



Nr 2-2007

DÄCK DEBATT

Snart dags att byta rubb & dubb!



NTF

DÄCK DEBATT

NUMMER 2-2007 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 Petterson, PM-Press Media,
Tel: 0295-205 60
Fax: 0295-206 60
Helår: 250:- inkl. moms
Medlemsföretag i DRF kan erhålla
tilläggsprenumeration helår utöver
medlemsen för 200:- inkl. moms.
Inbetalning till PM-Press Media,
postgiro 535 98-9

Lösnummer

55:- inkl. porto

Grafisk produktion

PrinfoBergs

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

Vinterväglag – mönsterdjup

I skrivande stund skulle det kännas betydligt behagligare att anknyta till den vårsång som snart stundar, men vid en titt genom fönstret ser jag höga snövallar, och ett täcke av nysnö som har ett djup av cirka två decimeter, och detta strax norr om Stockholms centrum.

I går inträffade ännu en tragisk bussolycka med flera dödsoffer mellan Uppsala och Österbybruk i Uppland. Huruvida orsaken till olyckan skall tillskrivas vinterväglaget eller inte är självklart inte utrett, men jag noterade med tillfredsställelse vad som sades i TVs Rapport-sändning vid intervju med Thomas Carlsson från NTF: "Det borde vara dags att lagstifta om vinterdäck även på tunga fordon där bussar ingår."

Blev kaos

Förra gången när vintern slog till här i Stockholmsområdet var det Bussar och Lastbilar som till största delen var orsak till det kaos som uppstod. För några dagar sedan var det Sydsveriges tur och samma där, bussar, långtradare och tyngre lastbilar. Även om dessa fordon är utrustade med aldrig så bra ribbmönstrade såväl styr- som drivdäck så går de ej att jämföras med ett vinterdäck med rejält mönsterdjup. Dubb eller inte dubb är en ständigt pågående diskussion. Frågan om mönsterdjupet på personbilsdäck aktualiserades bland annat i projektet Halk-Ola som drevs i Vägverkets regi under år 2005. Namnet OLA står för, Objektiva fynd, Lösningar och Avsikter.

Ökade mönsterdjup

DRF medverkade i detta projekt vilket jag tidigare omnämnt, dock inte i detalj. I de Avsikter som varje deltagande organisation skulle avlämna, skrev vi bland annat. "DRF har för avsikt att verka för en ändring av det i dag lagstadgade mönsterdjupet. Sommardäck från 1,6 mm till 3 mm och vinterdäck från 3 mm till 5 mm.

Detta ledde till att Vägverket gav Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att besvara bl.a. följande fråga beträffande vinterdäck.

Vad ska man ge för råd när det gäller mönsterdjupet? Vid vilket mönsterdjup bör man byta sina dubbfria vinterdäck?

Här är svaret, jag citerar:

"Mönsterdjupet för vinterdäck har främst betydelse för väggrepp i djup snö och snöslask. Större mönsterdjup ger bättre grepp. Mönsterutformningen i övrigt har väl så stor betydelse. Detta gäller såväl dubbfria vinterdäck som dubbdäck. För dubbdäck gäller dessutom att dubbarnas infästning försämras med minskande mönsterdjup, speciellt om utsticket är stort.

Sammantaget bör mönsterdjupet för ett bra vinterdäck med eller utan dubb vara minst 4, helst 5 mm. Den lagliga gränsen på 3 mm ger inte ett fungerande dubbdäck och leder till dåligt grepp i snöslask och i djup snö för såväl dubbfria som dubbade vinterdäck.

Varför skriver jag nu allt detta?

Enbart för att informera om vårt förbunds målsättning att arbeta och verka för ökad säkerhet i trafiken i samarbete med våra myndigheter inom detta område. Här har vi nästa stora uppgift att försöka genomföra.

Avslutningsvis – GLÖM INTE ATT
BOKA IN DAGARNA 10,11,12 MAJ FÖR
VÅRT STORA JUBILEUMSÅRSMÖTE
PÅ ELMIA I JÖNKÖPING!
VÄL MÖTT DÄR!

Hans Claeson/Förbundsordförande

Oseriöst om partiklar

Av Allan Ostrovskis

Under en lång tid har ett stort antal artiklar publicerats i en mängd olika tidningar, där olika personer och myndigheter har påstått att dubbdäck är väldigt farliga, eftersom de skulle riva upp mängder med partiklar från vägbanan. Priset tar Uppsala kommun som påstår att 1 800 människor skulle dö varje år enbart som följd av att dubbdäck används.

Grunden för detta var taget ur en forskningsrapport som forskaren Bertil Forsberg på Umeå Universitet har skrivit. Bertil Forsberg har bestämt dementierat tolkningen att dubbdäck skulle döda människor. Tvärtom har han sagt att de relativt grova partiklar som kommer från dubbdäck inte är dödliga men kan däremot ge astma och luftvägsbesvär. Detta ur en intervju i Teknikens Värld. De farliga, riktigt små partiklarna som kan komma från avgaser eller eldning kan bidra till högre mortalitet. Man kan fråga sig vad en miljöansvarig i en kommun har för intresse att sprida sådan felaktig information som kablas ut i tidningar, radio och TV.

"Extremt tidigt"

Den 31 januari hade Dagens Nyheter en artikel om höga partikelhalter i Stockholm. Även TV-nyheterna och lokalradion uppmärksammade detta. I artikeln sades orsaken till höga partikelhalter vara snöstormen den första november i fjol som lamslog hela Stockholmsområdet och beräknades kosta 260 miljoner kronor att hantera, enligt Vägverket. På grund av snöstormen satte folk nämligen på dubbdäck "extra tidigt" och därför skulle alltså partikelhalterna nu vara höga, särskilt eftersom vintern varit snöfri långa tider.



Det är de stora grusmängder som ligger kvar på torra vägbanor efter vintern som börjar att damma och höjer partikelhalten i luften och inte dubbdäcken, skriver Allan Ostrovskis, som är en av dem som har störst kunskap när det gäller dubbdäck.

Helt befängt

Detta är naturligtvis helt befängt! Hade man satt på dubbdäcken en vecka tidigare så hade man kunnat spara in en stor del av de pengar man fick kasta bort på katastrofröjning av snö och trafik. Då spreds stora mängder sand på gatorna för att hjälpa trafikanterna och denna ligger fortfarande kvar i drivor på gång- och cykelbanor och på gatorna. Ta en promenad på till exempel Sveavägen så får ni se drivor av sand och grus som naturligtvis börjar damma så fort det blir torr. Att skylla detta på dubbdäcken är helt gale. Hade dessa suttit på lite tidigare så hade man gott om "städpengar". Varför städar ingen? Bara prat men ingen verkstad!

Dåliga kunskaper

I samband med dessa rapporter uttalar sig plötsligt personer som kommun- och myndighetsfolk samt forskare om vad folk ska ha för däck på sina bilar. "Bor du här så ta de

däcken och bor du där så ta några andra, det fungerar lika bra." Tänk så lätt det är att bli bil- och däckexpert över en natt! Senast i Dagens Nyheter uttalade sig en herre och sa att "har bilen ABS och anti-sladdsystem så fungerar det bäst med dubbfritt". Hans bil- och däckkunskaper är tydligen inte de allra bästa. Vi vet ju alla att sådana generaliseringar är helt felaktiga. Man kan aldrig prata om dubbfrida däck som en produkt, när vi vet att det finns nordiska och centraleuropeiska dubbfrida däck som har totalt olika egenskaper.

Omfattande finska undersökningar visar att dubbfrida vinterdäck virvlar upp betydligt fler små partiklar än vad dubbdäcken producerar. Tror man att det enkelt går att lösa problemet genom att ta bort dubbdäcken så biter man sig i tummen.

Högre värden

EU-regeln om PM 10-halten säger att 50 µg/m³ är det högsta til-

låtna värdet som maximalt får överskridas ett visst antal dagar om året. Under perioden fram till nu är det enskilt högsta värdet cirka 140 µg/m³ som uppmätts. Då ska man betänka att inom industrin tillåts upp till 5 000 µg/m³! Om det är "farligt" att gå på stan så kan man definitivt inte gå till jobbet där man alltså tillåter 100 gånger högre halter av partiklar än i stadsluften. Detta verkar minst sagt inte särskilt väl genomtänkt, eller kanske det är väldigt noga genomtänkt, som ett sätt att försöka visa handlingskraft med miljöarbetet.

Fast egentligen borde man ta tag i de värsta ställena, som till exempel tunnelbanan, som har mycket högre halter av små partiklar än vad det finns ute på gatorna. Det är bara det att tunnelbanan i Stockholm, London och Metron i Paris kan man inte stänga. Eller?

Av Sven-Erik Johansson

Efter en del anonyma år har nu Goodyear Dunlop inlett en medveten satsning på den nordiska marknaden.

Organisationen har fått en fastare form. Samtidigt har företaget öppnat sig mer utåt än tidigare. Detta märks inte minst i de åtta däcknyheter som Goodyear Dunlop kommer att presentera i år.



Den slutenhet som under flera år har präglat Goodyear i Norden ska vi nu ändra på och bli mer offensiva och med en öppnare attityd ut mot marknaden och massmedia, säger Otto Drakenberg, VD för Goodyear Dunlop Nordic.

Goodyear Dunlop på offensiven

-Vi ska bli mer omtalade än tidigare, säger Otto Drakenberg, VD för Goodyear Dunlop Nordic. Den slutenhet som tidigare präglade företaget ska vi nu ändra på. Efter flera förlustår går vi nu med vinst och under fjolåret sålde vi 2,5 miljoner däck till den nordiska marknaden.

– Detta att vi nu är ett företag som genererar vinst öppnar möjligheter för offensiva satsningar och det är något som marknaden kommer att märka, tillägger han och fortsätter:

Nytänkande

– Vi är ett nytänkande företag i en traditionell bransch. Detta nytänkande ska alla tjäna på. Både konsumenter, återförsäljare och vi som företag. Sedan vi startade omorganisationen 2004 har förändring och förnyelse varit våra ledord. Vi utvecklar nu område efter område och är långt ifrån färdiga, men vi är på väg i rätt riktning.

Det program av däcknyheter som företaget presenterar i år saknar sitt motstycke. Det behövs då motgångarna har varit stora.

– Vi har en stark lanseringsmix och en ny generation däck både från Goodyear och Dunlop. Det gäller inte bara däck utan hela paketet som prissättning, leveranser,

kommunikation, marknadsföring och logistik för den nordiska marknaden, påpekar Drakenberg.

Den marknad som Goodyear Dunlop Nordic arbetar på består av sju länder. Några direkta gemensamma nämnare för de sju länderna finns inte.

Små marknader

– Därför är det viktigt att centralisera organisationen för att kunna göra bättre affärer på de små marknader de sju länderna utgör internationellt sett, säger Drakenberg. Om så det finns likheter har varje marknad sina egna förutsättningar. Finska kunder kör på dubbdäck och det gör inte de danska. Utan deras behov liknar de som finns i Centraleuropa. För oss gäller det att inom den nordiska organisationen ha specialister och kundrepresentanter på varje marknad som hjälper oss att förstå den lokala organisationen.

– Bland svårigheterna i vår uppgift är att lära konsumenterna och marknaden mer om däck och däckssäkerhet och skapa intresse och kunskap före däckköpet. Det är givetvis också vår möjlighet att särskilja oss på marknaden, fortsätter han.

– För det finns brister i bilisternas däckutrustning, tillägger han. Det visade sig i den upplysnings-

kampanj som skedde i samband med vår Goodyear Safety Weeks där vi mätte mönsterdjupet på 65 000 däck. Vi kompletterar detta med insatser i handeln för att ge bra utbildning till dem som säljer däck.

Förtroende

– Främst gäller det nu för oss att bygga upp ett förtroende ute på marknaden bland försäljare av däck att vi är ett företag att lita på. Vi börjar nu få struktur i omorganisationen och vi är på väg att bygga upp relationer mellan vårt folk och åter-

försäljarna som är en viktig del i det gemensamma arbetet. Där har vi missat en del under den tid vi har byggt upp den nya organisationen, påpekar Drakenberg. För det räcker inte bara med bra produkter i den konkurrens som finns på marknaden. Utan också en bra relation mellan leverantör och återförsäljare i form av information och logistik så att däcken finns på plats när kunderna kommer.

De fem varumärken som Goodyear Dunlop Nordic marknadsför är Goodyear, Dunlop, Sawa, Fulda och Debica.

NOTERAT

Vianor inleder samarbete med Micro

Ett samarbete har inletts mellan Vianor och detaljhandelskedjan Micro. Samarbetet ska ge utrymme för shop-in-shop-lösningar, vilket innebär att företagen kommer att visa upp och sälja respektive samarbetspartners produkter i sina egna butiker.

De båda kedjorna konkurrerar inte med varandra utan skapar med sitt avtal fler kanaler för sina produkter ut till kund.

Micro är specialiserad på biltillbehör och reservdelar och omsatte 2005 144 miljoner kronor.

Vianor övertar fem verkstäder

Däckkedjan Vianor har övertagit fem av OKQ8:s däckverkstäder i Stockholm. Samtidigt kommer samarbetet att utökas mellan Vianor och OKQ8 när det gäller däckförsäljning.

De fem OKQ8 Däckcenter i Stockholm kommer inom kort att byta namn till Vianor.

Samtliga anställda har erbjudits fortsatt anställning hos Vianor.

Vianor och OKQ8 har även kommit överens om ett fördjupat samarbete, speciellt när det gäller försäljning av Vianors olika däckmärken. Utöver det kommer Vianor att erbjuda utbildning och support för OKQ8:s verkstäder och bensinstationer.

– Köpet av OKQ8:s fem däckverkstäder i Storstockholm innebär att vi nu kommer att växa rejält där vi tidigare inte haft någon bra representation med de två däck-

verkstäder som vi sedan tidigare äger, säger Jari Lepistö, VD för Vianor AB. Genom övertagandet kan vi nu erbjuda heltäckande däckservice och på sikt vårt snabbservicekoncept för personbilar även i Stockholm.

– Vianor har som en specialiserad däckkedja helt andra möjligheter att utveckla den potential som finns i Däckcenter än OKQ8 som har stationsdrift som sin kärnverksamhet, säger Peter Himmer, detaljhandelsdirektör på OKQ8. Vi kan genom samarbetet koncentrera oss

på vår stationsdrift där vi bland annat har cirka 200 verkstäder samt drygt 470 bemannade stationer för vilka däckförsäljningen är en viktig del. Genom avtalet kan vi stärka däckförsäljningen ytterligare. Det avtal som OKQ8 med Continental kommer att fortsätta.

– I stort betyder det inte så mycket för oss då vi redan säljer Nokian-däck. Det nya är att vi nu för tillgång till Vianors utbildning och support genom att vi säljer de fem Däckcenter verkstäderna, tillägger Himmer.

Euromaster har köpt Ahlbergs

Euromaster har övertagit Ahlbergs Gummiverkstad AB i Linköping. Däckverkstaden startades 1954 av Ragnar Ahlberg som är farfar till de tidigare ägarna Bröden Bo och Lars Ahlberg.

-När farfar startade däckverkstaden var det i lokaler vid gamla riksettan som gick igenom Linköping. 1962 byggdes den nuvarande verk-

staden där vi är kvar än i dag, säger Bo Ahlberg. Då verkstaden byggdes var vi i stort sett ensamma här ute på gården. Sedan dess har det blivit fler.

Det var i skiftet mellan 1980- och 1990-talet som de båda bröderna tog över företaget efter sin pappa Bengt Ahlberg. Ägarfördelningen har varit den att Bo ägt 65 procent av aktierna och den andra brodern Lars 35 procent.

Stor verkstad

Däckverkstaden har tio anställda och omsättningen ligger på mellan 18 och 19 miljoner kronor. Bo Ahlberg är en av dem som föd-

des in i däckbranschen.

– Redan som sju, åttaåring började jag få springa ärenden. Sedan arbetade jag varje sommarlov på däckverkstaden och efter skolans slut blev det anställning, berättar Bo Ahlberg.

Ahlbergs Gummiverkstad var tidigare med i inköpskedjan Förenade Ringen som sedan gick över till Dekk Partner när de etablerade sig i Sverige och utgjorde grundstommen tillsammans med Däckfocus.

Historisk skylt

I fjol blev Ahlbergs Gummiverkstad en av de första i landet som

blev Michelin certifierade.

Något som är omtalat och även omskrivet i olika böcker är den skylt som finns på husfasaden. Det är en gammal skylt som gör reklam för Gislaveds Ringar.

– Det är många som känner till skylten och den finns omtalad i flera konstböcker. Vi får nu se om den får sitta kvar, säger Bo Ahlberg.

Några förändringar i verksamheten blir det inte i samband med ägarskiftet. Bo Ahlberg blir kvar som ansvarig för verksamheten.

Stark tillväxt för Nokian Tyres

Bokslutet för Nokian Tyres visar på en stark tillväxt. Koncernens omsättning ökade med 21,8 procent till 7,6 miljarder kronor. Nettoresultatet uppgick till 979,3 miljoner kronor, vilket ska jämföras med för 2005 750,5 miljoner kronor. Rörelseresultatet uppgick till 1,3 miljarder kronor, vilket är en ökning från 2005 då rörelseresultatet uppgick till 1,06 miljarder kronor. Resultatet före skatt uppgick till 1,3 miljarder kronor. Jämfört med 2005 då resultatet före skatt var 1,03 miljarder kronor.

För Nokian Tyres var 2006 en stor framgång och kännetecknades av stark tillväxt, säger Kim Gran, VD för Nokian Tyres. Det var ett år då fördelarna med den ökade tillverkningen på fabriken i Ryssland började bli väl synlig i vår resultatutveckling och ett år då försäljningen av personbilsdäck i Ryssland översteg försäljningen i Norden. Koncernens försäljning ökade, resultatet blev bättre och marknadsandelarna för sommar- och vinterdäck för personbilar ökade klart på samtliga av våra marknader.

Rekordår

– För tunga däck var året ett rekordår. Även försäljningen av nya och regummerade lastbilsdäck gick bättre än året innan. Däckedjan Vianor expanderade betydligt och det operativa resultat låg på samma nivå som året innan, fortsätter Gran och tillägger:

– En bra försäljningsmix och prishöjningarna på nya produkter ökade medelpriserna på däck. Lagren och kundfodringsarna minskade enligt planerna mot slutet av året och kassaflödet blev betydligt bättre. Den goda försäljningen i december skapade nya kundfodringsar som huvudsakligen faller till betalning under första kvartalet i år.

– Årets utmaningar var de ökade råvarupriserna och den tuffa konkurrensen, framhåller Gran. Kostnaderna på grund av utvidgningen av affärsverksamheten och produktionen i Ryssland samt ökade optionskostnader och finansiella kostnader påverkade resultatutvecklingen som väntat. Under året skapades inga stora valutakursvinster som året innan.

Marknadsläget

Enligt Nokian Tyres växte marknaden starkast i Östeuropa, Ryssland och OSS-länderna där den ökade försäljningen av nya bilar även ökat efterfrågan på däck. Den nya förordningen om vinterdäck som träder i kraft i Tyskland ökade efterfrågan på vinterdäck. I Norden minskade försäljningen av sommar- och vinterdäck för personbilar. Även på andra marknader i Europa minskade försäljningen av sommardäck, men försäljningen av vinterdäck ökade klart.

Produktionen av nya skogsmaskiner har ökat länge men bromsades mot slutet av året. Produktionen av arbetsmaskiner låg på hög nivå och det fanns brist på tunga däck.

Råvarupriserna steg under det fjärde kvartalet jämfört med året innan. Priset på naturgummi gick ner vilket påverkade produktionen i slutet av året. Priserna på sommardäck minskade medan priserna på vinterdäck ökade när många däcktillverkare ökade sina priser under andra hälften av året.

Personbilsdäck

Nokian Tyres omsättning när det gäller personbilsdäck ökade med 28,1 procent och uppgick till 4,9 miljarder kronor jämfört med 3,8 miljarder kronor 2005. Rörelseresultatet uppgick till 1,2 miljarder kronor vilket är en ökning med 30,9 procent jämfört med 2005.

Det som såldes mest under fjolåret var vinterdäck vars andel uppgick till 82 procent jämfört med sommardäcken. Mest ökade försäljningen av vinterdäck till SUV-bilar. Försäljningen ökade mest i Norden, Europa och Ryssland.



– För Nokian Tyres var fjolåret en stor framgång och för första gången har vi sålt fler personbilsdäck i Ryssland än i Norden, säger Kim Gran, VD för Nokian Tyres.

Tunga däck

Omsättningen för tunga däck ökade med 18,2 procent och uppgick till 823,7 miljoner kronor jämfört med 695,4 miljoner kronor 2005. Rörelseresultatet ökade med 35,5 procent till 183 miljoner kronor.

Omsättningen för lastbilsdäck ökade till 291 miljoner kronor jämfört med 275,4 miljoner kronor 2005. Avtalstillverkning av lastbilsdäck med märket Nordman har startats i Kina och försäljningen av dessa däck kommer att startas den närmaste månaderna i Norden och Ryssland.

Vianor

Vianors omsättning uppgick i fjol till 2,26 miljarder kronor. Det är en ökning med fem procent då omsättningen 2005 var 2,15 miljarder kronor. Rörelseresultatet uppgick till 21 miljoner kronor jämfört med 48,5 miljoner kronor året innan.

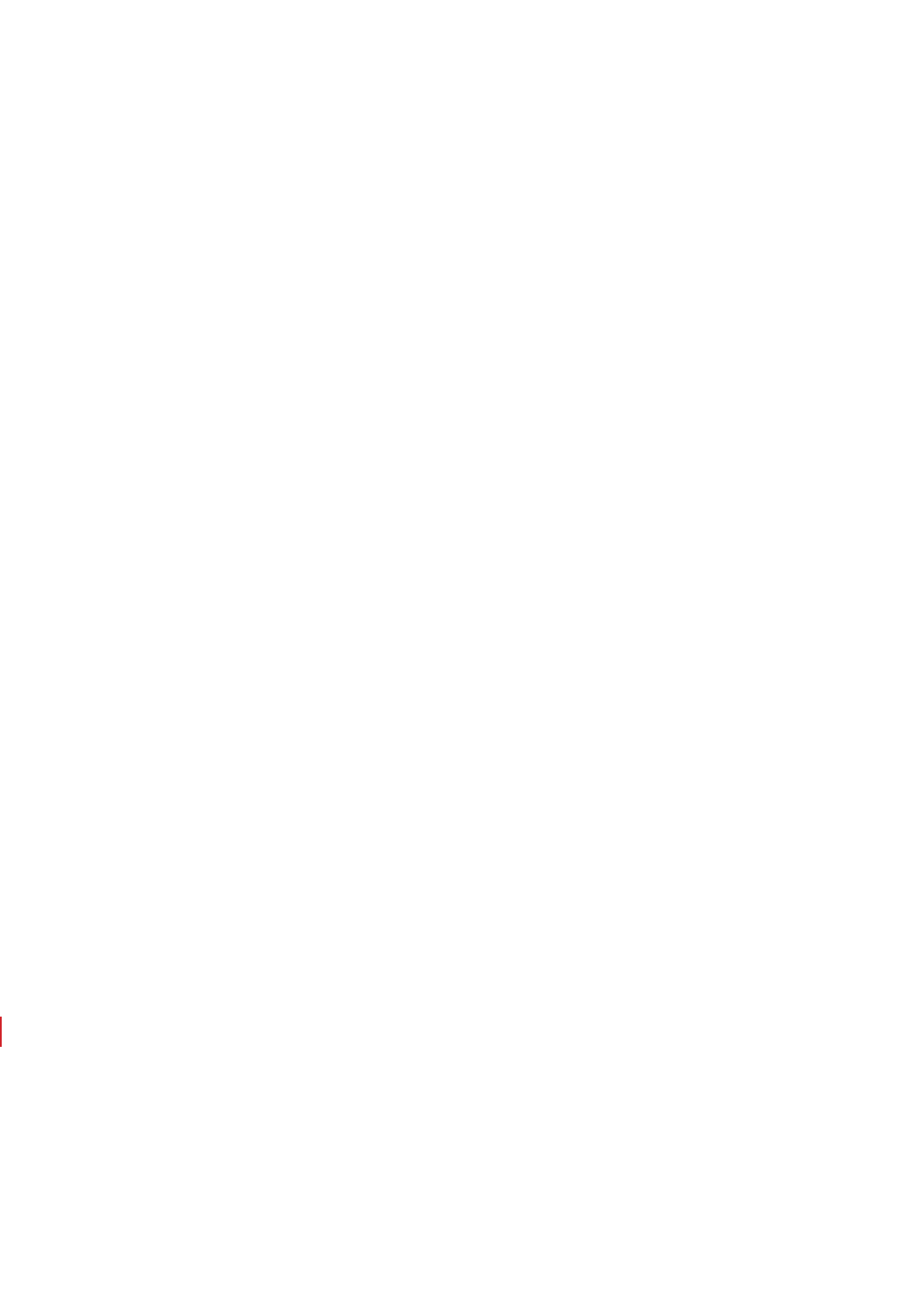
De totala bruttoinvesteringarna uppgick under fjolåret till 1,11 miljarder kronor. Under 2005 uppgick bruttoinvesteringarna till 539,2 miljoner kronor.

Koncernen hade under fjolåret i medeltal 3 324 anställda.

NOTERAT

Dyrbar strejk för Goodyear

Den nästan tre månader långa strejken vid 16 av Goodyears produktionsanläggningar som upphörde första dagarna innan årsskiftet, kostade företaget uppemot 250 Mkr per vecka i förlorad produktion och försäljning. Under den 86 dagar långa strejkperioden gick anläggningarna endast med 50-60 procent kapacitet vilket kommer att få effekt under hela det första halvåret, allt enligt företagets ekonomichef Richard J. Kramer.





Det var full fart på allsången bland de nästan 350 Däckteam-medlemmarna när det träffades vid den festkväll på Solliden på Skansen som ingick i årets kick-off. Utöver det var det underhållning av Hey Baberiba-gänget.

Fortsatt framgång för

Av Göran Danielsson

Kungen och drottningen, Henrik Schyffert, Charlotte Perrelli, Christer Sandelin, Rickard Olsson, Lasse Lindbom Band. Men inte Nokian. Snacka om galaföreställning när Däckteam genomförde sin årliga kick-off. Hela 347 deltagare, 21 utställare, ett fullspäckat program och en stämning på absolut högsta topp.



Trots underhållning och sena kvällar mötte medlemmarna mangrant upp till den leverantörsutställning som arrangerades i samband med kick-offen.

-Man varnar alltid för att försöka upprepa en succé. Men vi lyckades, med råge, säger Dick Mughal, VD för Däckteam.

Placeringen på SAS Royal Park Hotel i Solna, där vart enda rum, vart enda litet skrymsle upptogs av Däckteam-medlemmar, några andra gäster fick inte plats, är toppen liksom den stora, ljusa utställningslokalen i Hagamagsinet, där en inhyrd trollkarl gjorde sitt för att hålla stämningen på topp i de olika montrarna.

Men det handlade inte enbart om tjo och tjim och ståhej.

Det går bra

Hela fredagseftermiddagen gick i konferensens tecken och där det bland annat kunde konstateras att det går riktigt bra för Däckteam som med 106 verkstäder och 465 anställda omsatte 860 miljoner kronor. En ökning med cirka 60 miljoner kronor på ett år och som har fler medlemmar på gång.

Dick Mughal inledde med att avslöja att Nokian inte längre är med bland leverantörerna till Däckteam och att man fått en ny leverantör av profilkåder som är Nordic Work Wear.

Han kunde också meddela att intresset för nitrogen växer mycket snabbt och att Däckteam satsar hårt för att med olika typer av utbildningar öka medlemmarnas kompetens och kunskap.

– Under året ska vi också lägga stora slantar på marknadsföring, bland annat TV-reklam och även på andra aktiviteter, fortsatte han och tillade:

Åker till Kina

– Så ska vi fortsätta att se till att medlemmarna ges tillfälle att åka till Kina och Nankang-fabriken. Vår målsättning är att samtliga medlemmar ska få göra denna resa och besöka detta enorma land.

Hemlig gäst på fredagseftermiddagen var Henrik Schyffert från Killing-Gänget och han lyckades på ett synnerligen lättamt och imponerande sätt under en timme närmast trollbinda medlemmarna genom att låta lite på hemligheten bakom detta gängs stora framgångar. Ett säkert sätt att göra sig populär och klara de allt ofta förekommande möten och konferenser av skilda slag som arrangeras är, enligt honom, att säga ja till alla förslag och utspel som görs.

Oavsett vad man tycker om dem.

Eftersom hela 98 procent av dem ändå aldrig blir en realitet, enligt Schyffert som fick medlemmarna på ett utomordentligt gott humör inför kvällens aktiviteter på restaurang Solliden på Skansen. Där bjöds på en kändiskavalkad av sällan skådat slag. Eller vad sägs om kungen och drottningen, om än i Hey Barberiba-gängets framställning, om svängiga Charlotte Perrelli, Christer Sandelin eller Bingo-Lottos Rickard Olsson som avslöjade dol-da talanger som sångare.

Blev trängsel

Kanske tar han över om Anders Lundin skulle tröttna på Allsång på Skansen. Att Däckteams medlemmar skulle göra en insats, positiv sådan, om de fick möjlighet att medverka i programmet råder ingen tvekan om.

Trots att natten blev sen var det trängsel när leverantörsutställningen drog igång klockan nio på lördagsmorgonen och intresset höll i sig även under eftermiddagspasset, till mångas förvåning, eftersom det knappast är ovanligt med lite spill. Men inte här inte.

På kvällen handlade det om Wallmans Salonger dit den åtta bussar långa karavanen drog iväg för ett antal timmar med god mat och strålande underhållning, hög stämning och trivsam gemenskap, eller vad som kännetecknat en däckkedja som är rejält på gång.

En inhyrd trollkarl var ett populärt inslag vid leverantörsutställningen och här är det Monica Andrén, från Andréns Gummiverkstad i Göteborg som håller på att bli borttrollad.



Däckteam



Däck på modet

Staffan Swedenborg, text & foto

Kan däck vara mode? För de flesta bilägare är däck svarta och runda med rasslande dubb om vintern. Men mode..?



Yokohama tog förra året fram ett konceptdäck för utställningsbilar där man ville ha ett lite udda mönster för att sticka ut. Däcket heter Parada och som du ser på bilden så är mönstret speciellt. Däcket har utmärkta köregenskaper och våtgreppet är en sak man har prioriterat. Däcket finns i 17"-19" och det är ZR märkt för farter över 240 km/h.



Visst är det mode. Utvecklingen har gått från små, smala och 10-tums diagonaldäck som Mini hade på 60-talet till dagens feta, breda radialdäck med dimensioner upp till 20-tum. Nu är det inte bara däckstorleken som är mode utan också själva mönstret.

Italdesign

Designhuset Italdesign med far och son Giugiaro visade på Frankfurt-salongen för något år sedan upp Bugatti EB som konceptbil. Bilen i sig var fascinerande men intressantare var de designade däcken. Här var däkmönstret i form av Bugattis symboliska "EB".

För något år sedan började den finska däcktillverkaren Nokian intressera sig för lite mer fantasifulla däck och tog fram ett experimentdäck som är ganska annorlunda. Mönstret är gröna björklöv. Nokian säger att björklövsdäcket är helt funktionellt och har bra köregenskaper. Konstruktionen och gummblandningen är densamma som Nokians dubbfria vinterdäck. Björklövsdäcket har bara ett problem – färgen.

Prototypdäcket hade bara ett par millimeter grön färg men om Nokian nu bestämmer sig för serieproduktion ska de gröna löven naturligtvis vara grönfärgade rakt igenom och då vulkaniserade fast i däckstommen. Iden är inte så tokig och visst vore det kul med personliga och färgglada däck som matchar ihop med bilen.

Rapsolja i slitbanan

Däck som innehåller så kallade högaromatiska oljor (polyaromatiska kolväten), är i Sverige klassade som hälsofarliga. Men nu har Nokian börjat använda rapsolja som är en förnyelsebar råvara som pressas ur rapsväxtens frön. Rapsoljan belastar miljön betydligt mindre än mineraloljor som inte är förnyelsebara. Rapsoljan är miljövänlig även därför att den är lättnedbrytbar i naturen.

Man har kommit fram till att rapsolja passar bra till våra nordiska vinterdäck som också förbättrar däckets grepp. När konsumenten köper nya däck inkluderar priset även en miljöavgift som täcker kostnaderna för återvinningen av uttjänta däck som används bland annat i uppvärmning och cementtillverkning samt som fyllnadsmaterial i stället för grus och makadam vid vägbyggen. Över 95 procent av gamla däck samlas in och återvinns.

Vem vet. Det här är kanske bara början och håller trenden i sig så får vi säkert se designade däck från de stora modehusen som Hugo Boss, Armani och Gucci.





*Continental
Här är en bild på vårt sommarkäck
ContiChampionContact som lanserats i
en begränsad upplaga inför FIFA World Cup.*



Det gäller att ha rätt dubb i ett vinterrally. Det visade sig i värmlands-skogarna under Svenska Rallyt. Det som gäller är att ha rätt dubbutstick. De som hade valt rätt kom snabbt fram på de snötäckta vägarna. Medan de som hade chansat på ett alltför stort dubbutstick fick stora problem.



Omkring 15 personer arbetade nästan dygnet runt för att serva deltagarna i årets svenska rally med däck. Här är det Robin Sandberg, th, som monterar dubbdäck till de väntande ekipagen.

Dubben viktig för vinterrally

Längden på dubbutsticket är direkt avgörande i ett vinterrally, säger Jonas Kruse, expertkommentator i TV när det gäller rally. Det gäller att ha den rätta längden på utsticket.

Det som gäller är 6,5, 7 och 7,5 millimeters utstick. Gränsen går vid åtta millimeter något som ingen kör på utom vid extremfall.

– I värmlandsskogarna var det 6,5 eller sju millimeter som gällde, fortsätter Kruse. Det märktes då någon av de tävlande hade valt 7,5 millimeters dubbutstick och hade stora problem. Det som då inträffar är att däckets rör sig mer på de längre dubbutsticken och däcken blir varma samt sviktas och bilen blir understyrd och svårare att hantera.

För rallyförarna är däcken en viktig del.

Är A och O

– När det gäller vinterrally är däcken A och O och har en stor betydelse. Samma betydelse har inte däcken när rally körs på barmark om så det även då ställs stora krav på däcken. Men på vintervägar är det direkt avgörande, tillägger Kruse.

Detta har också gjort att det satsas mycket på att utveckla så bra rallydäck som möjligt. Varje år testas nya gummiblandningar. När det gäller vinterdäck har de olika tävlingställen enats om ett mönster. Det är ett ismönster. Det ställen har att välja på är olika dubbutstick.

– Det är i det avgörandet som en tävling kan avgöras, påpekar Kruse.

Det är inte lite däck som går åt under en rallysäsong. Varje tävlande ekipage har rätt att inregistrera 70 däck.

Tre dubbutstick

– Det blir då i de tre dubbutstick-kategorierna, säger Mats Karlsson, ägare till Däckproffset i Växjö tillsammans med sin bror Thomas, som dubbar de flesta däcken till rallytävlingarna i Norden.

Den dubb som använts får maximalt vara 20 millimeter lång och maximalt väga fyra gram. Varje däck får ha 384 dubb.

På senare år är det Michelin som nästan helt tagit över däckleveranserna och däckservicen till de olika teamen inom rallysporten. För två år sedan blev det ett byte av varumärke då BFGoodrich, som ägs av Michelin, tog över ansvaret. Nästan alla team kör idag på BFGoodrich.

Genom att svenska rallyt ingår som deltävling i World Rally Championship och är en tävling som kräver dubbdäck som klarar det speciella nordiska vinterväddret är det i Sverige som dubben till däcken har utvecklats.

Limmad dubb

– Det var i slutet av 1970-talet som testning av dubbdäck för rally startades, berättar Ronny Karlsson, som har haft ansvaret för dubbnings av Michelins rallydäck under alla år. Det som gjorde att testningen startade var att de däck som användes i Monte Carlo-rallyt inte stämde på de svenska vintervägarna. 1980 hade vi riktlinjerna klara med den

limmade dubben.

– När jag och två arbetskamrater startade eget följde kontraktet med Michelin med och när mina två söner tog över företaget fick de överta kontraktet. Samtidigt kom också bytet av varumärke från Michelin till BFGoodrich, fortsätter han. Så det var ett byte i dubbel bemärkelse.

Det som började som en test har blivit en omfattande verksamhet för Däckproffset. Antalet limmade dubbdäck är uppe i 12 000 om året.

Nästan hela året

– Vi dubbade däck fram till två veckor innan semestern i fjol och fortsatte med en gång efter semestern. Utöver det kontrakt vi har med Michelin om att dubba alla deras rallydäck till tävlingar dubbar vi också omkring 3 000 däck till Continental för deras tävlingsverksamhet och även en del andra däck, förklarar Mats Karlsson. Det landet vid dubbar flest rallydäck till är Finland. Det är dubbel så stort som till Sverige. Samtidigt ökar leveranserna till Ryssland och Baltikum där rally börjar bli en stor sport.

– Utöver det svarar vi också för däckservicen vid STCC och Porsche Cup, tillägger han.



Det är ett stort antal däck som går åt till varje rally då varje deltagare i rallyt har rätt att inregistrera 70 däck.

Av Sven-Erik Johansson

Trots namnet Däckman är det kvinnorna som styr företaget. Både i kundmottagningen och ute i verkstaden. Några funderingar på att byta ut namnet med tanke på den ojämna könsfördelningen har aldrig varit aktuellt. Ett inarbetat namn ändrar man inte på. Det de vill är att fler kvinnor kommer in i branschen.



De som svarar för kundmottagningen hos Däckman är mamma Elisabeth Timle, tv, och dottern Marie. Marie svarar också för den administrativa delen och sköter allt pappersarbete.

Här är det kvinnorna

Det var för 28 år sedan som Elisabeth och Bosse Timle lämnade sin bensinstation och startade däckverkstad vid Mölndalsvägen i Göteborg. För två år sedan flyttades däckverkstaden till

Högsbo Industriområde.

– När vi startade vid Mölndalsvägen var det den stora bilgatan. Nu har vi kommit till en ny bilgata där flera bilföretag är etablerade och fler blir det, säger Elisabeth

Timle. Några negativa effekter har vi inte märkt. De gamla kunderna har följt med undantag för någon enstaka. Samtidigt har vi fått många nya kunder.

Den ojämna könsfördelningen med tre kvinnor och en anställd man är något som de inte tänker på.

Det blev så

– Det har bara blivit så, påpekar Elisabeth. Flickorna har hela tiden varit med i verksamheten från det de var små. Jag har aldrig haft någon dagmamma till flickorna utan från det de har varit små har de fått följa med till däckverkstaden och där har de lekt och även gjort läxor.

– Vi har blivit indoktrinerade in i yrket eller lurade, säger Marie, som sköter det administrativa och hjälper till i kundmottagningen tillsammans med sin mamma.

Ute i verkstaden är det dottern Cina som basar.

– Det märks inte längre någon negativ attityd hos kunderna att det är kvinnor de möter inom en bransch som traditionellt har varit manlig. Utan överlag är reaktionen positivt och det är inte längre nå-

gon som ifrågasätter vår kunskap, säger Elisabeth. Vilket var vanligt tidigare.

Var tufft

– Jag har sedan vi startade däckverkstaden varit inköpare och svarat för beställningarna hos leverantörerna, fortsätter hon. I början var det tufft och de försökte på alla sätt ifrågasätta mina kunskaper och komma med klumpiga skämt. Min lärobok blev STRO-boken och samtidigt lärde jag mig deras jargong och ge svar på tal. Efter en tid blev jag respekterad. Fast några lärde sig aldrig. De var kvar i det gamla och kunde inte helt acceptera att en kvinna hade kommit in i branschen.

– Det gällde inte bara de som fanns inom branschen. Utan även kunder. Var jag och min man i kundmottagningen så gick alla förbi mig och började tala med honom. Var han upptagen stod de och väntade tills han var ledig trots att jag stod intill. Till sist fick jag säga ifrån. En del kände sig lite besvärade att fråga mig om däck och var lite osäkra om de kunde lita på det jag sa, tillägger hon.



Lagning av fälgar utgör en stor del av verksamheten och här får fälgarna den sista finishen i sprutlackeringen av dottern Cina.



Cina är den som basar i däckverkstaden. Idag är det ingen kund som ifrågasätter hennes kunskaper för de flesta vet vad hon kan.

som styr

”Lilla gumman”

– Det kändes diskriminerande och mer än en gång fick jag svälja både en och två gånger för att inte brusa upp och skälla ut kunden. Utan motangreppen blev den kunskap jag hade och nu mera möter jag aldrig den attityden längre. På så sätt har det blivit bättre, säger hon. Samma är det hos leverantörerna där man inte längre får heta ”lilla gumman” när de ringer.

I verkstaden är det Cina som svarar för verksamheten. Den omfattar både däckservice och hjulinställning samt enklare bilservice som byte av bromsklossar och bromsskivor. En specialitet är riktning och reparation av lättmetallfälgar.

– Någon misstro har jag inte känt av när kunderna kommer ut i verkstaden, säger Cina. Utan kunderna blir i stället glatt överraskade.

– För jag vet att jag kan mitt jobb, påpekar hon.

Samma sak i kundmottagningen.

Tack och lov

– Den negativa attityden som min mamma fick möta när hon började har jag inte mött. Utan den naturliga kundrelation som jag har mött på andra arbetsplatser där jag job-

bat, säger Marie. Det jag känner är att en del kvinnliga kunder har känt sig lättade över att bli bemött av kvinnor. Man kan se vad de tänker när de kommer in här:

– Tack och lov ungefär är den känslan man får, säger hon.

Både Cina och Marie har provat på andra arbeten. Cina har gått fotbollsgymnasium med samhällsvetenskaplig inriktning och arbetat inom vården. Marie har haft anställning inom hotell- och restaurangnäringen samt i butik och utställningsbranschen.

I våra liv

– Av olika orsaker så hamnade vi i familjeföretaget till sist. Det har alltid funnits med i våra liv, förklarar Marie. För när vi hade andra jobb så hjälpte vi till i företaget på vår fritid och till sist blev det på heltid. En utveckling som jag tror många har varit med om som har blivit födda in i familjeföretaget som Cina och jag har blivit.

Kunderna hos Däckman består till 60 procent av privatkunder och 40 procent företagskunder. I däckförvaringen finns däck till 800 bilar. Reparationer och försäljning av fälg är en stor del av verksamheten.



Däckrazzior första veckan i september

Nu är det klart att årets däckrazzior genomförs den 3 till 7 september (v. 36). Under denna vecka hålls även Tylösandskonferensen, där en stor del av dem som arbetar med trafiksäkerhet i Sverige träffas. Trafikfrågorna kommer då att vara i medias fokus. Kampanj Däckrazzia kommer även att finnas med under

Den 3 till 7 september genomförs ??? däckrazzior runt om i landet.

Tylösandskonferensen, bland annat genom en utställning.

Kampanj Däckrazzia genomförs gemensamt av Polisen, NTF, Bilprovningen, Vägverket och Däckbranschens Informationsråd. Syftet med kampanjen är att öka bilisternas kunskap om mönsterdjupets betydelse för trafiksäkerheten och om lufttryck-

ets betydelse för miljön, trafiksäkerheten och privatekonomin.

Planering av var däckrazziorna ska genomföras pågår. På www.dackrazzia.se finns mer information om kampanj Däckrazzia. Webbplatsen uppdateras löpande, när det finns mer information om kampanjen.



Nya regler för utbyte av däck

Sedan den 1 oktober 2006 gäller nya mildare regler för vilka dimensioner som får monteras på bilar tagna i bruk 1996 eller senare. Fordonsägare har nu möjlighet att under eget ansvar låta byta däck och fälgar till en annan dimension än de som finns i registreringsbeviset utan att bilen behöver registreringsbesiktigas. Detta utbyte får ske under förutsättning att däcken:

- är typgodkända
- uppfyller kraven på belastningsförmåga
- uppfyller kraven på hastighetskapacitet, det vill säga däcken ska ha en hastighetsklass som överensstämmer med eller är högre än bilens högsta konstruktiva hastighet
- är av samma typ.

Dessutom ska däck och fälg:

- ha fritt utrymme vid fjädringsrörelser
- ha fri rörlighet i hjulhuset vid fulla manövrerörelser med hänsyn till bilens ursprungliga hjulupphängning och styrning
- ha en rullningskrets som inte leder till felvisning av hastighetsmätaren
- täckas av bilens ursprungliga stänkskydd (stänkskärm).

En alternativ dimension får inte inverka påtagligt negativt på bilens ursprungliga egenskaper.

Observera att avsteg från originalutrustningen sker på fordonsägarens eget ansvar.

Byt i tid

April är den stora däckbytarmånaden på våren. Du som kör på dubbdäck gör miljön en tjänst om du byter till sommardäck så fort väglaget tillåter i april.

Dubbdäck i kombination med torra värvägar gör att det bildas små dammpartiklar som kan vara skadliga att andas in. Spara hellre

dina vinterdäck till när de verkligen behövs nästa vinter. Dubbdäcken ska vara utbytta till sommardäck senast den 30 april, om inte vinterväglag råder. Även dubbfria vinterdäck bör vara utbytta till sommardäck senast den 30 april.



Byt vinterdäck till sommardäck så snart vädret tillåter i april.



Beställ informationsmaterial

Broschyrställ och uppdaterade broschyrer om vinterdäck respektive sommardäck 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 eller kontakta Däckbranschens Informationsråd (tel 0340-67 30 01, fax 0340-849 50, info@promotion.se).



Premiär för ny däckmässa!

Äntligen får **däckbranschen** en egen **samlingspunkt!** Den **10-12 maj 2007** är det premiär för DäckExpo på **Elmia i Jönköping**. Här kan du som **säljer och jobbar med däck** uppleva ett **brett utbud** av produkter och tjänster för **däckservicehandeln**, träffa nya och gamla **leverantörer** och ta del av de absolut **senaste nyheterna**. På DäckExpo får du på en och samma dag träffa **hela däck-Sverige**. Räkna med att få en hel del **inspiration** och **nyttig information**.

Välkommen!

Öppettider:

Torsdagen 10 maj 12.00 – 18.00

Fredagen 11 maj 09.00 – 17.00

Lördagen 12 maj 09.00 – 15.00

www.elmia.se/dackexpo

Arrangörer: Elmia AB och Däckspecialisternas Riksförbund (DRF).

Ny medlemservice

Ta ytterligare en titt på denna tidnings omslagssida. Bilden och testen är det budskap som era kollegor i Stockholm har skapat och som under tre värveckor kommer att finnas på 14 storbilds-tavlor runt alla Storstockholms infartsleder.

Vi kommer att producera samma budskap som affisch i storlek 50 x 70 vilken du kommer att få tillsänd.

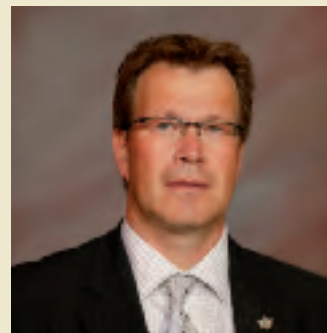
För din egen lokala aktivitet in- för vårsäsongen kan du beställa budskapet som annonsoriginal från vår producent som då skick-

ar materialet i PDF-form och som också debiterar dig kostanden direkt utan vår inblandning. Annonsen blir således bilden med text och med ditt namn eller logga i underkant, storleken bestämmer du själv.

Kontakta:
pm-press.media@telia.com,
tfn.08-759 60 75
Lycka till önskar Hans Claeson.

NYA NAMN

Bridgestone



Peter Hammarström

Peter Hammarström för närvarande försäljningsdirektör för kommersiella produkter hos Bridgestone Sweden har befordrats till TBR OE Account Executive, vilket innebär att han kommer att ansvara för kontakterna med Volvo/Renault och Scania vid Bridgestone Europé NV/SA med huvudkontoret i Bryssel.

Peter Hammarström ska sköta den dagliga kontakten och utveckla OE-affärer med de båda företagen. Han kommer fortsättningsvis att vara stationerad vid huvudkontoret i Sundsvall.

Däckbranschens bibel

Den nya databoken från The Scandinavian Tire & Rim Organization (STRO) har kommit. Databoken är världens mest kompletta databok för däck och fälgar och finns på de nordiska språken samt engelska.

Databoken innehåller data för mer än 6 300 däckdimensioner. I den nya boken finns det data för mer än 50 helt nya dimensioner av personbilsdäck. Nya dimensioner för däck till lastbilar uppgår till fem. Utöver det finns en helt ny traktorklass. – Då det gäller gamla dimensioner av däck till traktorer, motorcyklar och industridäck som inte

tillverkas längre har vi valt att lägga ut dessa på vår hemsida, säger Torsten Johansson, ansvarig för STRO.

Utöver alla data om däck och fälg finns det övrig information som berör däckbranschen. Bland annat det nya regelverk som gäller för däck i Sverige.

Databoken har blivit ett oundgängligt verktyg för alla som arbetar med däck. I Norge måste den finnas på alla däckverkstäder för att företagen ska kunna vara godkända av myndigheterna. Utöver däckverkstäderna är det också ett viktigt verktyg för både polisen och Bilprovningen.

Databoken finns till salu hos STRO.

Samtidigt som databoken nu är klar kommer STRO att flytta sitt kansli i Uppsala. Den nya adressen är Vattholmavägen 10 i Uppsala.

NYA MEDLEMMAR

Örby Gummi AB, Älvsjö
ETOF AB i Boxholm/Boxholms
gummiverkstad
Sjödäck AB, Lindesberg

Filialer

Euromaster i Linköping
(fd Ahlbergs gummi)
Euromaster i Vimmerby
(fd Leanders Gummiverkstad)
Euromaster Timrå
(fd Timrå Däck)

Nya medlemmar genom kollektivanslutning av däckkedjorna

Dekk Partner 31
Däckpoolen 57
Däckteam 39

Gripen Wheels



Daniel Waldt

Daniel Waldt är från första februari anställd som försäljningschef för lantbruksavdelningen hos Gripen Wheels AB. Han kommer närmast från Franska Däckimporten AB där han i sex år arbetade med lantbruksdäck. Daniel Waldt kommer regelbundet att ha en uppsökande verksamhet.

Placeringsorten blir på Gripen Wheels AB nya kontor i Ängelholm.

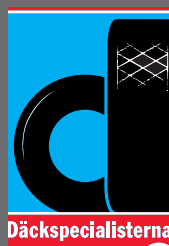
Kallelse till årsmöte 2007

Årsmötet hålles på Elmia i Jönköping den 11 maj
i anslutning till Däckexpo 2007 och DRF:s 70 års jubileum.

Det hålles i Rydbergssalen på Elmia kl 16-17

Motioner ska i skriftlig form vara förbundskansliet tillhanda senast 4 veckor innan, alltså senast fredagen den 13 april. Anmäl även om ni kommer att vara närvarande.

DRF
Box 90114,
120 21 Stockholm
Tel. 08-50 60 10 50
info@drf.se



www.drf.se

Svenska Mässan

Ny P Zero med fem

Pirelli har nu kommit med ett nytt däck i sin P Zero-serie och denna gång med tillägget The Hero. Uppmärksamheten är alltid stor när Pirelli kommer med ett nytt högprestandadäck och i år finns inte mindre än fem nya patent i däckets.



Av Sven-Erik Johansson

Uppmärksamheten är stor varje gång Pirelli kommer med ett nytt däck i sin P Zero-serie och denna gång med tillägget the Hero. I år var presentationen av det nya däck förlagt till Dubai med press, återförsäljare och representanter från de flesta biltillverkare i världen. För när Pirelli, som är ett av de starkaste varumärkena i världen, presenterar ett nytt högprestandadäck är det något som berör hela bilvärlden.

Förändringarna hur bilmärknaden utvecklas märks främst inom däckindustrin. Däck blir allt större och 19 tums däck och större svarar för 54 procent av Pirellis tillverkning av högprestandadäck. 18 tum svarar för 30 procent och 17 tum

för 13 procent. Medan 16 tum och lägre knappt är mätbart längre.

Samma utveckling är det i minskningen av profil. Det nya däckets finns från 30- till 45 profil. En dimension finns i 55-profil. Men är då ett pumkteringsäkert däck.

Allt större däck

– Denna förändring har kommit under de senaste åren och hur stort ett däck kan bli beror helt på bilindustrin. Däckindustrin kan följa med då det tekniskt inte är svårare att bygga stora däck än de 15, 16 tum som tidigare var normalt, framhölls från Pirellis sida.

Det nya P Zero the Hero har tagit två år för Pirelli att utveckla.

– Den faktiska tiden är längre, säger man hos Pirelli. I däckets utveckling finns 100 års erfarenhet.

Enligt Pirellis egen presentation är det nya däckets den mest teknologiskt avancerade produkt som har kommit från deras egen forsknings- och utvecklingsavdelning. Däckets innehåller inte mindre än fem nya patent.

Stor andel silica

Detta har fått bilindustrin att reagera och inte mindre än 15 biltillverkare har redan skrivit kontrakt

om originalmontering av det nya däckets. Fler håller på med provkörning och har ännu inte beslutat sig.

Gummiblandningen i slitbanan har en stor andel silica samt en ny gummiblandning i däckfoten som stabiliserar däckets i fälgen, vilket märks vid kurvtagning i hög fart. Gummiblandningens sammansättning gör att bilen bara behöver rulla cirka fem kilometer för att däckets ska få sin normala arbetstemperatur och utvidgas för att få bättre fäste i fälgen för maximal prestanda.

Däckets slitbanemönster är uppbyggt med tre ribbor med tre breda kanaler och en smalare kanal vid utsidan av däckets mot skuldran. Skuldran har vågräta sårningar för bättre grepp. De tre större kanalerna transporterar bort vattnet snabbt innan en vattenhinna hinners bildas mellan väg och däck.

Minskar stress

Ett av de fem patenten finns i stommen och kallas för Hybrid Cord. Det är ett system integrerat av nylon och armerad cord. Detta tillåter kontroll av deformation av däckprofilen även vid höga hastigheter. Det ökar däckets förmåga till likvärdig standard oberoende av hastighet.

Ett av patenten är Nanobase Compound och är en speciell sammansättning av termoplast och bildar en miljondels yta mellan slitbanegummit och stommen. Det skyddar stommen från försämring vid stress vid hård körning utan stommen behåller sin komfort och stabilitet vid snabba kurvtagningar i höga farter.

Det asymmetriska slitbanemönstret är skyddat av ett patent. Patentet minimerar deformation av mönsterutformningen vid olika farter.

Ett fjärde patent Permanent Aspect Sidewall Compound är ett speciellt sidogummi som förhindrar det åldrande som alla däck utsätts för av solljus. Den speciella gummiblandningen förlänger däcksidans ursprungliga utformning.

Större säkerhet

Det femte patentet S-treme Tread Design gäller slitbanemönstrets utformning för större säkerhet på våta vägbanor. Mönstrets utformning minskar bullret från däckets och ökar komforten.

De testkörningar som Däck Debatt var med om på en Formel 1-bana som passagerare med en testförare vid ratten visar däckets för-

n nya patent

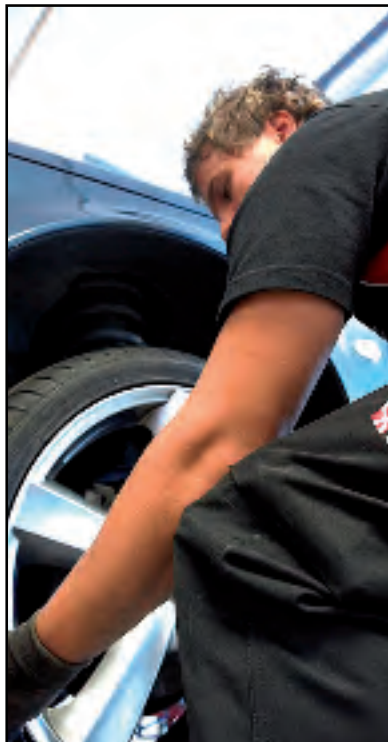
måga vid kurvtagning. De testbilar som användes var Ferrari och Maserati som garanterade höga hastigheter. Vid egen testkörning på vattenbesprutad asfalt krävdes det hög fart för vattenplaning. Samtidigt har däcket en förmåga att snabbt få fäste igen. Det märktes främst vid test av olika däckmärken med likartad prestanda.

Många dimensioner

Nu går det inte helt att bedöma däckets efter någon timmes körning. Men mycket av de nya innovationer som finns i det nya P Zero kommer vi att i framtiden få se varianter av i andra däckmärken. Så har utvecklingen varit tidigare och med stor sannolikhet blir det så även denna gång.

Däcket finns i 26 olika dimensioner från 17 till 20 tum och i profil från 30- till 45-profil. Sju dimensioner finns som Run Flat från 35 till 55 tum och i profil från 35- till 55-profil.

Ett av de nya patenten finns i slitbanans mönster där sajpningen i ribborna är patenterade och även ett skydd mellan slitbanegummit och stommen har patent.



Däckia

Däckia är ett rikstäckande företag som bedriver försäljning och montering av däck och fälg. I kedjan ingår 61 egna verkstäder, 47 samarbtespartners samt två regummeringsanläggningar. Nu rekryterar vi en Platschef till Region Syd och en Försteman till vår anläggning i Spånga.

Platschef

Region Syd

Försteman

Däckia Stockholm

I denna rekrytering samarbetar vi med Svensk Autorekrytering AB. För mer information, besök www.autorekrytering.se

Tillsättning av tjänsterna kommer att ske genom löpande urval, sänd därför omgående din ansökan via e-post till adressen: ansok@autorekrytering.se

svensk **AUTOREKRYTERING**

Kvalificerade personallösningar för motorbranschen

Euromaster har köpt Leanders i Vimmerby

Leanders Gummiverkstad AB i Vimmerby har övertagits av Euromaster. Företaget är en av de äldsta däckverkstäderna i landet och startades av Oskar Leander 1920.

Företaget har sedan varit familjeägt och övertogs av Gösta Leander och sedan av hans son Lars Leander.

– Jag är också en av dem som har fötts in i däckbranschen om så jag några år efter skolan arbetade på en mekanisk verkstad, säger Lars Leander, vars farfar startade företaget. När det blev mycket att göra blev jag hemkallad för att arbeta i däckverkstaden.

Företaget har mellan sex och sju anställda beroende på säsongstopparna. Omsättningen ligger på mellan 13 och 14 miljoner kronor.

– I tre år har jag och min fru funderat på att sälja. Till sist kom vi till ett beslut och det blev Euromaster som blir den nya ägaren, säger Lars Leander.

Under en tid ska Lars Leander skola in sin efterträdare som är Staffan Vestman som har arbetat på en däckverkstad i Göteborg ägd av Euromaster.

– När inskolningen är klar kommer jag att lämna företaget som pensionär, säger Lars Leander.

Värnamo Däckcenter har övertagits av Holmgrens Bil i Jönköping. Säljare är Johnny Karlsson som har ägt däckverkstaden sedan 1999 då han i sin tur köpte den av Euromaster.

Ny ägare till Värnamo Bilcenter

Ny ägare är Holmgrens Bil som är ett av landets största privatägda bilföretag. De har sedan tidigare Holmgrens Däckcenter i Jönköping. Nu utökar de med ytterligare en däckverkstad och fler etableringar är på gång i de orter i Småland där de har bilverkstäder och bilhandel.

– Detta var den bästa lösningen för mig, säger Johnny Karlsson. Holmgrens Bil hade bestämt sig att öppna en däckverkstad i anslutning till sin bilverkstad. Vi hade då blivit grannar och den enda lösningen var då för mig att sälja.

Inga förändringar

Johnny Karlsson blir kvar som ansvarig för däckverkstaden samtidigt som han kommer att arbeta en del ute på fältet för Holmgrens Bil när det gäller däck.

Värnamo Däckcenter omsätter omkring fem miljoner kronor och har fyra anställda.

– Några förändringar i verksamheten blir det inte. Det troliga är att vi kommer att få nyanställa då vi nu får en jämnare säsong när vi får ta hand om Holmgrens hela behov av däck, säger Karlsson.

Hela bilen

Holmgrens strategi är att de ska ta hand om hela bilen och då inräknat även däck i egna däckverkstäder. Johnny Karlsson är född in i däckbranschen. Han började arbeta hos sina föräldrar som ägde Gummidepån i Värnamo. Under åtta år var han försäljare hos AGI i Anderstorp innan han tog över Värnamo Däckcenter som ägdes av Euromaster. Gummidepån ägs av en bror till Johnny Karlsson.

Bridgestone bygger däckfabrik

Bridgestone har inlett arbetet med att bygga en helautomatisk däckfabrik i Tatabányai i Ungern. Fabriken kommer att tillverka radialdäck för personbilar och lätta lastbilar. Kostnaden för investeringen är runt 190 miljoner euro. I början av 2009 planeras att tillverka fler än 8 000 däck per dag.

För första gången i Europa kommer Bridgestone att använda sitt nya helt automatiserade tillverkningssystem. Systemet heter BIRD och anses av företaget vara världens mest automatiserade däcktillverkningssystem. Hela tillverkningsprocessen är automatisk från behandlingen av råmaterial till inspektion av färdiga däck.

Det gör det möjligt att hantera små produktionsvolymmer effektivt så att man kan tillgodose efterfrågan på däck av olika slag och i olika produktionsvolymmer. Fabriken i Ungern kommer att inriktas på den ökade efterfrågan på högprestandadäck för personbilar och kommer att öka koncernens totala leveranskapacitet. Produktiviteten med det nya systemet är dubbelt så hög som nuvarande tillverkningssystem.

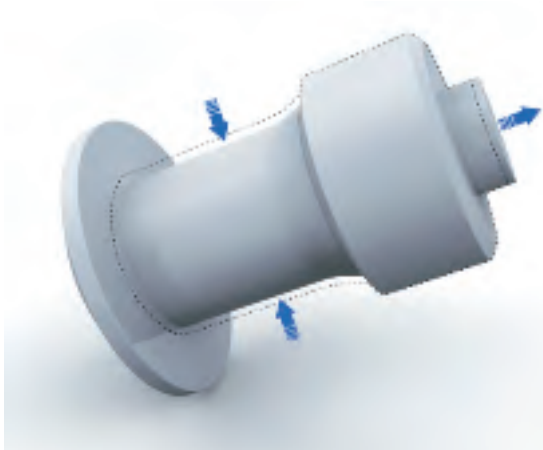
Ny generation vin

Goodyear kommer nu med en helt ny generation vinterdäck. Den stora nyheten är det nya dubbdäcket UltraGrip Extreme som efterträder UltraGrip 500. Körning på snöiga isvägar visar att Goodyear troligen nu har hittat receptet för att få fram ett bra dubbdäck



Av Sven-Erik Johansson

Goodyear kommer till hösten med en ny generation vinterdäck. Den stora nyheten är dubbdäcket UltraGrip Extreme som är efterträdaren till UltraGrip 500. Samtidigt har Goodyear utvecklat en förbättrad dubb där dubbens kropp har utformats så att den omsluts av mer gummi än tidigare. Fördelen är att dubben fixeras bättre i däck.



Goodyear har till sitt nya dubbdäck utvecklat en ny dubb. Dubben sitter fast i en hårdare kolbaserad gummiblandning som håller kvar dubbarna under hela däckets livslängd.

Det nya vinterdäcket har ett nyutvecklat V-format däckmönster med lamellslansningsteknik och två nya gummiblandningar. Däcket är speciellt utvecklat för det nordiska klimatet. Enligt de tester som Goodyear själva har utfört har bromsprestanda på is förbättrats med tre procent. Det är ett tillägg till den förbättring med fem procent som den nya dubben Active Stud Technology utgör.

I testerna har bland annat uppmätts tre procent bättre bromsprestanda på is, nio procent bättre vid bromsning på våt asfalt, åtta procent bättre prestanda för manövrering på torrt underlag och hela elva procent bättre prestanda i slaskföre samt sju procent förbättrade egenskaper mot vattenplaning.

I topp

– I våra egna mätningar mot ledande konkurrenter ligger vårt nya däck i topp i de olika tester vid har utfört på olika underlag, säger Ludvig Nauckhoff, marknadschef för Goodyear Dunlop Nordic. Vår ambition är att ligga i framkanten vid utveckling av vinterdäck.

Det nya vinterdäcket bygger på

ett nytänkande koncept med flera nya tekniska lösningar för att få bättre väghållning och bromsegenskaper. Ett helt nytt däck har utvecklats med två lager av gummiblandningar. De två har olika egenskaper och funktioner. Innerst finns en hårdare kolbaserad vinterblandning som håller kvar dubbarna under hela däckets livslängd och håller dubben på sin plats för att öka trycket mot vägbanan. Det yttre lagret är en mjukare kiselbaserad blandning speciellt utvecklad för is för att maximera greppet på vinterväglag.

I tre delar

Det nya V-formade däckmönstret är uppbyggt av tre delar. I mitten går en bred mittklack med vinkelformade blad som skapar ett traktorlikt grepp för bättre grepp på snö. Kraftiga klackar långt ut i kanten på slitbanan ger en styvhet och bättre kontroll på torrare underlag genom en mer balanserad tryckutjämning över hela anläggningsytan. I däckmönstret finns långa diagonala spår som snabbt forslar bort slask och vatten för att underlätta manövrering i vått underlag.

terdäck

Däcket har Goodyears patenterade tredimensionella lamellåsningsteknik. Tekniken bygger på att små klackar i däcket lägger sig i matchande hål och låser mönstret i sidled. Det gör att man kan ha täta och djupa sajpningar som ger bättre grepp på vintervägar.

Dubben är placerad asymmetriskt på slitbanan. Det skapar fler parallella spår och ger bättre grepp vid både acceleration och bromsning.

Bra stabilitet

Vid en snabb provkörning av det nya däcket på snötäckt is uppvisade däcket en bra stabilitet i handling vid slalomkörning.

Vid acceleration och bromsning gav däcket en bra stabilitet och säkerhet. Ljudnivån på landsväg var låg och inte irriterande, vilket kan vara nackdelen med dubb-

däck. De tidigare problemen som har funnits med UltraGrip och gjort att däcket haft svårt att nå toppen i de olika vintertester som utförs ser nu ut att ha blivit lösta. Däcket känns stabilt och säkert vid de korta provkörningarna.

– I våra egna mätningar ligger UltraGrip Extreme i topp vid jämförelse med konkurrenterna. Som jag ser det är det en potentiell testvinnare och kommer att få stor betydelse för både försäljningen och Goodyears position bland dubbdäcken, säger Otto Drakenberg, VD för Goodyear Dunlop Nordic.



Dubben i slitbanan är placerade symmetriskt. Det skapar fler parallella spår och ger ett bättre grepp.

NOTERAT

Fortsatt höjda däckpriser i USA

Nu slår de ökande råvarupriserna samt de på grund av de ökande oljepriserna fördyrade transportererna igenom på däckpriserna. Kumho Tire i USA höjer nu sina priser med upp till 7 procent från februari månad. Noterbart är att man så sent som i oktober förra året, som så många andra däcktillverkare, gjorde den senaste prisjusteringen av exakt samma skäl. Även Michelin, Yokohama och Continental aviserar höjningar mellan 3 och 8 procent nu i februari.

Mannen bakom Eagle F1

Av Anders Löfvendahl

Möt Marc Eicher, pappan till den patentsökta designen av Goodyears nya Eagle F1 Asymmetric. Däckdebatt träffade Eicher i samband med att det nya europautvecklade däcket presenterades på Gran Canaria och bad Goodyears designguru för ultra-high performedäck sedan 11 år tillbaka att berätta om tillkomsten av det nya däckets som enbart i år förväntas sälja i över en miljon ex.

Uppbyggnaden av F1 Asymmetric är unik, inget annat däck har denna typ av design som ger betydligt bättre vägegenskaper framförallt då vid kurvtagning och andra sidledes påfrestningar. Och hemligheten bakom de nya förbättrade egenskaperna – ja, den består av en förstärkning av däckets inre sidvägg med aramidfibrer!

Säger en stolt Eicher och visar en bild på det nya däckets fotavtryck där däckets inre sidvägg är utsatt för ett kraftigt sidledstryck. Medan det traditionellt uppbyggda ultra-high performedäcket uppvisar ett nära nog trekantigt avtryck mot vägbanan, är Asymetrics fotavtryck såväl



Marc Eicher med "hemliga väskan" som innehåller de ingredienser som man blandade samman till den gummiblandning som ingår i det nya prestandadäcket Asymmetric.

större till ytan som mer rektangulärt till formen.

– Effekten blir ett bättre väggrepp vid avancerad körning med motorstarka bilar på såväl torr som våt vägbanan, i synnerhet då vid väjningsmanövrar och kurvtagning. Kortare bromssträcka är en annan stor plusfaktor tack vare den nya och asymmetriska mönsterutformningen.

Vid den mycket påkostade presentationen av Eagle F1 Asymmetric för 580 representanter för media, biltillverkare och större återförsäl-

jare på Kanarieöarna testade Däckdebatt det nya däckets monterat på den senaste modellen av Audi TT, såväl i tvålitersutförande som laddad med en hästkraftstinn V6:a samt med såväl framhjulsdraft som i quattroutförande.

Vid landsvägskörningen på de sommarvarma och bra men snäva serpentinvägarna i bergen ovanför gav däckets i kombination med TT:ns väghållning och bromsegenskaper en hög känsla av säkerhet. Vid bankkörning nere på den asfaltbana intill havet som Goodyear byggt runt en gammal flygstrip samt vid slalomdrag mellan tätplacerade koner, var greppvilligheten liksom riktningstabiliteten påfallande god.

Trots många goda försök var det endast vid något okontrollerat tillfälle som däckets skrek till och utvecklade lite blårok. Även på den knixiga gocartbanan som spolats med vatten för att testa väggreppet låg Audin som gjuten på körbanan genom kurvorna.

Men en vardagsbilist är nu en gång för alla inte detsamma som en professionell styrman. Därför åkte vi banan med testföraren Mark Hubert. Först med F1 Asymmetric 245/40R18XL och sen med sulor

i form av ett konkurrerande högprestandamärke. Samma hastighet in och ut ur kurvorna var vad som gällde. Och Huberts försiktiga bedömning blev densamma som vår egen efter testkörningen:

– F1 Asymmetric tar tag i kurvan, biter sig fast i innersvängen. Det andra däckets? Ja, trots i princip samma kapacitet klarar det inte att hålla kurvlinjen lika tight utan har en tendens att flyta ut något!

Men åter till F1 Asymetrics pappa Marc Eicher nu när vi kunnat konstatera att det nya däckets ger ett säkert grepp även vid tuff, nästan värdslös körning.

Så vad är det då han och de 20 närmast inblandade teknikerna vid Goodyears utvecklingsavdelning i Colmar-Berg i Luxembourg egentligen presterat under två års tid?

– Beställningen från marknadsavdelningen gällde ett högprestandadäck för sportiga, prestandaladdade vagnar och avsett för den verkligt krävande föraren. Däckets skulda även ha ett mycket bra väggrepp. Efter att analyserat samtliga de 200 olika däckdesigner som vi har i vår databank, fick vi i en första omgång fram 10 designs som vi gick vidare med i vårt CAD-program. Vi kör-

Asymmetric

de därefter bl.a. simuleringar av de olika alternativens fotavtryck – en möjlighet vi idag har och som är en fantastisk tillgång. Efter mängder med analyser för att utläsa potentialen hos varje design och praktiska prov med modeller av olika designs utskurna med laser samt finjustering av däkmönstrets block och kanaler återstod sen 5, och i slutfasen endast 2 design.

Var det asymmetriska mönstret och riktningbestämningen självklar från första början?

- Nej, vi startade helt förutsättningslöst och testade olika möjligheter helt förutsättningslöst. Men i slutändan återstod två alternativ, båda asymmetriska. Inget icke-asymmetriskt mönster kunde prestera den optimala lösning vi sökte!

När det så gällde själva uppbyggnaden plockade Marc Eicher fram sin trolleriväska med ett 30-tal olika compounds och vägde dessa med och mot varandra och i olika kombinationer och proportioner.

- Den slutgiltiga gummiblandningen innehåller 20 olika beståndsdelar i väl avvägda proportioner, bl.a. då en silika vi hämtat från racingdäcken, säger Eicher och visar på de olika komponenterna i sin "hemligväska" av aluminium.

Men så var det det där med den unika uppbyggnaden eller Active Cornergrip Technology som Goo-

dyear kallar den. För det var med detta tekniska nytänkande som Eicher lyckades öka och fyrkantigöra däckets anläggningsyta mot vägbanan när däckets utsätts för sidledspåfrestningar.

- Vi gjorde en kolfiberförstärkning av däckets inre sidvägg, förklarar Eicher. Denna visade sig vid dynamisk belastning av däckets ha en förmåga att pressa en ökad del av slitbanan mot vägbanan.

Samtidigt gjorde man vid mönsteruppbyggnaden omfattande tester för att minimera ljudnivån:

- Vi kan idag i dator simulera ljudet från olika däkmönster mot olika underlag och alltså testa olika mönsterutföranden. För F1 Asymmetric fann vi att en något trattliknande utformning av de från centrum och ut mot yttersidan gående dräneringskanalerna gav en lägre bullernivå med bibehållande av däckets stabilitet och prestanda.

- Men, understryker Eicher, komforten var aldrig prioriterad. Höga prestanda på vått och torrt underlag var vad som gällde. Och komfort är faktiskt nåt som jag personligen aldrig skulle prioritera vid val av däck – där går säkerhet och prestanda före allt annat!

Så nu kommer du i fortsättningen att köra på Eagle F1 Asymmetric?

- Med rätt bil - självfallet!



Asymmetriskt, riktningbestämd och Y-klassat. Det är Goodyears nya UHP-däck Eagle F1 Asymmetric.

Nu kommer lyftet!

– Visst har det varit tyst kring företaget och våra produkter under en period. Men nu lyfter Goodyear på den svenska marknaden. Tacka nyutvecklade högprestandadäcket Eagle F1 Asymetric för det!

Goodyear Dunlop Nordics marknadschef Ludvig Nauckhof hyser inga tvivel om Goodyears framtid på de svenska vägarna. Efter en följd av år bryter nu företaget tystnaden och lanserar i Sverige inte mindre än åtta nya däck, två av dem vinterdäck. Och nya Eagle F1 Asymetric är ett till synes tungt – bokstavligt talat – argument i sammanhanget.

Lanseringen kommer som ett indirekt resultat av den omfattande omorganisering och kostsamma strukturomvandling inklusive chefsbyte som Goodyear Dunlop på senare år centralt genomfört och som nu börjar ge resultat, påtagliga sådana enligt Goodyears språkrör för Europa, MellanÖstern och Afrika, Chris Aked:

Ta upp kampen

– Nu är vi på banan igen för att på allvar återuppta kampen med Michelin och Bridgestone. Och vi är där tack vare ett intensivt utvecklingsarbete i däckteknikens framkant. Ta tex. RunOnFlat där vi i Europa har 50 procent av marknaden. Eller ta vårt nya och unika high-performance-däck Asymetric som lanseras på en marknad som växer mycket kraftigt och som fördubblats på de senaste fem åren, eller det faktum att vi idag är utvecklingspartner med BMW.

Denna nytändning smittar nu även av sig på den svenska marknaden där aktiviteterna avlöser varandra i år.

– Åtta däcknyheter på ett år innebär svenskt rekord för företaget, säger marknadsansvarige Ludvig Nauckhof.

Leverans i vår

Största nyheten är här prestandadäcket Eagle F1 Asymetric som för en tid sedan premiärvisades på Gran

Canaria. De första däcken tillverkades i Tyskland redan i början av detta år och levereras ut redan i mars till de svenska däckverkstäderna.

– Vi har haft en mycket bra införsäljning, säger Nauckhof men vill inte avslöja de budgeterade marknadsvolymerna.

Det Y-klassade prestandadäcket där dimensionerna med något enda undantag är XL-märkta, kommer på sikt att ersätta Goodyears 5 år gamla långkörare Eagle F1 GS-D3.

Totalt omfattar Asymetric-serien 24 dimensioner från 17 till 20 tum och i allt från 25- till 50-profil och med 215/45T17XL som minsting och med 285/25R20XL som värstingdimension. På den svenska marknaden går man ut mycket brett för att få ett starkt genomslag för det nya däck.

Fokus på varumärket

För Nauckhof handlar lanseringen inte främst om att sälja in ett enskilda UHP-däck med tuffa egenskaper. Istället är det fullt fokus på att sälja in varumärket som sådant:

– Varumärket kommer först – det är ju där som konsumenten gör sitt val.

Innovation och säkerhet är det motto som gäller för Goodyear Dunlop Nordic med ansvar för nordiska marknaden samt Baltikum och det man vill att varumärket Goodyear skall förknippas med. Under fjolåret aktiverade man sin hemsida och var mycket aktiva med TV-reklam: – Här fortsätter vi på den inslagna vägen, säger Ludvig Nauckhof utan att vilja avslöja omfattningen av reklamsatsningen.

Ett mervärde

För att ytterligare stötta varumärkena och vissa delar av däcksortimentet laddar man det nu i vår med ett mervärde i form av Goodyear Safe Link – en vägassistens som går in vid tex. punka eller motorhaveri utanför hemorten och där bl.a. ersättningsbil, hotellkostnader etc. under vissa förutsättningar kan ingå. – Vid köp av fyra Goodyear-däck av visst slag får kunden en voucher som gäller hos Falcks räddningskår, säger Nauckhof. Den följer sedan bilen under 6 månader och utlöses vid stopp av olika slag.



Goodyear Dunlop Nordics marknadsföringschef Ludvig Nauckhof satsar på ett lyft för Goodyear med nya Eagle F1 Asymetric.

NOTERAT

Michelin fick busskontrakt

Michelin Fleet Solution har tecknat ett treårigt kontrakt med Arriva om service och byte av däck på cirka 1 300 bussar i Danmark och 300 i Sverige.

Kontraktet är en del av ett större avtal mellan Michelin och Arriva Skandinavien A/S som omfattar Danmark, Sverige, Holland och Italien. Michelin Fleet Solutions levererar alla nya och regummerade däck samt står för all däckrelaterad service. Arriva betalar per körd kilometer.

Michelin beslutar när däck ska bytas och vilken service däcken ska genomgå. Servicen utförs av Euromaster.



Mer last på fordonen med sänkt däcktryck

Med CTI-systemet, Central tyre inflation, kan tunga fordon sänka trycket i däcken när de ska köra på vägar med dålig bärighet. Det ökar framkomligheten bland annat vid tjällossning och gör skogstransporterna effektivare. Vägverket har nu beslutat att tillåta att fordonen med CTI får ha större last än vad som annars är tillåtet på en del vägar.

Fordon utrustade med CTI-system och Vägverkets nya föreskrifter innebär att bland annat skogsnäringsen kan minska sina kostnader med minst 100 miljoner kronor årligen, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

CTI är ett system för att variera trycket i däcken under färd. Minskat tryck i däcken ger en ökad kontaktyta mellan däck och väg och därmed ett minskat marktryck. Tyngre fordon kan komma fram på vägen med mjukare underlag till exempel under tjällossningen.

Större last

Vägverket har beslutat att tillåta fordon utrustade med CTI att köra

med större last än vad som annars är tillåtet på många vägar som tillhör bärighetsklass två eller tre. Ett villkor är lägre hastighet max 50 km/h. Vidare ökar möjligheterna att ge dispens för transporter med CTI-fordon på vägar med tillfällig bärighetsnedsättning till följd av tjällossning.

Årligen transporteras cirka 70 miljoner kubikmeter skogsråvara från skogen till industrin. I dag tvingas skogsnäringsen i vissa områden att utföra avverkning vintertid då vägarna är tjälade. På andra platser väljer man att minska lasten för att på så sätt transportera råvaran till industrin. Men att köra med halvfulla lastbilar kostar pengar och medför ökade utsläpp.

Miljövänligare

– Virket kan transporteras effektivare till industrin, Det är samtidigt miljövänligare och lönsammare för företag och samhälle, säger Vägverkets utvecklingschef Hans Rode.

CTI-projektet som ledde fram till föreskriften är resultatet av ett samarbete mellan Skogsforsk, skogsnäringsen, transportörer, fordonstillverkare och Vägverket.

– Alla inser fördelarna med här och det är därför väldigt bra att Vägverket agerat så snabbt med att förändra föreskriften efter att CTI-projektet avslutas, påpekar skogsindustrins transportdirektör Stefan Thonfors.

Bridgestone med Noranza 2

Till hösten kommer Bridgestone med uppföljaren till sitt dubbdäck Noranza. Däcket har fått beteckningen Noranza 2 och bygger vidare på det koncept som utvecklades för det första däcket och har vidareutvecklats för att ge en ännu bättre säkerhet. Däcket är utvecklat för det nordiska vinterklimatet.

Slitbanemönstret har dubbla mönsterklackar med en 45-gradig sajpinkel i klackarna för att förbättra sidogreppet som i kombination med optimerade sajpvinklar i skulderområdet som ger bra accelerations- och bromsegenskaper på is.

I mönstret finns sajp-aktuatorer som ökar sajpningens effektivitet genom att underlätta sajpningarnas öppning vid låg friktion. Detta förbättra greppet vid körning på is och hårdpackad snö.

Aluminiumdubbarna har förlängts från tio till elva millimeter för att ge bättre grepp på hård is. Kombinationen av dubb- och dubbhålsdesign har utformats för att ge bra grepp på is samt att minska risken för dubbutsläpp.

Vid körning på torr väg ger den obrutna mittribban i slitbanan i

kombination med det breda skulderpartiet bra stabilitet och väghållning. Den dubbla klackförbindelsen reducerar också ljudnivån.

Däcket har också fälgkantskydd för 55-profil och mindre. I slitbanan finns en mönsterdjupsindikator

vid fyra millimeter som ger varningsinformation om försämrade vinterkörningsegenskaper.

Däcket finns i 24 olika dimensioner från 14 till 18 tum och i profil från 40- till 80-profil.

– Vid de tester vi har gjort med

däcket har det fått bra respons och det allmänna omdömet är att det klarar våra nordiska vintervägar bättre än sin föregångare, säger Mats-Johan Adner, VD för Bridgestone Sweden AB.



Bridgestone kommer i höst med efterträdaren till sitt dubbade vinterdäck Noranza. Det nya däcket har fått namnet Noranza 2.

BFGoodrich med sitt först



BFGoodrich har utvecklat sitt första dubbdäck som kommer till hösten. För att lansera BFGoodrich på marknaden har de övertagit Michelins roll som däckleverantör till rallysporten. Med det nya dubbdäcket får nu BF Goodrich ett komplett däckprogram.

Michelins satsning på BFGoodrich blir allt mer märkbart. För att profilera däckmärket har Michelin fört över all sin satsning på rally till BFGoodrich. Det har också lyckats då nästan hela världseliten av rallyförare idag kör på BFGoodrich-däck. För att få ett komplett däckprogram kommer till hösten BFGoodrich första dubbdäck med beteckningen g-Force Stud för den vanlige bilisten.

Vår satsning på BFGoodrich är att få ett välkänt däckmärke i mellanprisklassen. Många känner igen däckmärket då det har funnits i Sverige och i Norden i många år.

Under senare år har det dock förknippats med däck till 4 x 4-bilar. Med ett komplett program som även omfattar ett dubbdäck kommer vi nu att göra en satsning på att hårdare lansera däckmärket, säger Joakim Jöhncke, produktansvarig hos Michelin Nordic.

För de stora däcktillverkarna har dubbdäcken blivit intressant. Det är inte längre en smal nisch i det totala utbudet. Utan marknaden har utökats med att Ryssland och de övriga öststaterna har upptäckt fördelarna med dubbdäck vintertid. Redan i år kommer det troligen att säljas fler dubbdäck i Ryssland än i Norden.

Legendarisk

BFGoodrich är ett av de amerikanska legendariska däckmärkena. Företaget startades redan 1870 av Benjamin Franklin Goodrich och företaget var först med att tillverka det första slanglösa däck till amerikanska bilar och var också först med att utveckla det första radialdäcket för den amerikanska marknaden.

För Sveriges del har däck från BFGoodrich funnits under många år. Företaget har också haft ett tekniskt samarbete med Trelleborg under några år.

Under turbulensen bland de amerikanska däckföretagen under 1980-talet övertog Michelin BFGoodrich 1990 som något år innan hade gått samman med amerikanska Uniroyal.

– BFGoodrich har varit med inom motorsporten i nästan 100 år i olika sammanhang därför är satsningen nu på rally en naturlig steg på den vägen, påpekar Jöhncke.

Bra grepp

Det nya dubbdäcket har fått ett slitbanemönster som har en design för att greppet vid start på snö och is ska vara så bra som möjligt. Mycket arbete har lagts ned på att få en harmoni mellan dubbar och lameller för att få ett extra bra grepp. Dubbarna är placerade i fyra längsgående rader på varje däckskuldra. Beroende på dimension är mellan sex och åtta dubbar i kontakt med marken samtidigt.

– Bredden på däckskuldran och det öppna mönstret i kontaktytan som utgör 35 procent och de breda mönsterspårerna förhindrar att snö packas i slitbanan, förklarar Jöhncke. Det öppna mönstret evakueras snabbt bort snön. Mönstret i däckskuldrorna är designat så att det trycker ut snö vid start. De flexibla bi-direktionella lamellerna är rörliga för att ge så mycket grepp som möjligt vid acceleration och stabilitet som behövs vid inbromsning. Varje däck har 3 300 cm lameller och varje block i däckmönstret har 100 millimeter kantyta.

Såglignande mönster

Det centralt placerade mönsterspåret i slitbanemönstret består av flera hundra inskränningar som ger ett såglignande mönster. Dessa hjälper lamellerna att skära igenom snön.

– De 430 tänder i mittenspåret förstärker dubbarnas effekt på skuldrorna, säger Jöhncke. Tänderna skär också igenom den hinna av vatten som kan finnas på vägbanan. Vatten och slask transporteras

ta dubbdäck

också effekt bort genom mitten-spåret och de solfjäderformade tvärgående mönsterspåren.

– De tvärgående mönsterspåren som börjar intill den centrala mittskåran täcker 95 procent av mönsterbanan och fungerar som en öppen kanal för snö, slask och vatten. De tvärgående mönsterspåren vidgas från fem millimeter i mitten till sju millimeter vid däckskuldran och utökar kapaciteten för ett utgående flöde med 30 procent, fortsätter han.

Rund dubb

Vid utvecklingen av den dubb som finns i däck har inte Michelin följt den trend med olika utformade dubbutstick.

–Vi håller kvar vid den runda modellen då de tester vi har gjort har visat att den är den bästa, framhåller Jöhncke. Även de dubbutstick som har en annan utformning visar att de till sist blir runda genom slitaget.

Den dubben som finns i g-Force Stud sticker bara en sjättedel av dubbens stift ut ur höljet. Resten av dubben är förankrad i däckets. Stiftet är tillverkat av kavid och är åtta procent större än hos en standarddubb. Det gör att kontaktytan mellan stift och dubbkropp är större än på konventionella dubbar, vilket gör att risken för att dubben slits i däckets minskar.

Dubben är flerflänsad med ett bredare huvud som fixerar dubben i däcksgummit. Det förbättra greppet mellan dubb och gummi med 30 procent jämfört med singelflänsdubb.

Det nya dubbdäcket kommer att finnas i åtta dimensioner som täcker in 70 procent av bilmärknaden. Däcken är från 13 till 16 tum och hastighetsindex är Q (160 km/h). Den gummiblandning som finns i däckets är utvecklad för det nordiska klimatet och för att behålla sin mjukhet vid låga temperaturer.



Mönstret på däckets består av flera hundra inskärningar som ger ett sågliknande mönster. Dessa förstärker dubbarnas effekt på skuldrorna.

Nu är det namn efter städer

För några år sedan började Svenska Fälg att döpa sina fälgar efter småländska sjöar. Det blev populärt med tanke på att fälgarna annars brukar ha rätt fantasifulla namn. Det gick några år sedan räckte sjöarna inte till utan det blev namn efter storstäder. Det har man fortsatt med även i år.

- Det är fälgarna som marknadsförs under vårt eget varumärke SvF som vi nu döper efter storstäder. När det inte finns fler namn kvar får vi hitta på något nytt, säger Daniel Andersson, marknadsansvarig för Svenska Fälg. Vad det blir för namn har vi ännu inte bestämt. Något tema blir det då det har blivit populärt att skilja ut våra egna fälgar med namn som är förknippade med något som finns. Även hos Svenska Fälg är det färgade fälgar i svart med polerade

ekrar som är vårens stora trend. Några av vårens nyheter går att få både i svart färg och silverfärgat.

- Det gäller bara två fälgar som är med bland vårens totalt tolv nyheter som vi presenterar, påpekar Andersson. Detta för att svart blir vad jag tror årets stora försäljningsframgång och i kombination med polerade ekrar.

- Bland nyheterna har vi en fälg i en helt ny lack som heter Glossy Gray och är en mörkare ton av Hyper Silver, fortsätter han. Den fälgen har vi själva tippat som årets storsäljare.

Trots det nya modet med svart finns de silverfärgade fälgarna kvar.

- De kommer alltid att finnas liksom de femkrade. Det är en klassisk design som alltid passar in i bilens totala design, framhåller han. Svenska Fälg är de bland fälggrossisterna som har begränsat varumärkesfloran och har begränsat sig till fyra varumärken. Det är det egna SvF Racing samt ATS, TSW och American Racing.

- Vi har inte märkt några nack-



Milano har en design av det senaste snittet med blanksvart botten och polerade ekrar.



Mandrus Millennium är en fälg anpassad till Mercedes och Audi.



Lyon har en helt ny lack med namnet Glossy Gray som är en mörkare ton än Hyper Silver.



Madrid har den nya designen med blanksvart botten och polerade ekrar.

Satsa på samarbetspartners

Word of Wheels i Göteborg satsar på europeiska samarbetspartners när det gäller import av fälgar. Företaget har fått söka efter nya leverantörer sedan O.Z i Italien övertogs till största delen av ett asiatiskt företag.

- Den förändring som blev med försäljningen hade inte vi mycket att sätta emot. Utan det blev för oss att hitta nya leverantörer och det har vi gjort, säger Ingemar Hjelmstierna, ägare till World of Wheels.

- Två av dem är tyska. Det är Borbet och Autec. Det sistnämnda företaget har en stor del av sin produktion i Asien. De fälgar vi får kommer från deras centrallager i Tyskland. Samma gäller ett franskt företag som också tillverkar i Asien, men där vi får våra fälgar från Frankrike under vårt eget varunamn WOW-line, förklarar Hjelmstierna. Detta att vi får leveranser-

na från Europa kostar lite mer, men är också en säkerhet.

- Några stora förändringar bland vårens fälgnyheter är det inte, fortsätter han. Utan de färgade fälgarna som var på modet för ett antal år sedan har nu kommit tillbaka på allvar. Det är mest svart färg med polerat krom. Den design av flerkrade fälgar som slog igenom i fjol fortsätter även i år.

Det största fälgprogrammet vid sidan om lättmetallfälgarna är för World of Wheels stålfälgar.

- Trots allt säljs det fortfarande mycket stålfälgar, påpekar Hjelmstierna. Trots att stälpriserna har ökat finns det en prisskillnad till lättmetallfälgarna. För även lättmetall har ökat med tio procent i pris.

World of Wheels har också breddat sitt program med sänknings-satser och sportljuddämpare.

- Det var ett sortiment som vi hade tidigare som vi nu har nu tagit upp igen, säger han.



Borbet CW CWE är en fälg för bilar som kräver en fälg som tål mycket vikt. Fälgarna finns i 17 och 18 tum.



Borbet XA har en skön splitspoke design och finns i 19 och 20 tum.



WOW 615 är en 15-ekrad design som finns i 15, 16 och 17 tum.



Autec Typ S är i skimrande svart. Finns också i silver. Stratos-fälgen har en 5-ekrad design och finns till bilar med fem bultar i 17, 18 och 19 tum.

Prestigefyllt varumärke

Inför vårsäsongen har Specialfälgar utökat med två nya varumärken för fälgar. Det är det japanska Nitro och det prestigefyllda O.Z Racing som har funnits i många år på den svenska marknaden och räknas till de klassiska fälg tillverkarna som är stilbildare.

– Det känns ansvarsfullt att få ha tagit över försäljningen av O.Z:s fälgar, säger Svante Hertel, ägare till Specialfälgar i Kungälv. Det är ett av de mest kända varumärkena inom fälgbranschen och har alltid legat i täten när det gäller att komma med nya stilfulla fälgar.

– I vår har vi inte så mycket att erbjuda från O.Z då agenturen är ny hos oss. Utan först nästa år kommer vi med fullt sortiment. Men vi märker redan nu att fälgarna från O.Z är etablerade på marknaden i den mängd förfrågningar vi får,

fortsätter han.

Det som har inträffat med O.Z är den utveckling som pågår inom fälgbranschen internationellt. Tillverkningen flyttas från Europa till Asien. Samtidigt är Asien en större marknad än Europa och växer för varje år. Det får till följd att de asiatiska företagen blir starkare och följderna blir som för O.Z att ett asiatiskt företag gick in och köpte en stor andel av aktierna.

– Vi är en stor importör hos det asiatiska företaget och fick genom det ta över O.Z-agenturen, förklarar Hertel.

Idag kommer en stor del av fälgarna från Asien och Kina. En tillverkare i Kina kan gjuta fälgar under ett antal olika varumärken.

– Detta att de fälgar som tillverkas i Kina är sämre än de som tillverkas i Europa stämmer inte, påpekar Hertel. I nio fall av tio har de kinatillverkade fälgarna bättre kvalitet än de europeiska. Företagen har det senaste i maskinpark och det som tillverkas är i stora volymer.



O.Z Ultraleggera är en helgjuten lättviktsfälg i Chrystal titanium silver. Finns från 15 till 19 tum.



Nitro Lamboingår i den nya japanska agenturen. Den är helgjuten i orange metallic med polerad front. Finns i 18 tum.



PT Poltergeist Black är en helgjuten fälg. Den är blank svart med polerad front och finns från 16 till 22 tum.



Mangels Motion är en helgjuten fälg i dark gloss silver och finns från 17 till 20 tum.

Första hela säsongen

Nya på den svenska fälgmarknaden är Rautamo Wheel Fashion AB i Vimmerby. Företaget startades i fjol av Andreas Linder i samarbete med det finska företaget med samma namn. Det finska bolaget är störst på den finska marknaden när det gäller fälgar och ett nära samarbete finns mellan de två företagen.

– Det är nu första hela säsongen vi finns ute i hela landet. Vi har nu byggt upp en organisation och har lagret klart för att bli den säkra leverantör till våra kunder som vi har som målsättning, säger Andreas Linder.

Företaget skiljer sig en del från de övriga fälggrossisterna genom att de bara marknadsför fälgar som är tillverkade i Europa.

– I vårt program har vi fem fälgvarumärken där fälgarna tillverkas

vid fabriker i Italien, Tyskland och Polen. Detta för att vara leveranssäkra ut mot kund. Vi kan snabbt få en beställning från fabrik då vi har en närhet till tillverkarna eller från vårt centrallager i Finland, förklarar han och fortsätter:

– Samtidigt är det en kostnadsfråga för oss då det kostar pengar att hålla ett stort lager. Nu får vi hem två till tre pallar med fälgar i veckan. Det minskar lagerkostnaderna.

Det Rautamo är ensamma om är att kunna erbjuda två till fem års garanti på fälgarna som även omfattar ytfinish. Samtliga fälgar är också TÜV-godkända.

– Detta är viktigt detalj när det gäller försäljning till stora leasingföretag, påpekar Linder.

Företaget har fått leveranskontrakt med två däckkedjor.

– Det tillsammans med egna kunder har vi nu en kundbas att arbeta med som omfattar hela landet. Starten har varit positiv och intresset ute hos våra kunder är stort för de nya fälgmodeller vi nu kan visa upp, säger Linder.



Etabeta Tetsut/ X Black Inox är en femkrad exklusiv fälg i mattsvart med polerad rostfri vinge.



Rial Como i sterlingsilver med fem års ytfinishgaranti är en femkrad fälg som också finns med fyra ekrar. Finns från 15 till 18 tum.



Oxigen Acht finns även i högljanssilver och har tre års ytfinishgaranti. Finns från 17 till 22 tum.



Brock RC15 är en fälg till van och lätta last. Finns i 16 tum.

Minskat sug efter stora fälgar

Förfrågningarna på stora fälgar har minskat. Det som nu gäller är 20 och 22 tum till SUV-bilar och upp till 19 tum för personbilar.

Samtidigt har det allmänna prisläget för lättmetallfälgar gått ned trots de höjda metallpriserna. Orsaken är den stora importen från de asiatiska länderna.

– Så ser utvecklingen ut för fälgbranschen som vi ser det, säger Per Karlsson, ägare till Abbozzo i Göteborg. Det är inte så ofta längre vi får förfrågningar på fälgar i 24 och 26 tum. Det är då till extrema utställningsbilar. De som tidigare körde på fälgar i den storleken med extrema lågprofildäck har upptäckt att komforten inte är den bästa.

Året har börjat bra för Abbozzo. Införsäljning inför våren har gått bra.

– Fortsätter året som det har bör-

jat ser det mycket ljust ut. Mycket beror på högkonjunkturen, vilket märks på bilförsäljningen som har ökat och det drar också med sig en ökad försäljning av fälgar, säger han och fortsätter:

– I den konkurrensen som finns på fälgmarknaden har det allmänna prisläget på lättmetallfälgar gått ned. Det beror på den stora importen främst från Kina. Det gör att fler blir intresserade av lättmetallfälgar och efterfrågan ökar.

Det stora varumärket hos Abbozzo är italienska Antera vars fälgar tillverkas i Europa och är TÜV-godkända.

– Vi har ett italienskt fälgmärke till och de båda utgör grunden i vår försäljning tillsammans med vårt eget varumärke Zito, förklarar Karlsson. Fälgnarna med vårt eget varumärke designar vi själva och gjutformarna tillverkar vi i Kina. På så sätt kan vi själva övervaka och kontrollera produktionen i varje steg. Samtidigt har de fälgar som tillverkas i Kina rent kvalitetsmässigt kraftigt förbättrats.



Zito Titan är en fälg med modern design med svart center och kromad. Finns i 17, 18 och 19 tum.



En Antera-fälg för SUV-bilar i 20 och 22 tum.



RVS Falcon har en lackad fälg med polerade ytor. Finns i 17 och 18 tum.



Blitz C är en helkromad fälg i 16, 17 och 18 tum.

Satsning på nyheter

OCL/Brorssons i Norrköping har satsat extra hårt på nya fälgnheter inför årets säsong. Inte mindre än 18 nyheter finns med i det totala utbudet av 59 olika fälgmodeller. Samtidigt satsas det på sponsring inom motorsporten och på olika utställningar.

– Vi ser ett mycket stort marknadsföringsvärde i att synas i olika sammanhang där vi får möjligheter att visa upp oss och våra produkter. Det är också en hjälp till våra återförsäljare att vi syns ute i olika sammanhang, säger Richard Lundqvist, OCL/Brorssons. För fälg är en modesak där nya trender kommer varje år. I år är det svartlackerade och tvåfärgade fälgar som gäller. Det började komma i fjol, men har i år slagit igenom på allvar.

Den stora nyheten i fjol var den smutsavvisande lacken på fälgarna.

Nu har den kommit på allvar.

– Nano tec Brillantsilver är namnet på den nya smutsavvisande lacken på fälgar från AEZ, förklarar Lundqvist. AEZ har tillsammans med Freilacke i Tyskland utvecklat lacken. En lägre ytskicktsenergi gör att smuts och vatten har svårt att få fäste på fälgen.

OCL/Brorssons marknadsför bara fälgar som är tillverkade i Europa i fabriker i Tyskland och Italien.

– I vår katalog finns det bara europeisktillverkade fälgar med. Valet beror på att vi har bra tillverkare som vi har samarbetet med i många år. Det gör att vi känner varandra och vi har förtroende för deras produkter, påpekar Lundqvist.

Inom motorsporten sponsrar OCL/Brorssons tre team inom STCC samtidigt som de ger ekonomiskt stöd till Hello Sweden Team.

– Sponsring har alltid diskuterats. Vi ser det som en positiv del av vår marknadsföring då vi på detta sätt kommer ut med vårt namn till en stor publik, säger Lundqvist.



AEZ Nemesis har en smidd fälg med blank fälgbana och centrum i matt titan. Sammanfogad med titanskruvar. Finns i 19, 20 och 22 tum.



AEZ Phoenix är en trendig high gloss-lackad fälg till SUV-bilar. Finns i 17, 18, 20 och 22 tum.



Dotz Brands Hatch Black är en fälg lackad i svart medan den yttre kanten på fälgen är lackad i brillant silver. Finns i 15, 16,



MAK Vertigo är en fälg lackad i svart med polerade ekrar. Finns i 17 och 18 tum.

Ny version av Ultrac SUV Sessanta

Vredestein har kommit med en ny version av UHP-däcket Ultrac Sessanta specialdesign för SUV-bilar. Däcket har utvecklats i samarbete med Giugiaro Design för att möta de nya kraven bland SUV-bilarna med däckdimensioner i 18, 19 samt 20 tum. Det nya Ultrac SUV Sessanta finns i tolv olika dimensioner från 17 till 22 tum.

Nya Ultrac SUV Sessanta är ett viktigt tillskott till vår produktlinje Ultrac Sessanta som premiärvisades förra året, säger Jaap Van Wessum, VD för Vredestein Däck AB. Jämfört med Ultrac Sessanta-däcket för högpresterande fordon i toppsegmentet utmärker sig den nya SUV-versionen av den extra breda slitbanan. Det garanterar ett ännu bättre väggrepp och ökad stabilitet samtidigt som den komfortnivå som är typiska för SUV-bilarna behålls.

Hög prestanda

För att klara de nya kraven för SUV-bilarna i toppsegmentet med prestanda och motoreffekt motsvarande en snabb sportbil har däcket dubbla stomlager i rayon och ett starkt bälteslager. Det medför att däcket har högre lastkapacitet, vilket passar de tyngre SUV-bilarna. Det segment som Vredestein har siktat in sig på med sitt Ultrac SUV



– Nya Ultrac Sessanta är ett viktigt tillskott till vår produktlinje Ultrac Sessanta som premiärvisades i fjol, säger Jaap Van Wessum, VD för Vredestein Däck.

Sessanta är SUV i den verkliga toppklassen som Mercedes ML, Audi Q7 och Porsche Cayenne. För att klara de kraven utformades en ny asymmetrisk slitbanedesign och en ny gummiblandning samt en ny struktur för slitbanans bas och en stadig konstruktion av sidovägg och skuldra.

Asymmetriskt

Slitbanan har ett brett spår runt omkretsen som är placerat asymmetriskt på insidan. Placerade längs

med detta breda spår är böjda spår som gradvis vrids mot slitbanans yttre kant. Utanför däckspåret vrider sig spåren mot däckets utsida. De lutande spåren längs omkretsen är aldrig helt i kontaktytan. Däckspåret har därför fyra spår längs omkretsen varav tre har en liten vinkel. Detta betyder att det inte finns behov av separata höger- och vänsterdäck.

Luftförhållanden

Slitbanans inre och yttre kant har olika luftförhållanden. Luftförhållandet är andelen luft i förhållande

till gummi synligt i däckspåret. Luftförhållandet är lägre på slitbanans yttre kant än på insidan.

– Man kan säga att slitbanans utsida har ungefär 25 procent mer gummi på vägen jämfört med insidan, säger Van Wessum.

Det nya SUV-däcket klarar enkelt av starka sidokrafter i kurvor delvis på grund av att slitbanans yterkant har mer gummi på vägen än däckets insida.

Ordet Sessanta är ett italienskt namn som hänvisar till Vredesteins 60-årsfirande.

NOTERAT

Trelleborg köper Gummiteknik

Trelleborg har övertagit Gummiteknik GTM AB i Bålsta utanför Stockholm. Företaget har cirka 30 anställda och omsätter omkring 36 miljoner kronor.

Gummiteknik tillverkar avancerade gummikomponenter i korta och medellånga serier för bland annat verkstadsindustrin och byggindustri.

Asymmetriskt dubbfritt vinterdäck

I Goodyears stora utbud av vinterdäck ingår också ett nytt dubbfritt däck avsett för europeiska vinterväglag. Däcket är utvecklat med fokus på prestandabilar och lyxbilar.

Det nya däckets UltraGrip Performance är en vidareutveckling av UltraGrip 7 som segrade i tyska ADAC:s stora vinterdäcktest. Däcket har en rad nya tekniska lösningar.

– UltraGrip 7 har fått höga betyg för sin greppsäkerhet på många olika underlag i många tester. I det nya däckets har vi kombinerat detta med

hög komfort speciellt för lyx- och prestandabilar, säger Ludvig Nauckhoff, marknadschef för Goodyear Dunlop Nordic.

Det nya däckets har fått ett asymmetriskt mönster som reducerar oljud genom lägre ljudfrekvenser. Enligt de tester som har utförts har däckets ett bra väggrepp på våta vägar och i snömodd även vid höga hastigheter. En ny gummiblandning gör att gummit håller sig elastiskt även vid mycket låga temperaturer.

Däcket har vintertestats i Finland, Schweiz och Nya Zeeland.

– Om så däckets är utvecklat för europeiskt vinterväglag kan det med fördel användas även i Sverige tack vare den nya gummiblandningen, säger Nauckhoff.

Högre lastkapacitet

Michelin lanserar nu X Energy 315/60 R 22,5 XF som är det första specialutvecklade däckets för styraxlar som bygger på teknik från Michelin Durable Technologies. Däckets har en lastkapacitet på 7.5 ton per axel och har skapats för lastbilstillverkare som trots lågprofilkonfiguration vill öka lastkapaciteten på styraxeln.

Däckets används främst vid transport av personbilar där stora viktöfrestningar hanteras. Vid lastning av personbilar för

transport behövde åkaren tidigare ta stor hänsyn till hur personbilarna lastades för att undvika ett alltför stort tryck på framaxeln. Det nya däckets bygger på Infinicoil ett långsgående gördellager som gör däckets mer robust. Däckets klarar därmed en 400 kilo högre axelbelastning än föregångaren XZA 2 Energy. Infinicoil är en av de nya tekniker som ingår i Durable Technologies.

Det nya däckets har sju procent lägre rullmotstånd än föregångaren XZA 2 Energy. Det innebär för en normallastbil en bränslesparning på 190 liter bränsle per år jämfört med föregångaren.

Däckets kan mönsterskåras och regummeras.

Däckets har fem procent större kontaktyta mot marken jämfört med föregångaren.

Däck för anläggningstrafik

Continental har kommit med en ny serie däck för anläggningstrafik.

Däcken är nyutvecklade av den serie som företaget tog fram för två år sedan.

De nya Construction däcken HSC 1, HDC 1 och HIC 1 har en helt ny mönsterdesign och konstruktion som ger däcken bättre slitstyrka och minskade driftskostnader.

Det nya däckets HSC 1 är för styrande och frirullande axlar. HDC 1 är för drivaxlar och HTC 1 för släpvagnar och trailers och anpassade för on-off-road, det vill säga

blandad körning på både sämre och ytbelagda vägar samt slitande underlag.

Däcken har bra spårstabilitet och är motståndskraftiga mot skador. De nya däcken har optimerad däckprofil, förstärkt däckstomme samt en slitstarkare gummiblandning. Stommen är regummeringsbar.



HSC 1 är ett däck för styrande och frirullande axlar.



HDC 1 är ett däck för drivaxlar.



HTC är ett däck för släpvagnar och trailers anpassade för on-off-road.

NOTERAT

Ny fabrik för entreprenaddäck

Bridgestone kommer att bygga en fabrik för tillverkning av däck till gruv- och entreprenadmaskiner. Den nya fabriken planeras att byggas i Hibikinada Industrial Area i Kitakyushu i Fukuoka. Bridgestone har som mål att alla detaljer ska vara klara för att bygga den nya fabriken under första halvåret i år.

Det blir första gången på över 30 år som Bridgestone bygger en ny däckfabrik i Japan. Den senaste var Hofu-fabriken som öppnades 1976. Samtidigt kommer kapaciteten för stålkorvs tillverkningen vid SAGA fabriken att öka kapaciteten. Till de två projekten har avsatts cirka 32 miljarder yen.

Fabriken ska börja byggas under andra halvåret i år och tillverkningen väntas starta under andra halvåret 2009. Produktionskapaciteten planeras uppgå till 30 ton gummi per dag under andra halvåret 2010.

Dubbdäck för F1-bilar

Bridgestone har tillverkat ett särskilt Potenza vinterdäck i begränsad upplaga efter begäran av BMW Saubers F1-team. Teamet körde ett demonstrationslopp med sin F1.06-bil vid den prestigefyllda White Turf-hästkapploppningen i St. Moritz i Schweiz.

Teamet demonstrerade bilen efter en förfrågan från teamets sponsor Credit Suisse som är huvudsponsor för och medarrangör bakom evenemanget då man i år firade hundraårsjubileum för de internationella hästkapploppningarna i St. Moritz.

På grund av de extrema förhållandena kördes bilen med F1-specialvinterdäcken som hade tillverkats vid Bridgestone Motorsport tekniska center i Tokyo. Det fanns 420 dubbar på varje framdäck och 588 dubbar på varje bakdäck.

2 016 dubbar

Det tog två tekniker över 16 timmar att manuellt sätta fast samtliga 2 016 dubbar på en enda uppsättning däck. Även hästarna ute på isen på sjön i St. Moritz hade hjälp-



Ett särskilt vinterdäck med dubb tillverkat av Bridgestone gjorde det möjligt för BMW Saubers F1-team att köra ett demonstrationslopp ute på en sjö i St. Moritz

medel i form av fyra broddar och en gummiplatta på varje sko.

En liknande uppsättning däck tillverkades också nyligen för Scuderia Ferraris F1-team för deras försäsongslupp i branterna i Madonna di Campiglio i Italien.

Det slitbanemönster som användes var samma som på Potenza F1-däck för extrem väderlek i kombi-

nation med en oregelbunden placering av dubbarna på slitbanan för att varje dubb skulle ge maximal effekt under de krävande förhållandena.

Vinterdäck

I stället för att använda teknik från utvecklingen av F1-däck på personbilsdäck har Bridgestone använt

sina kunskaper om vinterdäck för personbilar vid tillverkning av F1-vinterdäcken som innebär att däcken kan fungera vid en mycket lägre temperatur än vad som är vanligt vid F1-tävlingar.

Den som körde bilen vid BMW Sauber-teamets demonstration var den tyske toppföraren Nick Heidfeld.

Glasfiberarmering ger supergrepp

Andra generationen av Dunlop Graspic dubbfria vinterdäck, Graspic DS-2, kommer nu att finnas i hela Norden. Under den gångna vintern har den bara funnits i Norge och Baltikum och fått ett mycket positivt mottagande. Däcket är unikt med glasfiberarmerat gummi i slitbanan.

Det dubbfria vinterdäcket är konstruerat med Dunlops avancerade datasimulerade teknologi (Digital Rolling Simulation II)

för att skapa bra grepp och lång livslängd. Simuleringen gör det möjligt att skapa ett dubbfritt vinterdäck med bra grepp på is och snö. Däckets egenskaper har man fått fram genom att använda en yttre gummiblandning rik på silica och en glasfiberarmering som gjutits in i 55 procent av det sick-sack-formade slitbanemönstret som har dubbla kraftiga snöskovelformade klackar i mittpartiet. Den inre blandningen i slitbanan är en hårdare åretrunt-blandning för att öka hållbarheten.

Mönstret och gummiblandningen kombinerat med en bred anläggningsyta mot vägen är ett alternativ till dubb. Det nya och djupa-

re mönsterdjupet ger ett bra grepp på snö och ökar däckets livslängd. Ett stort antal skärningar i däkmönstret skapar vassa kanter för att öka greppet. Däcket har också mönsterdjupsmätare i form av gummi-lackar som ger information om när den yttre gummiblandningen är på väg att slitas bort.

Det nya däckets dimensioner är från 155/80 R 13 till 235/45 R 17.

Dunlop Graspic dubbfria vinterdäck är unikt med sitt glasfiberarmerat gummi i slitbanan.



Det blev ett nytt världsrekord på is när den fyrfaldige världsmästaren Juha Kankkunen uppnådde en hastighet på 321 kilometer i timmen på en israksträcka på Bottenviken utanför Uleåborg. Bilen, en Bentley Continental GT, hade Nokian Hakkapeliitta Sport Utility 5 dubbdäck. Världsrekordet kommer med i Guinness rekordbok.



Ljustavlan visar att Juha Kankkunen har slagit nytt hastighetsrekord på en israksträcka. Däcken han körde på var Hakkapeliitta Sport Utility 5.

Nytt världsrekord med dubbdäck

Guinness har mycket detaljerade regler även för dessa världsrekord. Hastigheten ska mätas när bilen under en timmes tid kör fram och tillbaka på en raksträcka som är en kilometer lång. Hastigheten mäts vid mitten av raksträckan. Isen på banan måste vara naturlig och får inte ruggas upp eller behandlas med kemikalier. Däcken på bilen måste vara godkända för normal körning i det landet där världsrekord-

körning genomförs.

Däcken spelar en avgörande roll vid mycket snabb körning på is. De är bilens enda kontaktyta med det hala underlaget. Däcken måste ha ett mycket bra grepp, robust konstruktion och mycket bra prestanda för att klara av en extremt snabb körning på is. I en fart på över 300 km/h krävs det oerhört mycket av däcken och dubbarna. När bilen är uppe i en hastighet på 320 km/h så väger en dubb med en vikt på

ett gram i verkligheten cirka 2,2 kilo. Bilen rör sig 90 meter i sekunden och varje dubb slår mot isen över 40 gånger i sekunden.

För att uppnå en jämn hastighet på 320 km/h krävs cirka 300 kilos eller 3 000 N.s dragkraft. För att bilen ska accelerera fort krävs det ännu mer kraft. Däcken måste klara av att förmedla kraften på isen. Om hjulen slirar så accelererar bilen inte så bra, säger Kai Hauvala, utvecklingschef på Nokian Tyres.

När farten ökar så tilltar även bilens luftmotstånd och det krävs ännu mer av däcken för att klara av accelerationen. I riktigt höga hastigheter måste däcken klara av enorma krafter och de blir 15 till 20 millimeter större i diameter.

Det tidigare världsrekordet på is som nu slogs var 296,3 km/h och kördes 1995 av Gildo Pastor med en Bugatti.

Däck för motorstarka traktorer

Firestone har kommit med ett nytt traktordäck. Det är Maxi Traction för traktorer med en motorstyrka på över 180 hk. Det nya däcket ersätter däcken i RATDT-serien och finns i flera dimensioner. Däcket har specialutvecklats i Västeuropa för att motorstarka traktorer ska få bra dragkraft på fältet och hög komfort vid snabb körning på väg.

Under många år har jordbruket i Europa gått i riktning mot

större fält spridda över större områden. För att effektivisera produktionen måste jordbrukarna använda utrustningen intensivare och utföra så mycket arbete som möjligt på kort tid. Dagens traktorer har en effekt på 500 hk och kan köras i upp till 65 km/h.

För sex år sedan började Bridgestone att utveckla en ny generation Firestone-däck med avancerad teknologi för att kunna möta efterfrågan på större arbetskapacitet. Resultatet har blivit Maxi Traction-däcket som tillverkas vid Puente San Miguel-fabriken i Spanien.

Högre mönsterklackar

Mönsterklackarna på det nya däcket är tio procent högre än de på konkurrenternas däck och med ett mönster som är fem procent bredare ger det bättre dragkraft på fältet. De vinklade klackarna och den optimerade klackvinkeln ger maximalt grepp och bra komfort samt självrensning. Jordsammanpackningen minskas genom en bredare och jämnare kontaktyta som fördelar vikten över en större yta.

Vid körning på väg ger däcket en mjuk och bekväm väg även i höga hastigheter. Genom en fem pro-

cent större kontaktyta elimineras hopp och vibrationer.

Sex dimensioner

Med det högre tryck som kan användas ger däcket möjlighet till samma lastkapacitet som konkurrenterna vid 40 och 50 km/h.

Firestone planerar att lansera det nya däcket i sex olika dimensioner i år.

Ända sedan Harvey Firestone tillverkade det första luftfyllda traktordäcket 1932 har Firestone varit bland de ledande inom området när det gäller däck till jordbruksfordon.

Ny ledning för Däckarna

Efter en del turbulens har nu Mikael von Zweigbergk gått in som ledare på konsultbasis i däckkedjan Däckarna. Detta för att medlemmarna i kedjan vill ha en förändring och ansåg att den bästa utvecklingen för kedjan var att inte bli samarbetspartners till Euromaster. Nu är målsättningen att på nytt bygga upp kedjan som den var tidigare.

– **D**et första uppdraget för mig är att förhandla med olika leverantörer och få till stånd avtal som är till nytta för medlemmarna, säger von Zweigbergk. Sedan måste vi inriktat oss på att bygga upp samhörigheten mellan medlemmarna så det blir roligt och intressant att vara med i kedjan.

– Det viktiga är nu att få lugn och ro efter all turbulens och bygga upp en stabil grund att stå på, tillägger han.

Mikael von Zweigbergk kommer att vara ledare för verksamheten fram till första juli.



Mikael von Zweigbergk har engagerats att på konsultbasis leda däckkedjan Däckarna efter den senaste tidens turbulens.

– Hur det sedan blir får medlemmarna i Däckarna avgöra, påpekar han.

Däckarna är den äldsta däckkedjan

landet med fristående däckverkstäder som medlemmar. Tidigare var det en stor kedja med många stora däckverkstäder som

medlemmar. De flesta av dessa har försvunnit genom uppköp av leverantörsägda däckkedjor.

– Ett stor medlemstapp för kedjan har varit uppköpen av enskilda däckverkstäder. I den uppköpsvågen är det troligen Däckarna som har drabbats hårdast genom att många stora och välskötta företag har varit medlemmar, säger von Zweigbergk.

Idag har kedjan cirka 30 medlemmar. Antalet däckverkstäder är större och knappt 50.

– Bland medlemmarna finns det flera större och stabila företag som det går att bygga vidare på. Samtidigt har det kommit in en del yngre medlemmar. Så framtiden för kedjan ser ljus ut, framhåller von Zweigbergk och tillägger:

– För målsättningen är att kedjan ska växa i antal medlemmar och en del däckverkstäder har redan hört av sig. Trots alla uppköp och konkurrens från andra kedjor finns det en marknad av fristående däckverkstäder att arbeta på.

– En viktig del är också att kedjan behåller sitt särdrag, påpekar han.

NYA NAMN

Gripen Wheels



Patrik Bergström

Patrik Bergström har anställts som Gripen Wheels AB distrikchef för Mellan Sverige. Han kommer närmast från Goodyear Dunlop där han under sju år arbetat med last- och entreprenaddäck.

Svenska Fälg

Som VD för Svenska Fälg i Eksjö har anställts Michael Bergvall. Han kommer närmast från Svenska Statoil och har arbetat inom fordonsbranschen de senaste tio åren.

Bergvall efterträder Svante Hertel som kommer att fokusera på att utveckla bolaget internationellt.



Michael Bergvall

NOTERAT

Michelin utrustar

Alla Kias bilar som tillverkas vid Kias första europeiska fabrik i Slovakien kommer att originalmonteras med däck från Michelin oavsett storlek eller typ av fälg. Kia cee'd: kommer att utrustas med Energy-däck i 15 och 16 tum och Primacy HP i 17 tum.

– I ett tidigt skede, redan på ritbordet, beslöt vi att basera hela utvecklingsarbetet enbart på däck från Michelin. När beslutet var taget kunde ingenjörerna anpassa och finjustera den nya modellen efter däckets specifika egenskaper, säger Michel Lugert, vid Kias forsknings- och utvecklingscenter i Russelsheim i Tyskland.

RFT-däcken på BMW X5

Bridgestones första RFT-däck för fyrhjulsdrivna SAV-bilar kommer att få sin premiär på den nya BMW X5-modellen. Det blir ett 19- och ett 20-tums Dueler H/P Sport RFT-däck med asymmetriskt slitbanemönster som kommer att finnas tillgängliga. Utöver det kommer 18- och 19-tums-versioner av Dueler H/L 400 RFT att finnas tillgänglig för vissa modeller.

Däcket har förstärkta sidoväggar vilket gör att det går att köra efter förlust av lufttrycket.

Sedan tidigare levereras RFT-versioner av Potenza- och Turanza-däck till BMW:s modeller.

