om nya bestämmelser och lagar som kommit till under de senaste åren, ergonomi, STRO-boken mm. och naturligtvis allt om ny däck- och fälgteknik.

Under avdelningen lagar har Arbetsmiljöverket skärpt tonen högst väsentligt och riktar nu fokus på bil- och gummiverkstäder avseende "Systematiskt ArbetsMiljöarbete (SAM) och egenkontroll. Vi har medlemmar som kontaktar oss i detta avseende varje vecka efter besök av verkets inspektör och då är det värt att notera att nödvändiga kunskaper i detta ämne ingår i Däckskolans grundkurs för Däcktekniker. Så bättre förekomma än förekommas – BOKA DIN KURS NU!

Auktorisation

Utbildningen som vi erbjuder, skall sedan ligga till grund för vårt påbörjade arbete med auktorisation avseende arbete med hjulenheter. Då är det av största vikt att så många som möjligt av våra medlemmar genomför densamma. Här skall också noteras att vi lyckats uppmärksamma Vägverket om värdet av kunskap för den som arbetar med hjulet och att däck inte enbart är en fråga om dubb eller dubbfritt.

Höjd status

Vår målsättning är att höja branschens status och att vi arbetar med trafiksäkerheten i centrum, vilket endast är möjligt med en hög kunskapsnivå och ett medlemskap i DRF.

Bokstäverna DRF står för Däckspecialisternas Riksförbund – ett begrepp som vi skall stärka genom att bli fler medlemmar med högsta kunskap och detta arbete skall ske med myndigheternas medverkan

**Hans Claeson/
Förbundsordförande**

Krafttag mot piratkopiering

Michelin kommer nu att intensifiera kampen mot de företag som kopierar eller olovligt reproducerar koncernens slitbanemönster. Det var i slutet av 2005 som Michelin aktivt började arbeta för att förhindra spridningen av olovliga reproduktioner av deras slitbanemönster på lastbilsdäck.

Företaget gick ut och informerade amerikanska, asiatiska och europeiska återförsäljare om de risker de kunde utsättas för genom att köpa produkter med kopierat slitbanemönster i tron om att de har samma egenskaper som Michelins originalprodukter. En del åtal väcktes mot tillverkare och återförsäljare som tillverkade eller sålde produkter som använde sig av olovliga kopierat slitbanemönster. Åtal mot tillverkare och återförsäljare skedde både i Asien, Amerika och Europa.

Utökad kontroll

Då kopiering fortfarande förekommer utökar nu Michelin sin strävan för att stoppa de företag som olovligt tillverkar eller säljer produkter som bygger på de

av Michelin patenterade slitbanemönster till att omfatta alla produktsegment. De partner som har tillstånd att tillverkar produkter på licens från Michelin omfattas inte av detta initiativ.

Fokusering

Till en början blir det en fokusering kring de produkter som bygger på Michelin Durable Technologies som är ett samlingsnamn för flera tekniska innovationer som också omfattar slitbanemönster. Koncernen kommer att vidta alla rättsliga åtgärder som krävs för att försvara företagets materiella och immateriella rättigheter.

Bridgestone köper Bandag

Bridgestones amerikanska dotterbolag Bridgestone Americas Holding har ingått ett avtal där Bridgestone köper alla Bandags utestående aktier för 50,75 dollar kontant per aktie. Totalt värderas köpet av aktierna till 1,05 miljarder dollar.

Bandags styrelse har godkänt försäljningen och affären väntas vara slutförd under senare delen av första kvartalet eller under tidigare delen av andra kvartalet under förutsättning att den godkänns av aktieägarna.

Bandag är den ledande tillverkaren av material och utrustning för regummering av däck. Företaget har sin bas i Muscatine i Iowa i USA och har ett globalt nätverk av fler än 90 franchiseleverantörer över 90 länder som tillverkar regummerade däck. Bandag har tio fabri-

ker i USA, Belgien, Brasilien och Mexiko.

Bandag äger och driver också företaget Tire Distribution Systems som säljer och utför service på nya och regummerade däck. Utöver det äger Bandag 87,5 procent i Speedco som är leverantör av smörjnings- och däcktjänster för åkerier.

Startades 1957

Under 2005 hade Bandag totalt en försäljning på 921 miljoner dollar. När affären har slutförts kommer Bandag att vara ett helägt dotter-

bolag till Bridgestone Americas Holding.

Bandag startades 1957 och har 3 788 anställda. Själva företaget Bandag startades långt innan av Bernard Anton Nowak i Tyskland. Namnet Bandag bildades av initialerna i hans namn samt d som betyder Darmstadt och ag som är den tyska beteckningen för aktiebolag. När ingenjören Roy Carver från Illinois kom till Europa under 1950-talet kom han i kontakt med Nowak och 1957 övertog han företagets namn och patenträttigheter och startade verksamheten i USA. Ett år senare fick Bandag sin första producent av regummerade däck på franchise-basis i USA och samma månad den första europeiska representanten som var Bandag Sverige i Stockholm, vilket ägdes av Stockholms Lokaltrafik (SL), som

bara regummerade däck till sin egen fordonspark.

Bland de största

Bandag är bland de största globala företag som tillverkar slitbanor till främst tunga fordon. Genom köpet får Bridgestone tillgång till de över 900 Bandagproducenter som finns i över 90 länder. De får en direkt försäljnings- och distributionskanal ut till ett stort antal däckverkstäder och åkerier av sina nydäck. Samtidigt ökar möjligheterna att kombinera nydäck och regummerade däck i försäljningsavtal med förbrukarna. En följd blir också att Bandag får tillgång till Bridgestones originalmönster och gummiblandningar i slitbanorna.

NOTERAT

Utökad tillverkning av flygplansdäck

Bridgestone kommer att börja tillverka radialdäck för flygplan vid sin fabrik i Tokyo. Hittills är fabriken i Kurume det enda ställe där man har tillverkat radialdäck för flygplan. Men nu utökas produktionen för att tillgodose den ökade globala efterfrågan och för att säkerställa tillgången på däck. Produktionen av flygplansdäck kommer att fördubblas fram till 2011.

Volvo förlänger kontrakt

Volvo Group har förnyat sitt långtidskontrakt med Michelin Group som omfattar originalmontering av buss- och lastbilsdäck.

Kontraktet omfattar Volvo Trucks, Volvo Bussar, Renault Trucks och Mack Trucks tillverkning i Europa, Nord- och Sydamerika.

Trelleborg flyttar sin produktion till Sri Lanka

Trelleborg kommer att koncentrera sin tillverkning av industridäck till Sri Lanka och kommer att öka produktionskapaciteten vid en av Trelleborg Wheel Systems fabriker i landet. Samtidigt kommer produktionen vid fabriken i Hartville, Ohio i USA att upphöra. Kostnaden för utökningen av produktionen i Sri Lanka och avvecklingen i USA beräknas till 130 miljoner kronor under en treårsperiod.

-Vi skapar genom detta förutsättningar för en global stark produktionsstruktur inom Trelleborg Wheel Systems, säger Maurizio

Vischi, affärsområdeschef. Detta ger oss möjlighet att vara fortsatt konkurrenskraftiga och organiskt utöka verksamheten. Åtgärderna förbättrar både lönsamheten och konkurrenskraften på den Nordamerikanska marknaden. Där kommer vi nu att bygga upp en effektivare försäljnings- och distributionsorganisation.

Till Sri Lanka

I Hartville i USA tillverkas industridäck till fordon inom materialhantering som till exempel gaffeltruckar. Företaget har omkring 200 anställda och av dessa 115 i produktionen. Produktionen kommer gradvis att flyttas under 2008 till Sri Lanka. Kvar i Nordamerika blir försäljning, teknisk service och distribution.

Trelleborg Wheel Systems har idag två fabriker i Sri Lanka i Kellaniya och Biyagama utanför Colombo. Vid de två företagen finns cirka 900 anställda.

-Vi har sedan många år haft produktion i Sri Lanka och med yt-

terligare investeringar kommer vi att förbättra verksamheten, säger Vischi. Investeringen innebär en uppgradering av produktion och effektivitet och vi bedömer att den utökade produktionen kommer att klaras med nuvarande arbetsstyrka. Vi har en bra kompetensbas på plats och en ytterligare fördel är att Sri Lanka har ett bra läge med närhet till råvaruförsörjningen.

Positivt resultat

Investeringen i Sri Lanka uppgår till omkring 100 miljoner kronor. Kostnaderna för stängning och flyttningen av produktionen från Hartville beräknas till 30 miljoner kronor. Den positiva resultateffekten beräknas till 35 miljoner kronor före skatt på årsbasis med fullt genomslag från och med tredje kvartalet 2009.



Den gamle med skägget

Efter 43 år inom branschen lämnar nu Christer Sjöholm, tv, CTT och blir egenpensionär. Hans efterträdare är Samuel Hermansson, th, som från första januari är VD för både CTT och Prodo Wheel. De båda företagen finns i samma byggnad.

Av **Sven-Erik Johansson**

Efter 43 år inom däckbranschen lämnar Christer Sjöholm den 30 mars CTT i Göteborg och blir egenpensionär. Under åren inom branschen som började som lagerbiträde hos Firestone, som då hade lagerlokal i Majorna i Göteborg, till det egna företaget CTT är en bit däckhistoria från diagonal- till radialdäck och de senaste årens lågprofil-däck som bara för tio år sedan när det gäller lantbruksdäck hade ansetts som omöjligt. Trots den långa resan har det varit en begränsad företags-svår han har arbetat inom.

Till stor del har det rört sig om Firestone och det närbesläktade Viskafors innan jag till slut startade CTT. Under några år var jag hos Bekkedahl och Örtenblad och arbetade på deras däckverkstad och vid den regummeringsindustri som de hade i Källered och som sedan blev Galaxie i Vara, säger han. Så det har inte bara varit lagerarbete och försäljning.

– I olika omgångar har jag varit anställd hos Firestone och samma gäller Viskafors. Orsaken till att jag har flyttat mellan de två företagen är att företagen har sålts, fortsätter han. Den riktiga skolan till att jag kom in på jordbruk- och industridäcksidan var när jag slutade hos Firestone 1985 och började hos Viskafors som försäljningschef internationellt. De två åren jag arbetade där tills Trelleborg AB tog över fick jag en mycket målinriktad skolning och träffade olika däcktillverkare och distributörer som jag sedan har haft stor nytta av.

Euro Däck

– Efter Viskafors blev jag kontaktad av bröderna Duell på Euro Däck som då bara sålde Mezellers MC-däck men ville utöka. Jag fick upp-

draget 1987 att starta Euro Däcks försäljning av lantbruks- och smådäck samt slang. Den delen av Euro Däcks försäljning såldes 1994 till danska Starco. Det blev kulturrock och den första november 1996 startade jag CTT, berättar han.

CTT har sedan utvecklats och blivit ett begrepp inom sin nisch. För två år sedan såldes företaget till Solideal som är världens största tillverkare av truckdäck. Anledningen var att med en stor internationell ägare försäkra sig om den fortsatta expansionen och utöka kapitalflödet.

– På sätt och vis var det en fin avslutning. Innan försäljningen den första september 2004 hade vi i januari 2001 flyttat till en ny industribyggnad i Årendal i vars lokaler jag tidigare hade varit anställd hos Firestone. Den är nu utbyggd till att omfatta cirka 7 000 kvadratmeter. På så sätt slöts ringen innan jag lämnade över ansvaret, säger Sjöholm.

Idag har CTT 17 anställda och omsätter 75 miljoner kronor. Målet är att 2010 ska omsättningen ha ökat till 100 miljoner kronor.

Kändes rätt

I lagerbyggnaden finns sedan nå-

got år tillbaka också Prodo Wheels AB som tidigare fanns i Kungälv och som också ägs av Solideal liksom Scandinavian Wheels i Tyresö.

– Det kändes rätt att flytta Prodos verksamhet hit och samtidigt som nu Samuel Hermansson blir min efterträdare och VD för båda företagen, tillägger Sjöholm.

CTT har under sina år successivt byggt upp en stabil verksamhet. Det största varumärket är Mitas som har tagit över Continentals produktion av jordbruksdäck där även Barums jordbruksdäck ingick.

– Då vi fick försäljningen av Continentals jordbruksprogram och även Barums gjorde att vi breddade vårt varusortiment ordentligt, säger Sjöholm. Varunamnet Continental kommer att finnas kvar inom Mitas produktion medan Barum försvinner under våren och ersätts med Mitas. Utöver det har vi en del av Solideals program och bland annat deras truckdäck med namnet Adtrak

Började tidigt

Inom det däcksegmentet CTT arbetar har Asien funnits med länge i bilden och idag kommer 50 procent av de däck och slang som fö-

retaget säljer från Kina.

– Det började tidigt med Asien. Redan under min tid hos Viskafor köpte vi slang från Sydkorea och under min tid hos Euro Däck köpte vi däck från olika länder i Asien. Något jag var först med var import från Kina och 1997 kom de första leveranserna av traktordäck och lantbruksdäck. Idag tillverkas de flesta däck inom vårt segment i Asien och Solideals egna fabriker finns i Sri Lanka där även däcken till Prodo Wheels däck till rolltrailern tillverkas, förklarar Sjöholm.

Samuel Hermansson som tog över ledarskapet för CTT den första januari 2007 har också arbetat länge inom däckbranschen. Redan 1983 började han med försäljning av däck till motorcyklar och 1985 startade han MC-verkstad och däckverkstad. Två år senare började han hos Continental med försäljning av tunga däck och 1997 blev han ansvarig för alla däck utom personbilsdäck hos Continental. 2001 gick han över som VD för Prodo Wheel.

går i pension

Riksdagskrav på originalutrustning av vinterdäck

Två motioner har lämnats in till riksdagen där en av motionerna kräver att bilar som omfattas av vinterdäcklagen och som säljs under hösten ska vara utrustade med vinterdäck och de som säljs under våren ska ha sommar-däck. Idag är alla bilar som säljs av bilhandeln utrustade med sommar-däck.

Den andra motionen tar upp tjänstebilar där lagstiftningen säger att anskaffningsvärdet för vinterdäck ingår i underlaget för förmånsvärdet för dem som använder bilen i yrket. Detta till skillnad från annan säkerhetsutrustning.

För att komma till rätta med denna orättvisa föreslår motionären att det ska införas krav på att vinterdäck ska vara standardutrustning i alla bilar som omfattas av lagstiftningen och som avses att användas under den tid som vinterdäckslagen gäller.

Rättelse

I nummer sex i fjol skrev vi i Däck Debatt att Vanadis Gummi i Stockholm hade blivit Däckia-partner. Ett missförstånd uppstod då det stod att Vanadis Gummi ägs av bröderna Håkan och Anders Elf. Rätt är att pappan Hans Elf fortfarande har kvar ägandemajoriteten i företaget och att sönerna Håkan och Anders har en mindre ägarandel.



Årets företagare i Härjedalen

Här får Kjell Knutsson, th, mottaga diplom och blommor som visar att han är Årets företagare i Härjedalen. Till höger om honom Bosse Hedin som är VD för Däckab i Sveg. (Foto: Håkan Persson, ÖP)

Av **Sven-Erik Johansson**

Kjell Knutsson ägare till sju däckverkstäder i Härjedalen, Hälsingland och Jämtland blev i fjol årets företagare i Härjedalen. Det var 1981 som han övertog Ringservice i Östersunds filial i Hede och döpte om den till Däckab. Det har sedan blivit sex däckverkstäder samt en bilverkstad till efter det övertagandet. I dag är Däckab en av de få mindre privatägda däckkedjor som finns kvar.

-Det var verkligen roligt att få utmärkelsen som annars brukar gå till ett industriföretag. Det känns inspirerande och det ger en kick att gå vidare, säger han. Men det är viktigt

att påpeka att all personal är också värda ett pris. Utan dem skulle det inte fungera. Motiveringen till priset lyder:

Snabbväxande

-Kjell Knutsson har tillsammans med anställda och samarbetspartners utvecklat företaget på ett imponerande sätt. Däckabkoncernen är ett av de mest snabbväxande företagen i Härjedalen och har i dag 40 anställda och uppvisar en god lönsamhet. Med hög servicenivå och yrkesskicklighet har Däckab blivit ett känt kvalitetsbegrepp från Gällivare i norr till Enköping i söder. Det var redan efter skolan som Kjell Knutsson kom i kontakt med däckbranschen.

-Jag började arbeta i en bilverkstad som också hade däckservice hemma i Åsarna där jag är född, berättar han. Så jag har varit med om övergången från diagonal- till radialdäck. Jag arbetade sedan som wattenrallare och med entreprenadmaskiner där också däck ingår som en del.

Har rullat på

-När Ringservice i Östersunds filial

i Hede blev till salu övertog jag den 1981. Jag övertog sedan en däckverkstad i Delsbo 1986 och i Sveg 1989. Sedan har det rullat på, fortsätter han.

Kedjan har sedan utökats med däckverkstäder i Hudiksvall, Ljusdal, Åsarna och Bollnäs.

-I Ljusdal finns två verkstäder. En lastbilsverkstad med däckverkstad och en bilverkstad för personbilar, tillägger han.

- Genom den geografiska spridning vi har i de tre landskapen från norra gränsen till Bottenhavet kan vi erbjuda både privatpersoner, åkerier samt bussbolag en närservice. Det är en styrka för oss och därför är jag inte främmande att ta över fler däckverkstäder om de passar in i konceptet i de tre landskapen, påpekar han.

Kedjan är ansluten som Euro-master-partner.

Står fria

-Vi har inköpsavtal med Euro-master och förmedlar alla lastbilsdäck som ska regummeras till deras regummeringsfabrik i Sollefteå, säger han. Några planer på att gå in i någon kedja har jag inte utan vi

ska stå fria och det har jag tidigt betonat och talat om därför är det ingen av kedjorna som hör av sig. Utan min princip är att vi ska stå på egna ben och själva bestämma vad vi ska göra och vilka däck vi ska sälja.

Den principen har lyckats och Däckab omsätter i dag 80 miljoner kronor.

För Kjell Knutsson blir det mycket tid i bilen.

-Genom det stora geografiska området vi är verksamma i blir det mycket bilåkande. Det kan bli tröttsamt, men samtidigt är det avkopplande och jag får tid att tänka, säger han.

Fortsätter

I dag är Kjell Knutsson 56 år, men tänker fortsätta ännu några år.

-Någon tanke på att sluta och sälja kedjan har jag inte utan kommer att fortsätta. För jag har sett flera exempel på folk som har lämnat branschen och sedan kommit tillbaka efter ett par år. Därför att de har saknat de tidigare kontakterna och den situationen vill jag inte sätta mig i, tillägger han.

Dåliga kunskaper om däck

Kunskapen hos bilisterna vilka däck som bäst passar deras körvanor är dålig. Enligt en Temo-undersökning som har gjorts på uppdrag av Michelin anser sig tre av tio bilister inte ha kunskap för att avgöra om dubbade eller dubbfria vinterdäck passar deras körvanor bäst.

-Att välja ett vinterdäck som är anpassat för de lokala vägförhållandena och den egna körstilen är viktig för trafiksäkerheten. Därför är det oroande att tre av tio bilister inte anser sig kunna avgöra vilket däckval som passar dem bäst, säger Carl Stenson, pressansvarig hos Michelin Nordic.

Stort antal

Frågan som Temo ställde till 1 022 personer i Sverige löd: Anser du att du har tillräckligt med kunskap för att kunna avgöra om vinterdäcken på din bil bör vara dubbade eller dubbfria, eller anser du det inte. Av de tillfrågade med bil svarade 30 procent nej på frågan. Omräknat på samtliga fordon i Sverige (totalt finns nästan 4,3 miljoner inregistrerade personbilar i Sverige enligt SCB) skulle det betyda att 1,3 miljoner bilister i Sverige inte anser sig ha tillräckliga kunskaper för att välja rätt däck i vinter.

Bättre information

-Åtta av tio män anser sig ha tillräckliga kunskaper för att avgöra om de ska ha dubbade eller odubbade däck medan knappt varannan kvinna bedömer sig ha tillräckliga kunskaper för att göra rätt däckval. Bara 52 procent av bilförarna upp

till 29 år känner sig säkra på att göra rätt däckval. Det finns alltså ett stort behov av bättre information inte minst i samband med att man köper ny bil, påpekar Stenson.

Annonsera
i Däck Debatt
08-759 60 75

NOTERAT

Vägverkets miljöpris till Tyst Asfalt

Skanska Sveriges egenutvecklade asfaltbeläggning som halverar bullernivån har fått Vägverkets miljöpris 2006.

Enligt Vägverket motivering är buller från trafik ett stort miljö- och hälsoproblem. Skanska Sverige har sedan flera år drivit ett medvetet och engagerat utvecklingsarbete för att ta fram en tyst asfalt anpassat till svenska förhållanden. Det har krävts såväl forskningsinsatser för att utveckla asfaltens materialsammansättning och läggningsteknik och specialutbildning av personal. I samarbete med Vägverket och Ramböll har man genomfört praktiska försök som blivit vägledande och inspirerande för marknaden i övrigt.

Krav på vinterdäck

Om så vintern i södra Sverige hittills har varit snöfattig skapade det snöoväder som drabbade Stockholm den första november debatt. Det har fått till följd att en motion från riksdagsmännen Stefan Tornberg och Sven Bergström, båda centerpartiet, har lämnats in till riksdagen om krav av vinterklassning av tunga fordon där lagen om vinterdäck även ska gälla.

Den som först uppmärksammade det snökaos som drabbade Stockholm och effekterna av detta var Karl Jartun, VD för Continental Sverige. I en skrivelse till massmedia påpekade han att det var många stadsbussar som inte hade däck som fungerade för vinterväglag.

– Det väckte uppmärksamhet. Inte bland tidningarna i Stockholm som hade upplevt snökaoset utan bland tidningarna utanför Stockholm, säger han. För många som upplevde kaoset stod det klart att den tunga trafiken med stadsbussarna i spetsen inte klarade underlaget. Andra orsaker var bristande snö- och halkbekämpning samt att många personbilar körd omkring på sommardäck då lagen om vinterdäck inte trädde i kraft förrän första december.

Andra villkor

– För en privatbilist går det alltid att vänta med däckbytet. För om ett snöoväder med halka slår till innan den första december, vilket är rätt vanligt, går det alltid att låta bilen stå några dagar. För yrkestrafiken gäller andra villkor, fortsätter

han. Här ska fordonen rulla oavsett väder. Sedan flera år finns det ett liknande utbud av vinterdäck för tunga fordon som det finns för personbilar. Specialdäck anpassade för det nordiska vinterklimatet.

– Bland lastbilar har det skett stora förbättringar i användandet av vinterdäck på senare år. Bland bussföretagen är det inte lika vanligt och för lokaltrafiken verkar bristerna vara mycket stora. Majoriteten av den tunga stadstrafiken använder samma typ av däck året runt och det är sommardäck, inte vinterdäck, påpekar Jartun.

Obegripligt

– Den totala kostnaden per dygn av snökaoset i Stockholm uppskattades till en miljard kronor. En närmast obegripligt stor kostnad för en situation som kan tyckas onödig i ett land som Sverige där beredskapen för snö måste finnas från oktober till maj. En förebyggande åtgärd som kan sättas in i tid är bland annat byte av däck, framhåller han och tillägger:

– Inom däckbranschen har vi ofta fått höra att det saknas bra alternativ för de speciella krav som gäller för bussar i lokaltrafik. Slitaget på däckerna är extra stort till följd av många starter och stopp liksom att däckens sidor utsätts för stora påfrestningar när bussarna går in mot trottoarkanterna. Detta är i dag inga problem och det finns vinterdäck som är speciellt framtagna för bussar i stadstrafik. Inom däckbranschen finns också en stor kunskap om däck som kan utnyttjas av bussföretagen för att förbättra både val av däck, planering av byten och för att uppnå en bra däckekonomi. Bättre däck innebär inte automatiskt högre kostnader för det enskilda företaget, snarare tvärtom. För samhället i stort är det inget tvivel om att rätt däck innebär stora besparingar.



Inte anpassade

I den motion som har lämnats in till riksdagen av de båda riksdagsmännen står det:

– Idag ställs inga krav på vinterdäck för tunga fordon. Det innebär att tunga lastbilar kör omkring på sommardäck i snö och is. Och det sker helt enligt gällande regelverk, trots att det är uppenbart att framkomligheten och manövrudugligheten blir mycket sämre med däck som inte är anpassade för vinterväglag.

– I synnerhet i norra Sverige där snö, kyla och is är det normala under flera månader är det uppenbart att trafiksäkerheten äventyras med undermåliga däck. Varje vinter sker olyckor och dikeskörningar med tunga lastbilar. Det är också en paradox att det råder krav på vinterdäck för personbilar medan de tunga fordonen med mycket större potentiell skaderisk kan köra omkring med sommardäck året runt.

Certifiering

Det förefaller också som att antalet lastbilar med däck som inte är

– Vid varje kraftigt snöoväder blir det kaos i trafiken. Främst gäller det den tunga trafiken som har svårt att ta sig fram trots att det finns vinterdäck anpassade för det nordiska klimatet för både lastbilar och bussar som skulle kunna underlätta deras framkomlighet, säger Karl Jartun, VD för Continental Sverige. Frågan har också uppmärksammats i en motion i riksdagen.

anpassade för vinterförhållanden har ökat med det växande antalet tunga fordon från kontinenten. En möjlighet för att komma tillrätta med dessa problem kunde vara någon typ av certifiering liknande den isklassning som gäller för fartyg i Östersjön under vinterförhållanden. Även krav på utbildning i att köra på vinterväglag bör övervägas.

Motionen har ännu inte varit uppe till behandling i riksdagen och regeringen har inte kommit med något svar på hur de ser på frågan om vinterdäck för tunga fordon när det är vinterklimat.

DRF fyller 70 år

Mellan den tionde och tolfte maj kommer Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) att fira sitt 70-årsjubileum på Elmia i Jönköping i samband med en stor branschutställning. Det blir festligheter i dagarna tre. Själva branschmässan kommer att vara öppen för alla som har intresse för branschen.

-Det vi hoppas från förbundsledningens sida är att alla inom däckbranschen söker sig till Jönköping under de tre dagarna, säger förbundsordförande Hans Claeson. Det kommer att bli ett fullspäckat program med branschmässan i centrum.

Fredagen den elfte maj håller DRF sitt årsmöte. Samtidigt med årsmötet blir det enligt traditionen ett speciellt damprogram.

Jubileumsmiddag

På kvällen den elfte maj blir det stor jubileumsmiddag med en trerätters meny och Elvis-show samt dans till framåt småtimmarna.

– Det ska bli en kväll som ingen kommer att glömma, säger Claeson

och fortsätter:

– Varje medlem kommer att få anmälningsblankett som kommer att sändas ut. Där kommer också senaste datum för motioner att finnas med. Så redan nu kan medlemmar som har någon speciell fråga börja fundera på detta.

För själva branschmässan svarar Elmia tillsammans med DRF.

Mötesplats

– Vår målsättning är att branschmässan som har döpts till Däck-Expo ska bli en mötesplats för alla som är verksamma inom däckbranschen. Som till exempel leverantörer av material och utrustning samt företag som erbjuder sina tjänster för däckservice, säger Stefan Karlsson, Elmia. Vi håller på att un-



– Jag hoppas att alla som är verksamma inom däckbranschen kommer till Elmia under de tre dagarna i maj när vi ska fira vårt 70-årsjubileum med branschmessa, säger Hans Claeson, DRF:s förbundsordförande.

dersöka möjligheterna med rabatterade biljettpriser på flyg från Norrland samt chartrade bussar från Stockholm och Göteborg och eventuellt från Malmö.

Projektledare för branschmässan är Bengt Erneborg som har hjälp av Tina Andersen.

– Detsom har gjort att vi har satsat på en branschmessa i samband med 70-årsjubileet är att däckservice idag är en så specialiserad verksamhet som är helt skild från övrig bilservice. Det märks främst på den utveckling som pågår bland bilverkstäderna, påpekar Claeson.

Så det knakar

Samtidigt som jubileumsfestligheterna planeras växer DRF så det knakar.

– I dagarna har både Dekkpatner och Däckpoolens kedjor anslutit sina verkstäder till DRF och samtidigt har Däckteam, F i rstStop och Däckarna låtit oss veta att de har ett stort intresse av att komma med i vår gemenskap, säger han.

– Så det vi hoppas på är att de tre dagarna i maj ska bli en verklig höjdpunkt för alla inom branschen som en jobbrelaterad lillsemester, tillägger han.

De tre som svarar för branschmässan är fv Bengt Erneborg, Stefan Karlsson och Tina Andersen.



Rån och bedrägeri

För första gången har en däckverkstad blivit utsatt för rån. När en däckverkstad i Alby utanför Stockholm skulle stänga på kvällen trängde sig två unga män in i kundmottagningen och tvingade ned de två som arbetade på golvet och hotade dem med en pistol samt sprejade en av de två med tårgas i ansiktet.

De rafsade sedan till sig dagkassan på 20 000 kronor och en del personliga tillhörigheter som plånböcker och andra värdesaker. Polisen sökte igenom området så fort de hade fått informationen utan att hitta rånarna. Under hösten har också tre däckverkstäder i Stockholm blivit utsatta för bedrägeri. I de tre fallen har bedragarna gått till väga på samma sätt.

Ringer till verkstaden

Däckverkstaden har blivit uppringd

av en person som utgett sig vara från en bilfirma som däckverkstaden har som kund. Personen som har ringt har uppgett att han heter Stefan och ringer från bilverkstaden och frågar om de har däck i en viss dimension. När däckverkstaden har kontrollerat att de har däck har de fått svaret att vi skickar en att hämta däcken.

En person har sedan kommit i bil och talat om att han kommer från den aktuella bilfirman för att hämta däcken.

En däckverkstad blev av med 16

personbilsdäck på detta sättet medan de andra två blev av med åtta däck vardera.

Avslöjades

Samma bedrägeri förök gjordes på ytterligare en däckverkstad. När däckverkstaden begärde legitimation för att scanna av den visade det sig att den var falsk och personen i fråga försvann innan de han kontrollera med den bilverkstad som han utgav sig komma ifrån.

En rad däckverkstäder har under hösten och vintern blivit drabbade av inbrott. En av dem är Däckhallen i Falköping där 32 kompletta lastbilshjul med regummerade däck stals.

– Vi har även blivit drabbade en gång till efter det första inbrottet, säger Michael Långerud, Däckhallen i Falköping. Andra gången blev vi av med kompletta begagnade lastbilshjul.

– Vid båda inbrotten har de klippt upp staketet till tomten och rullat ut däcken, tillägger han.

Även Vianor i Osby har drabbats av inbrott. Där stals fyra begagnade entreprenaddäck.

Liga i farten

Misstankar finns att det finns en liga som åker runt och kontrollerar olika däckverkstäder. De bestämmer sig sedan vad inbrotten ska ske och åker runt med lastbil. Allt tyder på att de stulna däcken så snabbt som möjligt lämnar landet.

– Polisen i Helsingborg stoppade en lastbil med hela lastutrymmet fullt med däck som vid kontroll visade sig vara stulna. Lastbilen var på väg ut ur landet, säger Långerud. Samma sak inträffade för ett år sedan då en lastbil med däck stoppades i Stockholm vid en av färjeterminalerna. En del av den lasten var stulna däck från Vianor i Vara.

STRO utsåg hedersmedlemmar

Vid STROs (The Scandinavian Tire & Rim Organization) möte i Sverige utsågs två till hedersmedlemmar i organisationen. Det är Halvard Nilsson, Gislaved och Ulf Wallin, Michelin. De båda fick diplom som ett bevis på det omfattande arbete de har lagt ned för organisationen.

Arets möte i Sverige startade med Årsmöte i Uppsala. Organisationen har nu 64 medlemmar. Nästa dag var det öppet möte i KTH:s lokaler i Stockholm. Ett möte som var välbesökt.

Vid mötet var det genomgång av däckreglementena i Europa. Mats Hjältn från Vägverket gav en ingående presentation av de nya reg-



lerna för utbyte av däck som trädde i kraft första oktober i fjol.

Lars Åman från Svensk Däckåtervinning AB (SDAB) informerade om däckåtervinningen i Europa medan Mattias Hjort från VTI berättade om sina erfarenheter från en jämförelse mellan tester av SUV-

däck i laboratoriemiljö och praktiska tester på väg.

En av initiativtagarna till STRO:s information om olika vinterdäckens egenskaper Allan Ostrovskis förklarade hur denna information ska användas.

Här hyllas STRO:s två hedersmedlemmar, vilka är till vänster Ulf Wallin, tidigare Michelin och till höger Halvard Nilsson, tidigare Gislaved. I mitten STRO:s ordförande Per Dettnerman.

Michelin säljer fabrik i Nigeria

Nu säljer Michelin sin däckfabrik i Port Harcourt, Nigeria. Den hela 47 år gamla anläggningen som sägs ha en kapacitet om 2 000 personbils- och lastbilsdäck om dagen, har spelat ut sin roll. Cirka 1 300 anställda berörs av nedläggningen/försäljningen. De gummiplantager Michelin driver i Nigeria berörs inte av försäljningen.

Däck alltmer återanvändbara

Häromåret skrotades cirka 300 miljoner däck i USA. Av den mängden återanvändes 87 procent vilket är nytt USA-rekord. Som en jämförelse kan nämnas att endast 11 procent av de skrotade däcken återanvändes 1990.

Av de 259 miljoner däck som återanvändes, utnyttjades merparten eller 155 miljoner som bränsle av bl.a. cementindustrin. Till vägbyggen och andra konstruktioner användes vidare 87 miljoner däck.

Skrotdäcksberget som för 15 år sen bestod av 1 miljard däck, har idag bantats ner till 188 miljoner däck. Den största högen återfinns i Attala, Alabama och omfattar över 8 miljoner däck.

Heta diskussioner

Vid Sydvästras höstmöte i Borås blev det stundtals heta diskussioner. Det som skapade debattlustan var försäljningen av däck på Internet och reparationer av de punkteringssäkra däcken så kallade Run flat.

Vad det gäller försäljningen av däck på Internet förklarade Däckspecialisternas Riksförbunds förbundsordförande Hans Claeson, som var närvarande vid mötet, att det inte går att påverka försäljningen då det är fritt för var och en att sälja däck. Utan det enda är att däckverkstäderna, när en kund kommer med däck köpta via Internet, tar den betalning som är den verkliga kostnaden för montering och balansering.

– Flera kommer då att upptäcka att däcken inte är så billiga som utannonserades på Internet. Samtidigt får däckverkstaden en möjlighet att få en ny kund, var hans råd.

Festligheter

Det som också skapade diskussion var reparation av de punkteringsssäkra däcken. Orsaken var att bara en tillverkare öppet har gått ut och sagt att deras däck går att reparera. Vid mötet framkom det att även andra tillverkare godkände reparationer och har gått ut med anvisningar till däckverkstäderna.

Förbundsordförande Hans Claeson

informerade om de stora festligheter som planeras när Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) fyller 70 år. Jubileet kommer att firas dagarna tre den 10, 11 och 12 maj på Elmia i Jönköping.

– Det vi inriktar oss på är ett jättearrangemang med branschmessa och festligheter, framhöll han.

När det gäller förbundets arbete med att värva nya medlemmar berättade han bland annat att avtal träffats med Däckpartner, vilket tillförde förbundet 27 nya däckverkstäder. Samtidigt förs diskussioner om avtal med Däckteam, FirstStop, Däckpoolen och Däckarna. Förbundets mål är att kunna nå upp till 700 medlemmar.

Får större kraft

– Då kan vi med större kraft hävda branschens intressen, framhöll Claeson.

Sven-Erik Fritz från förbundsstyrelsen presenterade DRF:s och TYA:s nya Däckskola. Utbildningen gäller personbilsdäck och följer men berör även den tunga sidan. I utbildningen ingår Systematiskt Arbetsmiljöarbete, Ergonomi, STRO-boken samt svenska fordonsrelaterade lagar och bestämmelser.

– Målsättningen med Däckskolan är att samtliga DRF-medlemmar, alldeles oavsett befintliga kunskaper ska genomgå denna dokumenterade utbildning för att få ett kunskapsbevis eller certifikat, förklarade Fritz och tillade.

– Man bör ha minst ett års praktik på verkstadsgolvet och DRF:s förhoppning är att den dokumen-

terade utbildningen ska medverka till att legitimera branschen och avsevärt höjda dess status.

Grundkurser

En pärm med lösblad och tecknade bilder som ska ligga till grund för utbildningen har tagits fram. Grundkurser är planerade att genomföras under januari till mars i år. Påbyggnadskurser till en högre nivå ska senare komma till stånd och man räknar med att reparatörer med denna utbildning ska kunna vara klara till 2010.

Sven-Erik Fritz kom även in på ämnet Systematiskt Arbetsmiljöarbete och Egenkontroll, vilket är en lag sedan 2001 och framhöll att vid verkstäder med mer än tio anställda ska dokumentation alltid göras men att kraven på företag under tio anställda inte är lika högt ställda.

Andre kurser

– Det miljöinspektörerna är särskilt hård på vid sina inspektioner är tryckkärl, påpekade Fritz. Avgifter vid brister kan uppgå till betydande belopp.

Tommi Kärnström informerades om Continovas kursutbud. Kurserna hålls i företagets egna lokaler men också ute på fältet. Viss utbildning kan också ske hos Tip Top i Tyskland. Han redogjorde också ingående om olika tekniska lösningar för reparationer av däck.

NYA MEDLEMMAR

Nya filialer

Vianor AB

Pär-Erik Nordlander
Energigatan 4
434 37 Kungsbacka

Vianor AB

Tommy Sabel
Kartåsgatan 3
531 40 Lidköping

Euromaster AB

Daniel Andersson
Gnistagatan 2
754 54 Uppsala

Korresponderande medlemmar

Rautamo Wheel Fashion AB

Andreas Linder
Norra Industrigatan 19
598 40 Vimmerby

Svenska Däckföreningen (SDF) har kommit med en ny uppdaterad handbok utarbetad för deras kvalitets- och miljösystem för att motsvara kraven i det nya SS-EN ISO 9001:2000 och SS-EN ISO 14001:2004. Handboken är skriven och direkt anpassad för däckbranschen.

Det var i mitten av 1990-talet som medlemmarna inom SDF började diskutera frågan om kvalitetssäkring. De kontaktade då Försvarets materielverk, som var föreningens enda kund, för att få hjälp att utforma en handbok i kvalitetsledningssystem som kunde godkännas.

– Den hjälp vi fick var mycket värdefull, säger Roland Falkström, ordförande i SDF och ansvarig för kansliet. Den som hjälpte oss var Försvarets materielverks expert på ISO-certifiering. Den första handboken vi sammanställde var den så

Kvalitets- och miljöhandbok

kallade Smålandspärmen. Den har sedan omarbetats och i flera år har vi sedan haft en egen kvalitets- och miljöhandbok med beskrivning av de olika rutiner som krävs.

Godkänd för offerter

– Denna handbok använder en del av våra medlemmar i sitt kvalitets- och miljöarbete och hänvisar till i offerter till åkerier, kommuner och landsting. Samtliga har godkänt vår handbok då vi har hänvisat till Försvarets materielverk, fortsätter Falkström.

– Utgångspunkten för handboken är att den ska vara enkel att följa och är direkt anpassad för däckbranschen. För däckverkstäder som har verksamhet som inte direkt in-

går i däckservicen som till exempel försäljning av startbatterier, byte av avgassystem eller oljehandtering har vi utformat rutiner speciellt anpassade för deras verksamhet, förklarar Falkström och tillägger:

Fjärde utgåvan

– Vid de kontroller vi regelbundet gör på de däckverkstäder som är anslutna till vårt kvalitets- och miljösystem lägger vi stor vikt vid att tala med personalen och höra om de är införstådda med vad som beskrivs i handboken.

Den utgåva av handboken som nu kommit ut är den fjärde i ordningen.

– Inom SDF ska vi nu bilda en kommitté för att undersöka möjligheterna att ISO-certifiera

Svenska Däckföreningen och att vi sedan andrahandcertifierar våra medlemsverkstäder på samma sätt som Däckteam har gjort, säger Falkström. Detta för att kostnaderna för certifiering inte ska bli för höga för den enskilda däckverkstaden utan att alla ansluter sig.

– Vi har kontakt med Bengt Nilsson som är den expert inom Försvarets materielverk som hela tiden har hjälpt oss och som nu ska undersöka möjligheterna för en certifiering. Han är godkänd av SIS och kommer att arbeta tillsammans med kommittén. Även en av däckkedjorna som är anslutna till SDF är intresserad av denna lösning, framhåller Falkström.



Kampanj Däckrazzia fortsätter

Däckrazzior planeras genomföras i slutet av augusti eller början av september 2007. Exakt tidpunkt är ännu inte helt klar.

Vid däckrazziorna erbjuds bilister att efter polisens ordinarie inspektion, frivilligt få kontrollerat mönsterdjup och lufttryck samt att få lite trafiksäkerhetsinformation. Ambitionen är att genomföra minst 100 däckrazzior med så stor geografisk spridning som möjligt. Särskilt fokus ska läggas på områden där ännu inga däckrazzior har genomförts.

Det är alltså ännu inte klart var däckrazzior kommer att genomföras. Däckhandlare som gärna ser att däckrazzior genomförs i deras närområde kan anmäla intresse till DRF:s samordnare Sven-Erik Fritz (tel: 016-342016 / 0733-321475 eller e-post sven-erik.fritz@drf.se). Sen får vi se om dessa önskemål går att jämkna samman med Polisens och NTF:s resurser.

Vägverket ny samverkanspartner

Kampanj Däckrazzia har genomförts gemensamt av Polisen, NTF, Bilprovningen och Däckbranschens Informationsråd sedan 2004. Från och med 2007 kommer även Vägverket att stå bakom kampanjen. Detta är till stor del DRF:s förtjänst, genom DRF:s deltagande i Vägverkets projekt Halk-OLA.

Tylösandsseminariet i början av september

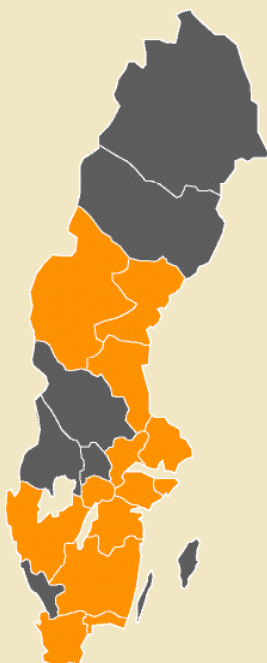
Tylösandsseminariet genomförs 2007 den 3 till 5 september. Tylösandsseminariet är MHF:s stora trafiksäkerhetskonferens,



Ambitionen är att genomföra minst 100 däckrazzior 2007.



Illustration: Peter Simonsson



Däckrazzior har hittills genomförts i de delar av Sverige som är markerade med orange färg. Var däckrazzior kommer att genomföras 2007 är ännu inte bestämt.

som varje år samlar en stor del av alla de som arbetar med trafiksäkerhet i Sverige. Deltagarna kommer från myndigheter, kommuner, organisationer och företag. Under Tylösandsseminariet ska Kampanj Däckrazzia presenteras. När detta skrivs är det klart att det minst blir genom en utställning, på motsvarande sätt som 2006.

Bäst koll på däcken i Småland, Östergötland/Närke och Västmanland

Vid undersökningar som genomförts vid tidigare däckrazzior framkom tydliga regionala skillnader. Däckrazzior har genomförts i nio regioner. Tre av dessa utmärkte sig som klart bättre än de övriga. Dessa var Småland, Östergötland/Närke och Västmanland. Stockholm/Uppland och Gävleborg hamnade i mitten. Sämst var resultaten i Södermanland, Västra Götaland, Jämtland/Västernorrland och Skåne/Blekinge.

Momenten som undersökts och ligger till grund för rangordningen var:

- Andel slitna däck (≤ 3 mm mönsterdjup)
- Förares koll på hur slitna däcken är
- Andel olagliga däck ($< 1,6$ mm mönsterdjup)
- Medelmösterdjup
- Andel med rejält för lite lufttryck i däcken
- Andel som inte har koll på lufttrycket

Rangordningen bygger på att regionerna tilldelas poäng efter placering i de olika undersökta momenten, 1 poäng för en bästa

placering, 9 poäng för en sämsta placering. Den fullständiga rangordningen var (lägst poäng innebär alltså bäst resultat):

1. Småland	12 p
2. Östergötland/Närke	13 p
3. Västmanland	14 p
4. Stockholm/Uppland	24 p
5. Gävleborg	26 p
6. Södermanland	38 p
7. Västra Götaland	40 p
8. Jämtland/Västernorrland	41 p
9. Skåne/Blekinge	43 p

Inge Carreman, trafikpolischef i Sörmland och Rikspolisstyrelsens representant i projektgruppen för kampanj Däckrazzia tror att de relativt stora regionala skillnaderna kan bero på att polismyndigheterna har olika ambitionsnivå inom trafiksäkerhetsområdet. Detta är också en fråga som lyfts fram i den nya nationella strategin för polisens arbete med trafiksäkerhet och som polisen nu håller på att arbeta med.

www.dackrazzia.se

På www.dackrazzia.se finns mer information om kampanj Däckrazzia. Webbplatsen uppdateras löpande, när det finns mer information om kampanjen.



På www.dackrazzia.se finns mer information om kampanj Däckrazzia.

Rätt däck med fel dubb

Sedan däcktillverkarna gick över till att utveckla en egen speciell dubb direkt anpassad till sina olika dubbade vinterdäck har det inträffat att det har kommit ut däck som är dubbade med dubb som inte är anpassad till däckets. Däcken köps in odubbade med dubbhål och dubbas sedan ute på däckverkstaden. På samma sätt som tidigare innan däcktillverkarna började med automatisk dubbning i sina fabriker.

Samtidigt som de automatiska dubbningsmaskinerna kom och däcktillverkarna själva började dubba sina däck började också utvecklingen av dubb som var anpassad till däckets. Främst gäller det att få en anpassning av däckets gummi och dubbhylsans legering. Risken är annars att hylsan och dubbfoten nöter ur gummit i dubbhålet.

Fel dubb

– Vid några tillfällen har det kommit in partier av NordFrost-däck som inte har varit dubbade. Däcken har sedan dubbats av importören eller ute på en däckverkstad med dubb som inte är anpassad för däckets, säger Kjell Tholin, försäljningschef hos Continental Däck Sverige. Den dubb som använts är 0,5 mm längre än den originaldubb som är utvecklad för däckets och används vid fabriksdubbning.

– De däck som vi har fått in visar

på stora brister, fortsätter han. Dubbutsticket var i genomsnitt 0,8 mm och ett antal dubbhål i däckets var tomma. Det optimala medelutsticket ska vara 1,2 mm och inte understiga 0,9 mm.

Kan orsaka skada

– På de däck vi undersökte fanns också ett antal felslag med dubbpistol som kan orsaka luftläckage. En del dubb var snett islagna som kan medföra sprickbildning i undergummit med korrosion som följd och som kan orsaka separation, tillägger han.

– Från Continentals sida kommer vi inte att godkänna någon reklamtion av ett däck som inte är dubbat med vår originaldubb och vid någon av våra fabriker. Samma regler har också andra däcktillverkare av dubbdäck, säger Tholin.

Dubbade själva

Tidigare dubbade varje däckverkstad sina vinterdäck. Det var ett jobb som utfördes under sommaren och början av hösten när verkstäderna inte hade så mycket att göra. När dubbningen sedan rationaliserades med de nya automatmaskinerna blev det allt vanligare att vinterdäcken kom färdigdubbade. Samtidigt utvecklade varje däcktillverkare sin egen dubb speciellt anpassad till deras däck. Det har fått till följd att dubbutsticket har fått olika utseende och kvalitén på dubben har ökat. Samtidigt går det inte att köpa den dubb som däcktillverkarna har utvecklat. Delar av dubben är också mönsterskyddade.

Samtidigt är frågan hur odubbade vinterdäck kan komma in på marknaden.

– Vi håller på att undersöka vad dessa däck kommer ifrån, säger Tholin.

NOTERAT

Pirelli drar igång i Rumänien

Pirelli har startat däckproduktionen vid sin nya högt automatiserade fabrik i Slatina, Rumänien. Anläggningens av Pirelli nyutvecklade däckmaskiner som klarar 13-24-tumsdäck i en tillverkningshastighet om två minuter per däck, kommer i år att prestera 2 miljoner däck. Vid fullt utnyttjande kommer fabriken att 2008 kunna prestera 4,5 miljoner däck årligen.

Den tid då motorcykeln var ungdomens favorit och många ungdomar såg fram mot sin 16-årsdag då de fick ta det efterlängtrade körkortet för lätt motorcykel och sedan köpa sin 125 cc finns inte längre. Dagens MC-ägare är en man +35 år och kurvan stiger sakta uppåt. Det alla bävar för är förslaget till ny trafik-säkerhetsavgift. Inte den första etappen, utan den andra som kan fördubbla nuvarande trafik-säkerhetsavgift.



Nostalgisk trend inom

Detta att motorcykelägandet har blivit något för mogna män märktes när mässan På två hjul hölls i Stockholm. Samtidigt krävs det en bra inkomst för att kunna förverkliga sin dröm. En Harley-Davidson, som är många människors dröm, kostar mellan 200 000 och 300 000 kronor.

Den nostalgitrend som har börjat inom MC-världen märks tydligt. Harley-Davidson och Buell hade fått en egen hall. Där fanns de gamla klassiska modellerna tillsammans med de nya senaste modellerna. Besökande som till stor del bestod av äldre herrar såg drömmande ut när de såg sin ungdoms MC-modeller utställda.

Den nya nostalgitrenden omfattar hela världen och inte bara Sverige. De gamla modellerna byggs nu med modern teknik och retrolook har blivit på modet. Det har också fått däcktillverkarna att nappa på det nya och Michelin har börjat tillverka däcket Pilot Classic med 1980-talets TG22 som förebild.

Nyregistreringen av motorcyklar ökar för varje år och i fjol nyregistrerades omkring 23 000 motorcyklar. Totalt finns det lite över 250 000 motorcyklar i trafik. Den åldersgrupp som dominerar ägandet av motorcyklar är mellan 45 och

55 år. Den åldersgruppen svarar för 80 000 av de lite över 250 000 motorcyklar som finns i trafik. Det är sedan långt ned till åldersgruppen 20 till 24 år.

– Hur återväxten blir är svårt att säga. Men den ser inte positiv ut, säger Stig Björk, Sveriges Motorcyklister. Går förslaget om höjd trafik-säkerhetsavgift, som är en fiskal skatt, igenom blir det mycket dyrt för ungdomar att skaffa sig en motorcykel.

Samtidigt ökar motorcykeln som tjänstefordon. Allt fler väljer att hellre köra motorcykel än tjänstebil. Antalet motorcyklar som tjänstefordon uppgick i fjol till 6 489. Samtidigt har medelåldern för de som använder motorcykel som tjänstefordon ökat från 41 år 1997 till 49 år 2006.

I takt med att motorcykelägarens medelålder stiger ökar också deras motorcyklars cylindervolym. Inte mindre än 29 procent av beståndet har 1001 och mer. Motorcyklar på 125 cc och mindre utgör sju procent.

Det som har ökat under senare år är försäljning av mopeder klass ett som kräver förarebevis och måste vara registrerade. I slutet av förra året fanns 134 000 mopeder i trafik. Vid samma tidpunkt fanns cir-



Det var mycket nostalgi i den speciella Harley-Davidson-hallen. Som denna Knucklehead F 1200 cc från 1946 med vita däcksidor.

MC-världen

ka 90 000 mopeder i klass två. Det är ungefär samma antal som året innan.

Det som har ökat under de senaste åren är försäljningen av fyrhjulingar, vilket också märktes på mässan där alla utställarna hade flera modeller av fyrhjulingar. Samtidigt börjar gränsen mellan fyrhjuliga motorcyklar och minitrak-

torer att försvinna.

Av de nyregistrerade motorcyklarna i fjol toppade fyrhjulingarna med 20,8 procent. På andra plats kom Custom med 19,4 procent följt av Basic med 8,6 procent och Off Road 7,9 procent.

De däck som har störst försäljning är till motorcross med sporttouring på andra plats.



För att locka besökarna till EU-mopederna fanns det unga flickor på plats.

Dubbproffs av MC-däck

Marknaden för dubbade motorcykeldäck är större än vad man tror. Främst när det gäller cross och enduro. Antalet utövare som på sin fritid kör på de olika banor som finns är stort. Dubbproffsen i Borlänge har specialiserat sig på att dubba däck både för de som tävlar och de som kör för sitt nöjes skull.

-Det var för tre år sedan jag startade företaget som i verkligheten är två företag, säger Tomas Pennonen. Varunamnet ddp.nu säljer däck och

TPe racing dubbar däck. På försäljningssidan av däck representerar vi de flesta. Nytt för oss i år är Kings Tire som har funnits i Sverige i några år. Mönstret på det däcket vi säljer är helt nytt.

Företaget dubbar alla däck.

– Det stora för oss är däck till cross och enduro samt fyrhjuliga motorcyklar. Vi limmar all dubb något som vi är rätt ensamma om, förklarar Pennonen. Nåt som vi är helt ensamma om är den fyrkantiga dubben för däck till cross och enduro. Totalt dubbar vi mellan 15 000 och 20 000 däck om året. Dubbning av vanliga motorcykeldäck utgör bara två till tre procent.

Vid mässan På två hjul visades en rad olika däck med dubb. Isracingdäck med sylvassa dubbutstick fanns också med.



I tre år har Tomas Pennonen hållit på att dubba motorcykeldäck. Inte till vanliga motorcyklar utan för dem som kör cross och enduro. Och det är fler än vad man tror.

Däckteknologi från MotoGP

Bridgestone kommer i vår med sitt nya MC-däck Battlax BT021 som är utvecklat för de flesta sport-touring- och roads-ter motorcyklar.

Det nya däckets har de senaste teknologierna som har testats vid körningar inom MotoGP. Bridgestones Dual Compound-teknologi ger olika gummblandningar i slitbanans mitt och skuldror. Det ger ett stabilare uppförande vid körning på kurviga vägar. Samtidigt är däckets slitstyrka högre vid touring i höga hastigheter. Däckets har den nya karakteristiska

slash-mönsterdesignen på framdäckets med breda tvärgående räfflor. Tester visar att däckets har fått en ökad motståndskraft mot oregelbundet slitage jämfört med BT020 som ersätts med det nya däckets.

Mer gummi

Bakdäckets mönsterutformning ger mer gummi mot marken, vilket resulterar i längre livslängd samt att ljudnivån från mönstret minskar. Bridgestone är sedan 2002 teknisk sponsor och däckleverantör till MotoGP. De MC-team som kommer att köra på Bridgestones däck under året är Marlboro Ducati Corse, Pramac D'Antin Ducati, Gresini Honda, Team Kawasaki och Rizla Suzuki.

Jens Lidén visade Bridgestones nya MC-däck Battlax BT021 som är utvecklat för de flesta sport-touring- och roads-ter motorcyklar.



MotoGP-tekniken slår nu igenom på allvar även på motorcykeldäck till vanliga motorcyklar. På mässan På två hjul presenterade Michelin sitt nya Pilot Road 2CT och Pilot Power 2CT båda med två olika gummiblandningar i slitbanan. 2CT står för Two Compound Technology som är beteckningen för två olika gummiblandningar som vulkaniserats samman i ett däck.

-Det är en avancerad teknik som det har tagit lång tid att utveckla, säger Conny Alfsson, produktansvarig för Michelins motorcykeldäck i Norden. Det stora problemet har varit att inte få de båda gummiblandningarna att flyta ihop eller att det inte uppstår en spricka mellan de två blandningarna. Utan de två blandningarna måste bilda en enhet i däck. Detta har vi nu lyckats med.

Pilot Road 2CT är en vidareutveckling av Pilot Road.

Maximal körglädje

-Däcket är en dröm för landsvägsförare som vill ha ut maximal körglädje utan att kompromissa om säkerheten, säger Alfsson. Samtidigt är det det första MC-däcket utan HA-olja.

Den nya tekniken gör att däckets mitt har en hårdare gummiblandning med lång livslängd. Däcksidorna har en mjukare gummib-



- MC-däck med två gummiblandningar är den stora nyheten, säger Conny Alfsson, produktansvarig för Michelins motorcykeldäck i Norden. Däckets mitt har en hårdare gummiblandning och däcksidorna är mjukare.

- Detta däck riktar sig i första hand till ägare av sportmaskiner som vill ha en äkta racingkänsla i kurvtagningen utan att kompromissa vad gäller grepp och säkerhet, framhåller Alfsson.

De tester som Michelin har utfört visar att däck klarar kurvor i 43 graders lutning vid vått underlag och 51,2 graders lutning vid torr vägbanan. Detta ska jämföras med de däck som används vid MotoGP som klarar 45 graders lutning vid vått underlag och 55 graders lutning vid torr vägbanan.

Fler nyheter

Däckmönster och utseende är detsamma som Pilot Power. Däcket bygger på Michelins patent där 100 procent silica ersatt kimrök som bindmedel i gummit.

Bland Michelins nyheter finns också Pilot GT som är framtaget för Honda Gold Wing och är ett radialdäck.

Även för motorcross finns ett nytt däck. Det är Starcross HP 4 som är ett nytt hårdbanedäck som finns med ballongframdäck. Däcket har utvecklats i USA på supercross.

Touringdäck med MotoGP-teknik

landning som ger bättre grepp vid kurvtagning. Samtidigt har däck fått en ny profil som gör motorcykeln mer lättsvängd och roligare att köra samtidigt som livslängd och våtgrepp inte har glömts bort.

- Vi har låtit det oberoende testinstitutet CERM jämföra däck med några av våra konkurrenters däck. Det de kom fram till var att vårt nya däck hade bättre livslängd och våtgrepp än de övriga, påpekar Alfsson.

Det nya däck finns i elva dimensioner som tillsammans täcker cirka 90 procent av motorcyklarna i segmentet.

100 procent silica

- Samtidigt är det viktigt att påpeka att vi är de enda som använder 100 procent silica som bindningsmedel i gummit för att få bästa tänkbara våtgrepp, säger Alfsson.

Det andra nya däck med MotoGP-teknik är Pilot Power 2CT som är en vidareutveckling och ett komplement till Pilot Power-serien.

Mjukare sidgummi

Utvecklingen av motorcykeldäck går mot olika gummiblandningar i däck. Centrum av däck har en hårdare gummiblandning medan sidorna har ett mjukare gummi. Detta för att däck ska få bättre fäste vid kurvtagning.

-Det är en utveckling som har kommit de senaste åren, säger Martin Johansson, Duells i Göteborg som marknadsför motorcykeldäck från Pirelli och Mezeler. Detta att blanda två gummikvaliteter i samma däck har utvecklats i tävlingssammanhang och nu kommer det i allt större utsträckning på de vanliga däck.

Duells nyhet i år var Diablo Corsa III från Pirelli. Det är ett supersport-däck för extrema specialmotorcyklar.

- Detta att variera gummikvaliteten på däck är för att få ett bättre fäste mot asfalten då det är en ytterst liten del av däckets mönster som samtidigt har kontakt med vägbanan, påpekar Johansson.

Det nya däck från Pirelli finns i 17 tum i två dimensioner för framdäck och i tre dimensioner som bakdäck.

Sommaren var för varm

Det fina vädret i somras gjorde att MC-folket inte gav sig ut på några MC-turer. Istället för att klä på sig de varma läderkläderna valde de vilstolen i skuggan eller badstranden. Det gjorde att den förväntade ökningen av MC-åkandet kom av sig på grund av den fina sommaren.

-Det blev jämnt skägg i försäljningen av MC-däck, säger Daniel Näsström, Pro Imp i Borås. Det var lite för varmt väder för att locka ut MC-folket på vägarna.

Pro Imp har satsat på försäljningen av MC-däck och vid MC-mässan i Stockholm på två hjul visade de upp ett nytt sport touringdäck från Avon. Det nya däcket Storm-ST har en speciell SRS gummiblandning som enligt de tester som har gjorts har ett bra fäste mot asfalten även när det är blött.

Bra fäste

– Gummiblandningen är en super rich silica som verkligen får ett bra fäste även på regnvåta vägar, påpekar Näsström.

Utöver däcken från Avon har också företaget däck från Kenda.

– De har inga nyheter i år, säger Näsström.

Pro Imp satsar hårt på marknadsföring av sina MC-däck. De sponsrar två team som kör cross med Kenda-däck.

– Det är på cross-sidan vi satsar på Kenda-däcken. Där slits det mycket däck. Det Avon satsar på är mer däck för custom och touring, förklarar Näsström.

Designförslag

Under mässdagarna i Stockholm fick besökarna rösta på tre designförslag av en Honda Hornet.

– Vid Performance och Custom Motor Show i Jönköping kommer Bo Jensen att bygga om en Honda Hornet efter det designförslaget som vinner. Den ombyggnaden kommer att ske inför publik under mässdagarna, säger Näsström.

En ombyggd motorcykel fanns på plats i Stockholm. Det var en Harley-Davidson som Bo Jensen tidigare har byggt om.

För att samla MC-folket kommer Pro Imp att arrangera en Avon Cruising day i Borås den 16 maj.

Höjdpunkt

– Vi tror att det kommer att bli en av sommarens höjdpunkter för alla som kör motorcykel. Det blir Mc-körning, olika aktiviteter, tävlingar och prisutdelning för den bästa motorcykeln, säger Näsström.

Här visar Daniel Näsström Avons nya sport touringdäck som har en speciell gummiblandning.



Nostalgisk trend inom MC

Den höga medelåldern bland motorcykelägarna har gjort att en nostalgisk trend har börjat utvecklas. Retrolook, det vill säga en tillbakablick på MC-modeller som fanns när dagens motorcykelägare var unga, har blivit allt vanligare. Gamla modeller har börjat att tillverkas på nytt, men i dagens teknik.

Michelin är den tillverkare av motorcykeldäck som har hakat på trenden och tillverkar däck med de gamla mönst-

ren och utseendet. Själva däcket bygger på dagens teknik om så utseendet är från 70- och 80-talet. Pilot Classic är ett nytt däck som

anpassats för motorcyklar med retrolook. Gummiblandningen är den samma som hos Pilot Power medan däckmönstret är inspirerat från Michelin TG22 som var ett populärt däck i början av 80-talet.

En varg

– Däcket kan liknas vid en varg i fårakläder. Utseendet är anpassat för alla retrobågar, men det är i allra högsta grad ett modernt high-performance däck som bygger på den senaste tekniken, säger Conny Alfs-

son, produktansvarig för Michelins motorcykeldäck i Norden.

Pilot Classics prestanda liknar Pilot Power medan köregenskaper och våtgrepp påminner om Pilot Road. Däcket kommer att originalmonteras på Ducatis Sport Classic motorcyklar. Då Ducatis klassiska serie levereras med en ekfälg kan däcket även monteras med inneslang. Pilot Classic har hastighetsindex V (240 km/h). Däcket har också 100 procent silica som bindningsmedel i gummit.

NOTERAT

Förlängt avtal med Green Cargo

Goodyear Dunlop har förlängt sitt avtal med Green Cargo fram till 2012. De båda företagen har sedan 1999 haft ett samarbete som har utvecklats till ett nordiskt distributionskoncept. För två år sedan byggde Green Cargo en ny logistikfastighet i Norrköping på 25 000 kvadratmeter för distribution av däck till den nordiska marknaden.

Dunlop investerar i ny hightech

Dunlop investerar drygt 1 miljon pund i ny däckbyggarteknologi vid sin anläggning i Fort Dunlop i Birmingham i Storbritannien. Här produceras idag ca 300 000 racing däck om året för motorcyklar. Med den nya helt datoriserade teknologin som helt kan behövsanpassa däcken efter varje racingbana, varje väderlek och förare vill man nu ta ett fast grepp om framtida världsmästerskap i banracing.

Regummering av flygplansdäck

Bridgestone kommer att utöka tillverkningen av regummerade flygplansdäck i sitt bolag Bridgestone Aircraft Tire i Frameries i Belgien. Företaget kommer att fira sitt 40-årsjubileum i år. Bridgestone, som är störst i världen på flygplansdäck, utökar produktionen för att kunna hålla jämna steg med den ökade flygplansproduktionen inom Airbus och Boeing.

Fabriken i Belgien som har 165 anställda och omsätter 43 miljoner euro är stor leverantör av originalutrustning till flygplans-tillverkare och den största leverantören av nya och regummerade däck i Europa, Mellanöstern och Afrika.

Halva omsättningen vid fabriken kommer från uthyrning av däck.

Är svårast

-Ur teknisk synpunkt är ett flygplansdäck den typ av däck som är svårast att tillverka. Det måste klara vikter upp till 30 ton, hastigheter på upp till 380 km/h och så låga temperaturer som -55°C uppe på hög höjd innan landning och inbromsning på en kort sträcka. Däcken utsätts för enorma belastningar vid inbromsning, säger Thierry Van Crombrugge, VD för Bridgestone Aircraft Tire.

Beroende på typen av flygplan håller slitbanan för mellan 200 och 500 flygningar eller i högst tio år från tillverkningsdatum.

Regummeras

-Men då måste däcken regummeras upp till sex gånger och däckets på noshjulet kanske tolv gånger, påpekar Van Crombrugge. Nya och regummerade däck har samma kapacitet eftersom båda typerna måste klara samma stränga krav.

-Vår belgiska fabrik tar varje år emot 100 000 begagnade flygplansdäck och cirka 20 procent kasseras eftersom de inte lämpar sig för regummering. Säkerheten står alltid i centrum för oss, fortsätter han och tillägger:

Precisionsarbete

-Regummering är ett precisionsarbete. När det begagnade däck har kontrollerats slipas slitbanan bort. Om däckets därefter klarar kontrollen fortsätter arbetet med regummeringen då slitbanan byggs upp på nytt med antingen nylon

eller aramidfiber som ger stabilitet och motståndskraft mot skador. Efter vulkaniseringen genomgår däckets en Sherography-test där det undersöks från ena kanten till den andra vid olika tryck för kontroll av hållbarhet och eventuella brister.

-Vi är störst på vår marknad med

en marknadsandel på cirka 50 procent. Hittills har vi regummerat runt två miljoner däck. Vilket motsvarar däck för hela Lufthansa Airlines i ungefär 120 år, säger Van Crombrugge.

Specialdäck för stadsbussar

Ett nytt däck specialanpassat för bussar som kör i stadstrafik har lanserats av Michelin. Däcket har beteckningen X in City och är ett utpräglat bussdäck med förstärkta sidoväggar och anpassat för korta transportsträckor med många start och stopp.

– Stadstrafik är otroligt slitsamt för däck. Det nya däcket ger en ökad livslängd med 15 procent jämfört med föregångaren XZU+, säger Johan Winberg, produktspecialist

för lastbils- och bussdäck hos Michelin Nordic. Det nya däcket har också ett förbättrat grepp jämfört med föregångaren. Ett nytt däck har nio procent bättre grepp och ett däck som slitits ned till hälften har 18 procent bättre grepp. Däcket är utvecklat för att klara de extrema förhållanden som gäller i de nordiska länderna.

Slitbanan har Michelins dubbelvågade lameller. Det gör det möjligt att skapa ett djupare mönster. Mönsterdjupet i det nya däcket är 21 millimeter jämfört med föregångarens 18,4 millimeters mönsterdjup.

Däcket finns i dimensionen 275/70 R 22.5.



Ett nytt däck specialanpassat för innerstadsbussar har lanserats av Michelin. Det nya däcket har beteckningen X in City och ersätter på sikt nuvarande XZU+.

Däck med Durable Technologies

Michelin X One MaxiTrailer är det första trailerdäcket med Michelins nya teknik Durable Technologies (MDT). Det innebär att det nya däcket har 50 procent längre livslängd jämfört med Michelin XTE 2 385/65 R 22.5.

– Det är livslängden som är nyckeln till bra driftsekonomi, säger Johan Winberg, produktspecialist för lastbils- och bussdäck hos Michelin Nordic. Ett till synes dyrt däck kan löna sig i längden. Det som gäller är att inte stirra sig blind på prislappen.

Det nya däcket har enligt Michelin fyra liv. Det kan mönsterkäras och sedan varmregummeras. Det kan sedan mönsterkäras en andra gång.

Däcket har 45-profil och en diameter på 980 mm. Om det monterats på en semitrailer kan lastvolymen ökas med mellan fem och nio kubikmeter beroende på

vändskivans höjd och dragbilens däckdimension.

En av nyheterna inom Durable Technologies är ett långsgående skarvlöst gördellager av stål som kallas InfiniCoil. Det ger däcket en stabilare konstruktion som ökar livslängden. Själva gummiblandningen har utökats med 35 procent mer gummi.

Det nya däcket finns i dimensionen 455/45 R 22.5 och har jämförbart rullmotsstånd med 385/65 R 22.5 XTE 2 och 445/45 R 19.5 XTA 2 Energy.



X One MaxiTrailer är det första däcket från Michelin som använder sig av den nya tekniken Durable Technologies.

Traktordäck i 65 profil

Michelin har presenterat ett nytt traktordäck MultiBib i 65 profil för traktorer i 80 till 200 hk.

Det nya däcket ger mindre jordpackning, stabilare vägegenskaper och 35 procent längre livslängd än föregångaren XM108.

Det nya traktordäcket ersätter nu XM108 som har funnits på marknaden sedan början av 1990-talet. Det har tagit fyra år att utveckla det nya däcket och främst är det livslängden som har ökat. Samtidigt är mönsterdjupet elva procent större och slitbanan är bredare än föregångaren. Samtidigt med att mönsterdjupet har ökat har mönsterklackarna fått en ny utformning som ökar dragkraften och självrensningförmågan.

Är avgörande

– Däckens livslängd är avgörande för den totala driftskostnaden för ett däck. Livslängden var redan för XM108 en paradgren

men nu har vi gått ett steg längre, säger Carolina Karesova, va-ru-märkesansvarig för Michelins lantbruksprodukter.

– Vidare har jordpackningsegenskaperna förbättrats, fortsätter hon. Vi ökar kontaktytan mot marken med tio procent och tillsammans med en flexiblere däckstomme blir det ett jämnare tryck mot marken, vilket gör att däck-
et är mer skonsamt mot marken.

Lågt tryck

Däcket har lägre tryck, 0,2 bar, än andra däck på marknaden. Något som också påverkar jordpackningsegenskaperna.

Däckets hastighetsindex är D vilket innebär att det är godkänt för farter upp till 65 km/h med ett tryck på 1,6 bar.

Det nya traktordäcket finns i 13 dimensioner från 24 till 42 tum.

Däck för turistbussar

Michelin X Coach är ett nytt däck för turistbussar som kör både regional- och fjärtrafik. Däcket har fått förbättrad livslängd och bättre komfort samt bättre grepp på snö och is. Däcket är en vidareutveckling av det tidigare XDA 4.

-Det bättre greppet märks tydligt när däcket används ett tag. När en

tredjedel av däkmönstret återstår är greppet 15 procent bättre på snö och is än på föregångaren. Det ger säkrare bussar på vägarna, säger Johan Winberg, produktspecialist för lastbils- och busdäck hos Michelin Nordic.

Däcket har M+S märkning och en lägre ljudnivå än föregångaren.

Den ökade livslängden av däcket beror mycket på flera nya tekniska innovationer under samlingsnamnet Michelin Durable Technologies. Slitbanan har dubbelvågiga lameller som låser sig i varandra och ökar greppet samtidigt som slitbanan stabiliseras för längre livslängd. Lamell-

konstruktionen gör det möjligt att få ett djupare mönster och mönsterdjupet är 20,2 millimeter jämfört med föregångarens 17,5 millimeter. Det ger 20 procent längre livslängd.

Däcket finns i dimensionen 295/80 R 22.5.



Michelin har kommit med ett nytt däck för turistbussar som kör både regional- och fjärtrafik. Däcket har beteckningen X Coach.



Världens största dubbade vinterdäck för personbilar är detta däck i 22 tums dimension.

Världens största vinterdäck

Ett däck för de verkliga stadsjeeparna är Nokians nya Hakkapeliitta Sport 5 i 22 tums dimension och det är världens största dubbade vinterdäck för personbilar. Däcket finns även i andra dimensioner.

Enligt Nokian måste en tung och motorstark stadsjeep ha däck som ger bra grepp och säkra köregenskaper. Speciellt viktigt är att däcket ger ett maximalt sidogrepp så att bilen kan styras säkert även vid häftig väjning eller bromsning.

Världens största vinterdäck har fyrkantiga dubbar med björnklo-tekniken som innebär att dubbarna inte vrids ens vid kraftig väjning eller bromsning.

Gummiblandningen innehåller rapsolja som ger bättre grepp på is och bättre skydd för skador.

Dåliga däck på andrabilen

En tydlig tendens under senare år är att familjens andrabilen har allt sämre däck. Främst när det gäller vinterdäck.

Inom familjen prioriteras i första hand förstabilen eller tjänstebilen medan den bil som används inom familjen för kortare sträckor som att köra till affären eller att skjutsa barnen till dagis eller fritidsaktiviteter har de sämsta däcken.

–Vi har inte utfört någon studie på skillnaderna mellan familjens första- och andra bil. Men har under årens lopp märkt ute på våra däckverkstäder att däcken på andrabilen inte är lika viktiga, säger Dag Falkström, försäljnings- och marknadschef hos Däckia och fortsätter:

–Det är oroväckande att så många kvinnor och barn åker i bilar med så slitna däck. På familjens andrabil sitter ofta däcken på en säsong för länge till skillnad mot förstabilen eller tjänstebilen där däcken byts regelbundet innan de blir för slitna.

Volvo-avtal med Goodyear

Volvo Group har skrivit ett treårigt avtal med Goodyear Dunlop Tires Europé om att originalutrusta Volvos bussar och lastbilar med Goodyear-däck. Avtalet innebär en stor ökning av Goodyears redan stora marknadsandel på däck till kommersiella fordon som idag är över 30 procent.

Enligt avtalet ska Goodyear Dunlop originalutrusta Volvos och Renaults lastbilar och bussar med däck i storlek ned till 16 tum. Däcken kommer att tillverkas i Goodyears lastbilsfabriker i Luxemburg, Tyskland, Slovenien och Turkiet.

Långt samarbete

- Det är en glädje för oss att få fortsätta vårt långa samarbete med Volvo Groups vanmärke, säger Hubert Moquet, försäljningschef för Goodyear Original Equipment Truck Tires Europé. Efter många års samarbete ser vi oss idag mer som en teknisk partner än som leverantör. Vår ökade försäljning av däck för originalmontering till europeiska lastbils-, buss- och trailetillverkare visar att både tillverkarna och själva transportindustrin har stort förtroende för våra produkter.

Innovationer

Goodyear har arbetat ihop med Volvo Group i många år som också har handlar om att introducera innovationer på däckområdet. Ett sådant är styrdäcket för lastbilar i dimensionen 355/50 R 22.5 som tillverkats för att helt passa Volvos krav. Däcket lanserades som ersättningsdäck eftersom dimensionen

var helt ny i transportindustrin och hade fördelar som ökade lastförmågan. Samtidigt minskade däckets bränsleförbrukningen. Det innovativa däck gav fler för-

delar för transportindustrin än något annat däck.

Nyligen har Goodyear tagit fram en serie punkteringssäkra Duraseal-däck till Renaults transportfordon.

NOTERAT

Konkurrensen hårdnar i Asien

Konkurrensen mellan olika däckfabriker i Asien blir allt hårdare. Två däckfabriker i Indonesien har stoppat sin produktion på grund av för hård konkurrens från däcktillverkare i Indien och Kina.

De två fabriker som har stoppat produktionen är PT Intirub och PT Mega Safe Factory. Under 2004 tillverkade PT Intirub 3,5 miljoner radialdäck. Det är däck som är E-godkända.

Continental på väg att överta Matador

Continental håller på att planlägga att överta den slovakiske kemikoncernen Matador. Enligt uppgifter är priset för koncernen i Slovakien omkring 150 miljoner euro. Förhandlingar har inletts med de anställda i koncernen som är rädda för eventuella nedskärningar vid ett övertagande.

Mindre bränslekostnader

Om alla 16 000 lastbilar som kör landsvägstransporter använde lätttrullande däck skulle de tillsammans spara drygt 164 miljoner kronor i minskade bränslekostnader jämfört med om de använde däck för regional trafik.

Samtidigt skulle deras utsläpp av växthusgasen koldioxid minska med mer än 38 000 ton. Detta enligt beräkningar som

Michelin har gjort.

-Först och främst ska åkerierna välja däck baserat på hur körförhållandena ser ut där fordonet färdas. Enligt våra beräkningar kör drygt 16 000 av Sveriges lastbilar mestadels längre sträckor på landsväg, vilket innebär att de ska överväga ett lätttrullande däck för att spara bränslekostnader, säger Richard Andermyr, varumärkesansvarig för Michelins lastbilsdäck i Norden.

Lätttrullande däck

Omkring 30 procent av en lastbils bränsleförbrukning, nästan var tredje tankning, går åt bara till att över-

vinna rullmotståndet i däcken. Skillnaden i bränsleförbrukning mellan lätttrullande däck och däck för regionaltrafik är cirka sex procent. Enligt beräkningen har de lastbilar som byter till lätttrullande däck årligen sparat cirka 10 200 kronor i minskade bränslekostnader. Samtidigt minskar koldioxidutsläppen med cirka 2,4 ton.

-Med lätttrullande däck kan den tunga trafiken drastiskt minska sina koldioxidutsläpp och samtidigt spara pengar. Det gäller att åkerierna gör ett aktivt däckval, säger Lennart Lomaeus, miljöansvarig för Michelin Norden.

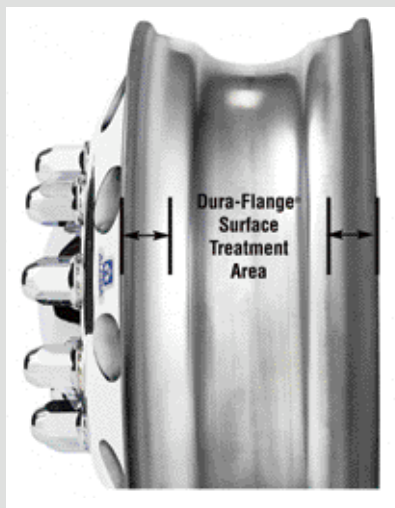
Är lämpade

Enligt Vägverket finns drygt 80 000 lastbilar i trafik i Sverige. Enligt Michelins uppskattning bör 20 procent, eller 16 000 lastbilar, längre transporter på bra vägar och är därmed lämpade att köra på lätttrullande däck. Michelin uppskattar att hälften av de lastbilar som kör långa landsvägstransporter redan idag använder lätttrullande däck. Övriga lastbilar körs i exempelvis stadsmiljö eller på skogsvägar där andra egenskaper hos däckerna bör premieras framför lågt rullmotstånd för att ge en bra driftsekonomi. Även däckens livslängd är en viktig miljöfaktor.

Specialbehandlad fälg

Alcoa har på sin Dura-Flange-fälg utvecklat en patenterad behandling som ger fälgen ett skyddande hölje som förhindrar nötning.

Behandlingen lämpar sig för situationer med tung last som har en tendens att förskjutas, vilket leder till att däckkanterna gnids mot fälgarna.



Dura-Flange-fälgen är i dag den enda aluminiumfälgen som skyddar mot denna typ av nötning. Det ökar livslängden på fälgen minst dubbelt jämfört med andra aluminium-

Alcoa har utvecklat en metod som ger ett skyddande hölje som förhindrar nötning mellan däck- och fälgkant som länge har varit ett problem främst vid skogstransporter.

fälgar som är monterade på till exempel transitbussar, tankbilar och tunga skogstransporter.

Nötning som orsakas av att däckkanterna gnids mot fälgen har länge varit ett problem när det gäller aluminiumfälgar främst vid skogstransporter. Däckkanterna har slipat fälgkanten som har blivit knivvass och skurit hål på däck.

Enligt de tester som Alcoa har utfört av olika transporter uppvisar fälgkanterna inga tecken på nötning efter omkring 25 000 körda mil.

Sedan fyra år tillbaka finns ett av de stora företagen för tillbehör och reservdelar till motorcyklar och scooter etablerade i Sverige. Det är danska Max MC Import som finns i Bor utanför Värnamo. För två år sedan tog de över försäljningen av Continentals MC-däck. Utöver det marknadsför de också tyska Heidenau och Vee Rubber som är MC-däck som tillverkas i Thailand.



I Bor utanför Värnamo finns Max MC Import AB som har tagit över försäljningen av Continentals MC-däck. I däckprogrammet ingår också tyska Heidenau och thailändska Vee Rubber. På bilden Hans Jörn Eriksen som svarar för det svenska dotterbolaget.

Bor centrum för Norden

-Vi har haft kunder i Sverige i 15 år och har i flera år planerat att etablera oss i Sverige. För fyra år sedan fick vi möjlighet att överta Sydkrafts lagerbyggnad i Bor. Den passade oss perfekt och är på 1 100 kvadratmeter, säger Hans Jörn Eriksen, som är ansvarig för den svenska verksamheten.

– Det vi marknadsför ut till MC-handeln är tillbehör och reservdelar samt däck. Vi har ingen försäljning till slutkund, fortsätter han.

Hela Norden

I Sarup i södra Jylland finns huvudkontoret med lager. Inom bolaget finns också försäljning av motorcyklar och scooter genom bolaget ScanMi.

– All marknadsföring och försäljning av motorcyklar och scooter finns i det speciella bolaget. Det som ingår i Max MC Import är enbart tillbehör och reservdelar. Utöver huvudkontoret finns en filial i Tyskland och bolaget här i Sverige, berättar Hans Jörn Eriksen. Vi svarar för lagerhållning och distributionen till både Sverige, Norge och Finland samt de baltiska staterna. För tillfället är vi fyra anställda i Bor.

För två år sedan tog de över försäljningen av Continentals MC-däck.

Bra lösning

– För oss var det en bra lösning, säger Kjell Tholin, försäljningschef hos Continental Däck Sverige. När vi själva ansvarade för försäljningen marknadsförde vi oss bara ut mot däckfickhandeln. Genom Max MC Import när vi nu även MC-återförsäljarna och får ett större kundunderlag.

– Inför denna säsong har Continental en nyhet på scooter-sidan. Det är året runt däck Conti Navigator som är speciellt utvecklat för kalla höst- och vintermånader. Däcket har en modern profil och bra vattenavledning samt ett bra grepp på både mjukt och hårt underlag, säger Hans Jörn Eriksen.

Det andra europeiska däckmärket som företaget marknadsför är tyska Heidenau.

Inte så känt

– Företaget har funnits länge, men är inte så känt då det ligger i före detta Östtyskland och kom ut på den västeuropeiska marknaden först efter det att muren föll och Tyskland blev enat. Företaget har både ett customprogram och ett omfattande program av offroaddäck, tillägger Hans Jörn Eriksen och fortsätter:

– Med thailändska Vee Rubber har vi ett omfattande däckprogram både för motorcyklar och scooter samt mopeddäck i olika prisklasser.

Däck för större transportbilar

Continental har kommit med ett nytt däck för större transportbilar.

Det nya van-däcket har beteckningen Vanco 2 och är det första van-däcket från Continental som inte har någon HA-olja i slitbanan.

De nya transportbilarna får allt mer personbilssegenskaper och det ställer högre krav på däck- en på grund av högre hastigheter och bättre komfort.

– Det är inte längre bara krav på hög lastförmåga för däck till transportbilar. Utan kraven idag är mycket större, säger Torbjörn Petersson, Continental Däck Sverige.

Det nya däck har den så kallade Long-life gummiblandningen med större mönsterdjup och mönstret har en platt kontur

som ger upp till 20 procent längre livslängd. Mönstret har också en ny sajp-lösning som ökar våtgreppet.

Stommen har en stabil konstruktion med robust skulderdesign som ger grepp i samma nivå som ett personbilsdäck.



Continental har kommit med ett nytt däck för större transportbilar. Det är samtidigt Continentals första van-däck utan HA-olja i slitbanan.