



Nr 3/4-2007

# DÄCK DEBATT



10-12  
maj

**DäckExpo**



# DÄCK DEBATT

NUMMER 3/4 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](mailto: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](mailto:pm-press.media@telia.com)

## Annonsmaterial

Anna Dellheden  
PM-Press Media  
[dd@pm-pressmedia.se](mailto:dd@pm-pressmedia.se)  
08-759 60 75

## Prenumeration

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

## Lösnummer

55:- inkl. porto

## Grafisk produktion

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](mailto:info@drf.se)  
[www.drf.se](http://www.drf.se)  
Besöksadress:  
Byängsgränd 6, Årsta

# DRF, en länk till ökad trafiksäkerhet

Bilen är idag en mycket komplex tingest som användes av en stor mängd människor och innebär en stor frihetsfaktor och tillika en synnerligen betydelsefull nödvändighet för de flesta typer av arbeten och transporter.

För att få framföra ett fordon ställs det krav från myndigheterna, olika beroende på typ och användningsområde. Fordonstillverkarerna har kontinuerligt utvecklat sina produkter för att motsvara krav och lagar relaterade till trafiksäkerheten och dessutom gentemot brukaren påtagit sig ett omfattande konsumentansvar i form av garantier för fordonets alla komponenter – utom däcken. Dessa har man friskrivit sig från och hänvisar till respektive däckproducent. Men hur löper kedjan vidare?

## Viktig länk

Denna så enormt viktiga länk i trafiksäkerhetskedjan överläter man till i princip vem som helst utan några som helst krav på produktkunskap.

Däckspecialisternas Riksförbund DRF omdanades för några år sedan under begreppet "Det nya DRF" såsom framtidens förbund. Detta har givit till resultat att de flesta av branschens dominerande aktörer har anslutit sig för att gemensamt sträva mot en förhöjd status byggd på en solid kunskapsgrund.

## Bra kontakter

Myndighetskontakter, utbildning och medlemsrekrytering blev hörnstenarna i detta arbete. Med den utgångspunkten och mandatet har DRF av idag, trots blygsamma resurser såväl personellt som ekonomiskt, etablerat mycket goda kontakter med Vägverket, NTF, Bilprovningen, Polisen och Arbetsmiljöverket och sist men inte minst ökat medlemsantalet med mer än 50 procent.

Vidare har förbundet i samarbete med TYA producerat en utbildning – Däckskolan – som utgör ovan nämnda kunskapsgrund. Behovet av en dokumenterad utbildning är ett myndighetskrav för en framtida ackreditering av branschens anställda vilket är förbundets stora mål att genomföra inom en snar framtid.

Vårt förbund har vid ett flertal tillfällen sökt närmare samarbete med de ledande däckproducenterna för att den vägen gemensamt kunna delge våra medlemmar kunskap om den tekniska utveckling som hela tiden pågår avseende hjulenheten, som sedan kan vidarebefordras till konsumenten, men här har DRF mött mycket svalt intresse, inte från alla men tyvärr från de flesta.

## Däckrazzia

Vi initierade kampanjen Däckrazzia i syfte att delge trafikanterna hjulenhetens betydelse för trafiksäkerheten. Omgående möts vi av en liknande men mer kommersiell kampanj, något som inte ses med blida ögon från myndighetshåll. Som sagt ovan arbetar vi för en certifiering av våra medlemmar. Snabbt kommer samma initiativ från producenthåll men återigen med kommersiell prägel. På sikt uppnår vi ingen trovärdighet om inte alla parter i branschen samarbetar med siktet inställt mot samma mål.

## Tänkbart stöd

Branschförbundet behöver allt tänkbart stöd från de aktörer som bildar branschen för att nå upp till de krav som våra medlemmar har rätt att ställa.

DRF fyller i år 70 år och manifesterar detta med en renodlad branschmässa i kombination med sitt 70:e årsmöte. Tillbehörs- och utrustningsleverantörerna kommer i stor utsträckning att finnas där men åter igen är intresset från producenterna mycket ljummet men heder åt de som förstår att med gemenskap kommer vi långt.

Hans Claeson / Förbundsordförande

# Rätt däck minskar klimathotet

Nu ger sig också Regummeringssektionen inom Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) in i debatten om klimathotet. I en pressrelease till massmedia påpekar de att varje regummerat lastbilsdäck minskar utsläppen av koldioxid med upp till 250 kilo och ett regummerat personbilsdäck minskar utsläppen med drygt 60 kilo.

– Om alla väljer däck efter klimatet minskar koldioxidutsläppen med enorma mängder. Vi skulle kunna minska utsläppen med 350 000 ton per år bara i Sverige, säger Christer Widholm, ordförande i Regummeringssektionen.

– Vi drar gärna vårt strå till stacken när det gäller klimathotet och miljön, fortsätter han. Vår bransch reducerar koldioxidutsläppen och våra däck är fria från den cancerframkallande och märkningspliktiga HA-oljan i slitbanan. Dessutom finns vi i Sverige så att däck slipper fraktas över halva jordklotet för att komma hit. Det spar ytterligare många ton koldioxid.

## Återvinning

Regummering innebär att största delen av däckets återanvänds. Enbart den gamla slitbanan tas bort och ersätts med en ny. På så sätt



*– Vi inom regummeringsbranschen drar gärna vårt strå till stacken när det gäller klimathotet. Vår bransch reducerar koldioxidutsläppen då enbart den gamla slitbanan tas bort och ersätts med en ny. Det spar både olja och energi, säger Christer Widholm, ordförande i Regummeringssektionen.*

undviks att förbruka olja och energi för att tillverka ett helt nytt däck. Flera av regummeringsföretagen är dessutom certifierade för att tillverka däck med miljömärket Svanen.

Varje år tillverkas flera miljoner däck i Europa som bara används ett par år och sedan slängs bort. Regummering är en välkänd teknik

som gör att däck kan återanvändas istället för att hamna på sopberget. Inom EU kör redan över 50 procent av de tunga fordonen med regummerade däck.

## Mindre mängd olja

– Vi behöver en mindre mängd olja och energi för att tillverka våra däck. Vi kan till skillnad från många andra miljöprodukter därför ligga riktigt bra till kostnadsmissigt och ge fordonsägaren låga milökostnader när olje- och energipriserna i övrigt går upp, förklarar Widholm.

I Regummeringssektionen är ett 20-tal företag anslutna med produktion spridda över hela landet. De regummerar däck både till personbilar, lastbilar och bussar samt entreprenadmaskiner. Drygt tolv procent av personbilsdäcken som säljs på den svenska marknaden är regummerade och cirka 50 procent av däck till tunga fordon.

– Den regummering som utförs i Sverige av företagen har en högteknologisk nivå. Det vi nu satsar på är att informera bilisterna om de miljöaspekter som talar för regummerade däck, påpekar Widholm. Enligt vissa uppgifter går det åt sju liter olja för att tillverka ett kilo syntetiskt gummi. Det blir många liter för ett helt nytt däck. Därför vill vi nu sprida information om de fördelar det finns att välja regummerade däck. För vi är en del av clean tech-industrin och det vill vi tala om.

## NOTERAT

### Kumho satsar på att bli nr 5.

Kumho Tire har avancerade planer på att passera fem konkurrenter och knipa platsen som världens femte största däckproducent år 2015.

Detta avslöjade företaget vid en säljkonferens för återförsäljare i mexikanska Cancun helt nyligen. För att nå det djärva målet måste idag 10-rankade Kumho passera fem konkurrenter – nämligen Hankook, Yokohama, Cooper, Sumitomo samt Pirelli.

– Vi skall lyfta upp vårt företag till en ny nivå, menade Kumho-företrädare vid konferensen och förutspådde att Kumho kommer att klättra en placering i år och ytterligare en under år 2009.



# Olika tolkningar om byte av hjul

Frågan om vad som verkligen gäller vid byte av däck eller fälg har vållat diskussioner sedan de nya reglerna infördes. Däck Debatt har frågat Torsten Johansson, STRO, om vad som verkligen gäller och här kommer hans svar:

Det finns inga skrivna tolkningar av reglerna. Branschen har uppvaktat myndigheterna flera gånger men varken Polisen, Bilprovningen eller Vägverket vill ha skrivna tolkningar. De nya reglerna innebär i korthet, att det är tillåtet att byta till vilket däck eller fälg man

vill så länge hjulet inte tar i någon karosseridel, inte hamnar utanför bilens ursprungliga stänkskydd (skärm) och att hastighetsmätaren visar rätt. Man får heller inte göra sådana förändringar på bilen att köregenskaperna påverkas påtagligt negativt.

## Viss frihet

En ändring av rullomkretsen har endast en begränsad påverkan på bilens köregenskaper. I detta fall har vi en viss frihet. Gör man inte extrema förändringar bör inte detta vara ett problem. Lagen föreskriver dock att hastighetsmätaren måste visa rätt. Detta begränsar möjligheterna att montera större (rullomkrets) hjul eftersom hastighetsmätaren aldrig får visa för lite. Här uppmanar vi till försiktighet.

– Det finns inga skrivna tolkningar av reglerna om vad som gäller vid byte av däck och fälg, säger Torsten Johansson, STRO.



En ändring av inpressningsdjupet på fälgarna kan påverka bilens köregenskaper. Påverkan är mycket individuell mellan olika bilfabriker eller bilmodeller. Här kan säkert fälgleverantörerna hjälpa till att hitta rätt. Självklart är det så att större förändringar, ökar risken.

## Hjulens bärlighet

Man bör definitivt inte sänka hjulens bärlighet genom att montera däck med lägre belastningskod än originaldäcken. Lagen säger att däcken ska kunna bära axelns maximalbelastning. Läger man sig nära des-

sa värden är bilen visserligen laglig men bilens köregenskaper kan påverkas. Det är stor risk att bilen blir spårkänslig. Risken för oregelbundet slitage och lågt miltal ökar också. Ha som regel att helst ligga över eller mycket nära originaldäckens belastningskod.

Det blir upp till myndigheter eller försäkringsbolag att visa att de förändringar vi gjort på bilen har en sådan påverkan på köregenskaperna att bilen blir trafikfarlig eller olaglig. Är ändringarna gjorda med måtta och förstånd blir detta mycket svårt.

## NOTERAT

### Bridgestone bygger testbana i Thailand

Thai Bridgestone stärker sin lokala forskningskapacitet genom att bygga en ny test- och utvecklingsanläggning. Testbanan kommer att användas för både interna och externa säljfrämjande åtgärder och utbildnings- och trafiksäkerhetsaktiviteter.

Syftet med anläggningen är inte bara att den ska vara till nytta för den thailändska marknaden. Det planeras också att användas för att utveckla och utvärdera däck för den asiatiska marknaden i Stillaavsregionen.

Den nya testbanan kommer att ligga nära Thai Bridgestones fabrik i Nongkhae. Den totala ytan blir 54 hektar. Banan beräknas vara klar i slutet av 2008.

Thai Bridgestone har redan en testbana, som öppnades 1996, vid Nongkhaefabriken i Saraburi-provinsen.



# Färre dubbdäck minskar PM 10 partiklar

Partiklar i luften i tätorter är ett hot mot människors hälsa. Den åtgärd som ger bäst effekt mot partiklar är minskad användning av dubbdäck. Det har Vägverket kommit fram till i samråd med Naturvårdsverket och Sveriges kommuner och landsting, när möjliga åtgärder för att minska utsläppen av partiklar från vägtrafiken utretts.

**-D**et är framför allt i större tätorter som det behövs åtgärder, där halterna av partiklar är höga och många människor utsätts. Förutom minskad dubbdäcksanvändning ger även sänkt hastighet och bättre anpassad vägghållning positiv effekt, var Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö, kommentar när han överlämnade utredningen Åtgärder för att minska emissionerna av partiklar från slitage och uppvirvling från vägtrafiken på regeringens uppdrag. Mängden av partiklar från vägtrafiken är starkt beroende av årstid och väder. Framför allt på våren, när vägarna torkar upp, virvlar vägtrafiken upp stora mängder partiklar från slitaget på vägbanorna. Halterna är högst i tätorter i mellersta Sverige. Minskad andel

trafik med dubbdäck i dessa orter är den viktigaste åtgärden för att få ner partikelhalterna.

## Minskad trygghet

Trafiksäkerheten bedöms inte minska nämnvärt om fler använder dubbfria vinterdäck i dessa tätorter. Bilister med dubbfria vinterdäck håller lägre hastighet och längre avstånd till annan trafik. Antisladdsystem, som blir allt vanligare, minskar riskerna än mer. Däremot kan trygghetskänslan minska hos bilisterna och någon enstaka gång per vinter kan framkomligheten minska vid mycket besvärligt väglag.

På vissa utsatta sträckor kan partikelmängden minska avsevärt genom sänkt hastighet. Hastighetsbegränsningar minskar dessutom buller och koldioxidutsläpp och ger bättre säkerhet för oskyddade trafikanter.

## Anpassad sandning

Vintersandningen kan anpassas bättre genom att använda tvättad bergkross. Om halkbekämpningen kommer igång snabbare vid hastiga väderomslag vägar fler välja dubbfria vinterdäck. När partikelhalterna är extremt höga kan dammbindning användas, men det ger relativt kortvariga effekter. Vägghållning med vanliga metoder har tyvärr inte visat sig ha någon stor positiv effekt på inandningsbara partiklar, möjligtvis på grövre vägdamm som orsakar besvär på andra sätt.

Vägghållningen kan förbättras genom bland annat råd, handböcker och upphandlingsregler. För att minska dubbdäcksanvändningen i tätorter behövs kommunikation och information. Ekonomiska styrmedel kan krävas om kommunikationen inte räcker för att ge tillräckliga förändringar.

## Minskad hastighet

Hastigheten har stor betydelse för produktionen av PM10. Om hastigheten ökar från 50 till 100 km/tim fördubblas slitaget enligt mätningar i fält. En sänkning från 70 km/tim till 50 km/tim kan ge sänkningar av PM10-emissionen med uppemot 40 procent enligt re-

sultat från mobila mätningar. En sänkning från 50 km/tim till 30 km/tim skulle kunna ge cirka 20 till 30 procentig sänkning av emissionen. Dessa effekter innefattar både minskad produktion och minskad uppvirvling, enligt utredningen.

När det gäller att styra en minskad användning av dubbdäck tror inte utredarna att informationsinsatser är tillräckliga utan att andra styrmedel krävs. Det de vill införa är en beredskap och möjlighet att kunna införa ekonomiska styrmedel för dubbdäck i tätort. De vill att regeringen snarast ska initiera att förutsättningar skapas för införande av ett sådant styrmedel som troligtvis måste tas ut som skatt, eftersom avgifter kräver direkta motprestationer.

## En viss andel krävs

Samtidigt anser utredarna att en viss andel av bilarna måste ha dubbdäck på grund av den uppruggande effekt de har på stenen i vägbeläggningen slitlager som poleras till mycket låga friktionsvärden av somardäck under sommaren. Även på is och packad snö under vintern har dubbdäcken en friktionshöjande effekt. Hur stor andel dubbdäck det ska finnas ute i trafiken för en säkrare vintertrafik går inte utredarna in på.

När det gäller trafiksäkerheten anser utredarna att en minskad dubbdäcksandel i de större mellansvenska städerna inte blir annat än marginell. Samtidigt påpekar utredarna att den vinterdäckslag som finns kommer få till följd att de som väljer bort dubbdäck kommer att övergå till dubbfria vinterdäck av nordisk typ.

## Det blir skatt

Förslaget att varje kommun skulle få bestämma tiden för användning av dubbdäck under vintern anser Vägverket är olyckligt och påpekar att det är omöjligt att införa.

– Det skulle vara synnerligen opraktiskt att begränsa möjligheten att resa inom landet om olika tider för dubbningsförbud skulle gälla.





Av Sven-Erik Johansson

Frågan är om inte framtidens däckverkstad finns i Tomelilla. Det är Nisses Däck som har byggt en helt ny verkstad där varje detalj är noga genomtänkt. Alla dörrar öppnas och stängs automatiskt utom dörren mellan kundmottagning och verkstad. Den dörren har kodlås. Detta för att kunden inte ska komma ut i verkstaden. Utan kunden kan sitta bekvämt med en kopp kaffe och genom en stor glasvägg följa arbetet när däckserVICEN utförs på bilen.

**-D**etta att ha kunderna springande i verkstaden är både tidsödande för däckmekanikerna och en säkerhetsrisk. Därför lämnar kunden ifrån sig nycklarna i kundmottagningen och de lämnas ut genom en lucka till däckmekanikern som hämtar bilen på parkeringen och kör in den i verkstaden. När bilen är klar kör han ut den igen och lämnar bilnyckeln genom luckan till kundmottagaren, förklarar Håkan Karlsson, ägare till Nisses Däck.

Hela däckverkstaden är tvärtemot vad som finns på många platser. Allt



– Här kan kunderna sitta och titta ut genom fönstret i kundmottagningen när vi byter däck på deras bil, säger Håkan Karlsson, ägare till Nisses Däck i Tomelilla. Ut i verkstaden får de inte komma.

# Varje detalj är

är rent och varje kväll tvättas verkstadens golv med maskin.

## Rutin

–Det är en rutin vi har med oss från den gamla verkstaden att alla golv ska vara rentvättade innan vi går hem om så det ska utföras på övertid, påpekar Karlsson. Samtidigt tar montörerna på sig rentvättade arbetskläder varje morgon. Under

dagtid tvättar vi de gamla i ett tvättrumme vi har.

Detta att allt ska vara rent är svårt i en däckverkstad då det jobb som utförs medför damm och smuts från bilarna som kommer in.

– Det går att hålla damm och smuts borta. Det som gäller är att få in rutiner och en medvetenhet hos alla att arbetsplatsen ska se snygg och ren ut. Det är något som vi har med oss från den gamla verkstaden, tillägger Karlsson. Nu är vi också mer påpassade av kunderna som genom kundmottagningens panoramafönster har en överblick över hela verkstaden.

## Varför inte vi ?

–Detta att montörerna skulle smutsa ned bilen när de kör in och ut bilen från verkstaden som en del inom branschen påstår förstär jag inte. Det är något som bilverkstäderna har gjort i många år så varför inte vi, fortsätter han.

Det enda undantaget mot att kunden inte får gå in i verkstaden är om mekanikerna upptäcker ett fel på bilen som de vill visa kunden.

– Då följer kundmottagaren med ut i verkstaden tillsammans med kunden. När det är klart går de två tillbaka till kundmottagningen igen. Det andra undantaget är verksta-

den för tunga fordon som ligger avskild från verkstaden med personbilar. Där får chauffören eller åkeriägaren följa med bilen in i verkstaden. Detta för att det arbetet skiljer sig från personbilarna och är speciellt. Samtidigt kan då kunden på nära håll få en uppfattning om vilket arbete det är med lastbilshjul, påpekar Karlsson och tillägger:

– Det jag nu söker efter är en skylt som förklarar för kunderna på ett lättfattigt sätt att de inte får gå ut i verkstaden för personbilar.

## Stor plats

Den nya verkstadsfastigheten omfattar 1 800 kvadratmeter. Själva tomten är 12 600 kvadratmeter. I personbilsverkstaden finns två arbetsplatser med lyftar och en speciell för hjulinställning samt en friplats för speciella reparationer. Däcken monteras av och på en däckkline.

I verkstaden för tunga fordon finns ett skepp i fullängd och utrymme för mindre fordon som till exempel traktorer.

Utöver det finns lager och däckförvaring.

För närvarande förvarar vi nu 1500 hjul under tak, men har plats för 3 000. Så jag ska satsa på det när vi nu har plats, säger Karlsson.



En veteran inom däckbranschen Evert Persson har anställts för att utveckla försäljningen av däck och service till åkerier och bilhandel.

### Något nytt

– Nytt är också att vi nu kommer att satsa på nitrogen då vi har installerat en anläggning. Det är roligt när det kommer något nytt i branschen och det ska bli spännande och se hur kunderna kommer att uppfatta det, fortsätter han. Utöver servicebil för den tunga sidan har företaget en egen nisch med färdigmonterade däck till bilhandeln.

### Ska utvecklas

– Med tre timmars varsel kan vi leverera däck till en bilverkstad. Vi har kunder runt hela Österlen som vi servar med en turbil. Nu ska vi utveckla den nischen och har anställd Ewert Persson som de flesta känner efter många år inom däckbranschen, berättar Karlsson. För det finns ett utrymme att utöka



*Verkstadslokalerna är stora och ljusa och varje kväll tvättas golvet och maskinerna torkas av om det så krävs övertid.*

denna nisch då det finns många mindre bilhandlare som inte har resurser att klara däcksidan. Samtidigt slipper de att hålla lager.

– Så möjligheter för expansion finns för däckbranschen. Samtidigt tror jag att många av de så kallade garagenissarna kommer att för-

svinna. Däcken har blivit mer komplexa och det krävs yrkeskunskap för montering och balansering, påpekar han.

# r nogga genomtänkt



Arbetsmiljöinspektör Stefan Norengård, Stockholm, om projektet "Riktad tillsyn mot fordons- och gummiverkstäder" som Arbetsmiljöverket driver sen drygt ett år tillbaka.



Arbetsmiljöverkets Stefan Nordengård, bombarderas efter mötet med arbetsmiljöfrågor.

# Fokus på arbetsmiljön

Av Anders Löfvendahl

I anslutning till Sydvästras årsmöte talade arbetsmiljöinspektör Stefan Norengård, Stockholm, om projektet "Riktad tillsyn mot fordons- och gummiverkstäder" som Arbetsmiljöverket driver sen drygt ett år tillbaka och där man granskar olika slag av arbetsmiljöproblem och skaderisker ute på verkstäder i stockholmsområdet. Det faktum att verket endast granskar verkstäder med 4 eller fler anställda kritiserades dock hårt av de närvarande medlemmarna.

**-**En uddlös insats, konstaterade Dick Zetterberg i Alingsås! De stora har i regel avtal med de som besiktigar och ordning och reda på sina grejer. Istället borde verket i första hand granska arbetsmiljön hos de 1-2 man som står i ett garage eller i en liten lokal. Som det är idag är det helt ofarligt för dem att göra precis som de vill och utan att behöva bry sig om föreskrifter och krav. – Helt fel, tyckte också Bosse Andersson, Falköping. Minst två tredjedelar av däckverkstäderna är ju små. Det är här verket i första hand borde sätta in resurserna!

## Småverkstäder

– Satsa istället alla inspektionspengarna på att under fem års tid granska de små verkstäderna, tipsade Kalle "Wefa" Fagerberg, Skövde. Sen kan ni med gott samvete ge er på de större...

Stefan Norengård bemötte kritiken med att man av resursskäl måste satsa på större verkstäder. Det är helt enkelt mer resurseffektivt att möta tio montörer på en gång, än en enda, som han uttryckte det.

– Dessutom har vi svårt att hitta

de här småföretagarna som ju ibland kan stå listade som "bagare"...Och lagen gäller ju även om vi inte är ute och inspekterar!

## Arbetsmiljöfallor

Norengård varnade vidare för ett antal arbetsmiljöfallor i däckverkstaden. Framförallt är det de ergonomiska problemen som sticker ut, menade han. Lyft av allt tyngre hjul och däck är av ondo, särskilt lyften över axelhöjd och de i sidled som ju, om man ser till föreskrifterna, inte får förekomma på en däckverkstad eller på de allt mer förekommande däckhotellen.

– Det finns hjälpmedel. Men jag tror att alla är överens med mig när jag säger att utvecklingen inte gått så rasande fort på den här fronten. Under de sista 10-20 åren har inget revolutionerande hänt vad gäller lyfthjälpmedel, tyvärr! Se bara på hjulvättarna som jag tycker har ett fäniigt utförande. Varför i hela fridens namn finns det inte en ramp på vilken man kan rulla in hjulet i tvätten?

Apropå lyftar underströk Norengård plikten och vikten av att besiktiga bland annat lyftar och mo-

tordrivna portar.

– Tänk också på att kompressorer är besiktningsskyldiga. Och köper man en ny är det inte bara att tuta och köra. Den måste nämligen installationsbesiktigas!

## Rånrisk

En annan riskfaktor man kanske inte tänker så mycket på är rånrisken. I takt med att bensinstationer och livsmedelsbutiker i allt högre utsträckning går över till kontantlösa system ökar mu risken för att andra verksamheter drabbas. Och däckverkstäderna utgör en sådan riskverksamhet genom att det här som oftast hanteras stora kontantbelopp, speciellt då i högsäsongstider:

– Och vad gör ni om nån kommer in och viftar med en puffra eller kniv? Mitt tips är att samla all personal och prata igenom det här scenariot innan någonting händer, kanske ta fram åtgärder och rutiner för att förhindra och försvåra såna här tilltag!

Nokian

# Godtycke äventyrar återvinning

Svensk Däckåtervinning AB och Ragn Sells har reagerat över myndigheternas godtycke om användning av återvunna råvaror. I ett öppet brev anser Lars Åman, VD för Svensk Däckåtervinning AB och Christina Lindbäck, miljöchef hos Ragn Sells, som är entreprenör för däckåtervinning, att det behövs en objektiv grund att stå på när det gäller användningen av återvunna råvaror. De båda skriver:

**S**amma myndigheter som offentligt talar om en effektiv återvinning av naturresurser stoppar efter sitt eget godtycke en miljövänlig användning av återvunna råvaror. Dessutom är det som är tillåtet och positivt i Timrå förbudet och förkastligt i Trollhättan. Sverige behöver en objektiv grund att stå på när det gäller användningen av återvunna råvaror om resursmålen ska kunna uppnås.

## Central strategi

Kretsloppsprincipen slår fast att det som utvinns ur naturen på ett ut hålligt sätt ska kunna användas, återanvändas, återvinnas eller slutligen omhändertas med minsta möjliga resursförbrukning och utan att naturen skadas. Det är en oerhörd central strategi för samhällets miljömål och ställer krav på konsumenterna, men framför allt på producenterna, som när det gäller till exempel förpackningar, returpapper, däck, bilar, elektriska och elektro-

niska produkter har ansvar för att samla in och tillvarata de produkter som tjänat ut genom återanvändning, återvinning eller materialutnyttjande.

## När målen

Resultatet av insamlingen varierar mellan olika materialslag, men på flera områden är framgångarna stora och andelen som samlas in och tas tillvara når målen. Samtidigt är det så att ska målen kunna nås också framöver krävs det att det återvunna materialet verkligen kommer till användning på ett ur miljö- och resurshushållningssynpunkt riktigt sätt och att tillsynsmyndigheterna inte godtyckligt och utan saklig grund förhindrar återvinningen. Det är nämligen vad som ibland sker idag.

Ett exempel är återvinningen av bildäck. Idag samlas nära 100 procent av alla uttjänta däck in och används som bränsle och framför allt som konstruktionsmaterial. Däcken klipps sönder och kan användas till exempel vid byggandet av gångvägar, fotbollsplaner, övertäckning av avslutade deponier, bullervallar och travbanor.

Som konstruktionsmaterial har däckklippet goda egenskaper. Det är lätt, isolerande och dränerande och dessutom fjädrande, vilket är önskvärt när det gäller till exempel ridsport- och idrottsanläggningar.

## Miljövänligt

Det är också ett miljövänligt material som studerats ingående såväl utomlands som i Sverige. En studie som IVL, Svenska Miljöinstitutet, gjort visar att det är mer gynnsamt för miljön att återvinna uttjänta bildäck än att använda de "jungfruliga" material som är alternativet, till exempel singel eller lättklinker.

Vid Luleå Tekniska Universitet lade Tommy Edeskär nyligen fram en doktorsavhandling som visar att nyttan och potentialen att använda däckklipp som ett anläggningsmaterial är stor. Miljöpåverkan är liten och urlakningen av miljöfarliga ämnen är låg. Forskningen visar att urlakningen av till exempel PAH-föreningar från däckklippen är försumbar och inte utgör ett föroreningsproblem.

## Goda kunskaper

Kunskapen om däckklippets egenskaper är alltså goda. Ändå skiftar tillståndsmyndigheternas bedömningar från län till län:

– I Trollhättan fick kommunen nej till att använda däckklipp för att sluttäcka sin deponi från länsstyrelsen i Västra Götaland. Samma sak i Tidaholm och i Domsjö utanför Örnsköldsvik.

– I Timrå sade däremot länsstyrelsen i Västernorrlands ja till sluttäckning med däckklipp på Stordalens deponi. Även deponierna i Brännbacken och Högbytorp i Stockholmsregionen har kunnat använda däckklipp som konstruktionsmaterial i deponierna, för att nämna ytterligare två exempel.

## Saknar objektivitet

– I Göteborg, Mölndal och säkert 100 andra platser i vårt land har länsstyrelserna inte haft någonting att invända mot att återvunna däck används för att bygga upp konstgräsmattor till fotbollsplaner. Medan man i Örebro kommun säger nej.

Resultatet blir i praktiken att myndigheterna stoppar användandet av återvunnet material och tvingar fram en ur miljö- och resurssynpunkt sämre användning av jungfruliga material. Inte för att man har sakligt motiverade invändningar, utan för att det saknas en objektiv och gemensam grund för Sverige när det gäller användandet av återvunnet material. Resultatet blir att myndighetsprövningen blir ett lotteri.

## Riktlinje

Det är uppenbart att en objektiv och gemensam grund behövs. Det borde vara en självklar uppgift för Naturvårdsverket att se till att objektivt grundade riktlinjer tas fram och det borde vara självklart för regeringen att ge verket uppgiften. Om man menar allvar med återvinningsmålen måste det återvunna materialet kunna användas på ett miljövänligt och resurssnålt vis. En sådan användning ska inte få stoppas av myndigheternas godtycke.

# Höjda återvinningsavgifter

Återvinningsavgifterna när det gäller däck kommer att höjas från och med första juli. Orsaken är de ökade transportkostnaderna och att däckåtervinnningssystemet är transportintensivt med allt från hämtning på verkstäderna till leverans för slutlig återvinning.

– **S**enast vi höjde var första januari 2004 det vill säga för 3,5 år sedan, säger Lars Åman, VD för Svensk Däckåtervinning AB (SDAB). Systemet är transportintensivt och då prisutvecklingen på transporter i allmänhet och bränsle i synnerhet ökat så måste även vi höja avgifterna.

– Orsaken till att vi höjer den första juli är att vi väljer ett kvartalskifte hänger samman med uppbördsterminerna och att det blir första juli beror på att lagernivåer-

na då är relativt låga, fortsätter han.

– Den höjning vi nu gör kan tolkas så att vi höjer för mycket. Men vi har ett åtagande gentemot däckbranschen att långsiktigt kunna återvinna alla uttjänta däck. Då krävs det att vi har en beredskap för oförutsedda händelser till exempel fundamentalt ändrade marknadsförutsättningar eller olika globala restriktioner från myndigheter. Vår långsiktiga målsättning är att, om något oförutsett inträffar, kunna hantera ett års återvinning till ett pris som är dubbelt så högt som

idag. Detta är mycket viktigt, för att kunna upprätthålla förtroendet gentemot Naturvårdsverket, tillägger han.

Vid en prishöjning uppstår alltid problemet om det även gäller på de däck som har köpts in med den gamla avgiften.

– Vi från SDAB:s sida varken vill eller får lägga oss i däckförsäljarnas prissättning. Utan varje däckförsäljare sätter vilket pris de vill på de däck som de säljer, säger Åman.

## Återvinningsavgifter från och med 1 juli 2007

**Kategori 1.** Återvinningsavgift 16 kronor

**Kategori 1 R.** Återvinningsavgift 10 kronor

**Kategori 2 A.** Återvinningsavgift 425 kronor

**Kategori 2 B.** Återvinningsavgift 1 000 kronor

**Kategori 3.** Återvinningsavgift 100 kronor

# Det är den yngre generati

Av Sven-Erik Johansson

Jonas Engkvist, 36 år, är en av de yngre inom däckbranschen som tror att det finns en framtid för de enskilt ägda däckverkstäderna vid sidan om de leverantörsägda kedjorna. För knappt två år sedan tog han över Alvesta Regummering AB. Under den korta tid han har ägt företaget har han i stort sett själv byggt om hela verkstaden och fått den mer kundvänlig. Idéer hur han ska utöka verksamheten saknas inte.



För knappt två år sedan tog Jonass Engkvist över Alvesta regummering AB. Sedan dess har lokalerna genomgått en omfattande renovering som han i stort sett har gjort själv.

**A**lvesta Regummering startades som regummeringsindustri lastbilsdäck 1952. Ägare var Gösta Samuelsson. Efter en del ägarbyten förändrades företagets inriktning 1990. Företaget upphörde med regummeringen och blev däckverkstad. Ägare var då Göte Svedin.

– Det var då jag började arbeta i företaget och blev fast anställd 1991, berättar Jonas Engkvist. Sedan har åren gått och jag blev kvar. Jag och Göte Svedin har då och då diskuterat att jag en dag skulle ta över. Till sist kom den dagen och jag fick lämna ett anbud. Det fanns fler intressenter som ville ta över. Men det som accepterades var mitt och den första november 2005 tog jag över.

## Omfattande reparationer

Det var en nedsliten däckverkstad som Jonas Engkvist tog över. Det som krävdes var omfattande reparationer.

– Det första jag fick göra vara att lägga ett nytt tak på hela fastigheten. Sedan har jag isolerat ytterväggarna och byggt upp innenväggar för att få separata verkstadsutrymmen för personbilsservice och tunga fordon. Samtidigt har jag byggt en helt ny kundmottagning, säger han.

Det jag nu håller på med är personalutrymmen som inte fanns tidigare. Det som är kvar att göra är att installera duschmöjligheter. Till största delen har jag utfört arbetet själv.

– Det som fick mig att ta över företaget trots de omfattande renoveringsarbeten som krävdes var att jag hade idéer hur verksamheten skulle kunna utvecklas. Nu har jag kommit en bit på väg och de kalkyler jag gjorde upp har hållit. Det har inspirerat mig att fortsätta då de visar att de idéer jag hade från början håller, fortsätter han.

Idag är det en ren och snygg däckverkstad som möter kunderna. De tidigare mörka lokalerna är upplysta med lysrör.

## Förändring

– På sätt och vis är det först nu som det har blivit en däckverkstad om så förändringen var 1990. Tidigare fanns mycket av den gamla regummeringsverksamheten kvar i lokalerna, påpekar Engkvist.

Det som har gjort att Jonas Engkvist har stannat kvar inom yrket är det speciella som finns i en däckverkstad.

– Det är svårt att förklara, säger han. Men det finns något speciellt, vilket tydligt märks av den låga per-

sonalomsättningen. Har någon börjat arbeta i en däckverkstad så blir de kvar. Fördelarna är att man hela tiden har kontakt med olika

människor. Samtidigt ser man snabbt resultatet av sitt jobb. En del av hemligheterna tror jag finns i detta.



Verkstaden för personbilar och tunga fordon har skiljts av med väggar och här byter Nermin Huskic däck på en fälg.



# onen som har idéerna

För Jonas Engkvist är det nu att fortsätta på den inslagna vägen och utveckla det företag han har tagit över.

## Många idéer

– Jag har planer på att bygga ut, säger han. Framst däckförvaringen som är under tak och idag har plats för hjul till 300 bilar. Någon nödlösning med container är jag inte intresserad av. Då däck ska lagras kallt och mörkt och inte utsätts för fukt som det blir i en container.

– Idéerna är många, men samtidigt går det inte att göra allt på en gång. Utan det gäller att växa med försiktighet. En viss växtverk har det blivit av allt det som krävdes att få gjort under det första året. Samtidigt har jag fru och tre barn som jag måste ta hänsyn till. Det går inte att arbeta jämnt om så jag diskuterade igenom allt med min fru innan jag tog över företaget och vi

var överens om vad som krävdes, tillägger han.

Idag har Engkvist två anställda. Företaget har fullservice. Omsättningen ligger på cirka fem miljoner kronor.

## Bra mix

– Den mix i däckservicen vi har är rätt jämt fördelat på tre delar av personbilar, lastbilar och entreprenad och jordbruk, förklarar han. Utvecklingen pekar mot att jag troligen får utöka med en anställd till hösten. Det jag nu söker är rätt person.

Ett arv från den gamla ägaren är att företaget ingår i Däckteamkedjan.

– Jag tror det är viktigt att tillhöra en kedja med fristående däckverkstäder. Man är då inte ensam utan har kolleger som man kan diskutera med och få tips och information om olika saker, säger han.



Även utomhus har däckverkstaden renoverats med nytt tak och nymålad entré.



# En fråga om trafiksäkerhet

När det gäller aktiv säkerhet, att undvika att en trafikolycka inträffar, spelar bra däck en avgörande roll.

## Sommardäck på sommaren

Det är dåligt för trafiksäkerheten och för privatekonomin att köra på dubbfria vinterdäck på sommaren. Vinterdäck (med eller utan dubb) har en annan konstruktion och en mjukare gummiblandning än somnardäck. Vinterdäcken ska fungera när det är kallt och vinterväglag. Den mjukare gummiblandningen i vinterdäcken gör att vinterdäcken har längre bromssträcka och sämre grepp sommartid. Dessutom slits de fortare.

En större motortidning\* publicerade under våren ett test där ett dubbfritt vinterdäck och ett dubbdäck med utdragna dubb, båda av känt märke, hade testats vid sidan av somnardäck. Tidningen bedömde att vinterdäcken var livsfarliga på sommaren.

## Bästa däck bak

Stora skillnader i slitage mellan däcken ska undvikas. Om det är skillnad ska alltid däcken med bäst grepp sitta bak på bilen. Annars ökar risken att få sladd och därmed att bilens mer oskyddade sida träffas vid en kollision med mötande

fordon eller fast föremål. När bara två nya däck monteras ska de alltid

tryck kan däckets livslängd halveras. För lite luft i däcken kan ock-

mycket last eller när det ska vara flera passagerare i bilen.



Vinterdäck (utan dubb) är livsfarliga på sommaren.

monteras bak. Detta gäller bak-, fram- och fyrhjulsdrivna bilar.

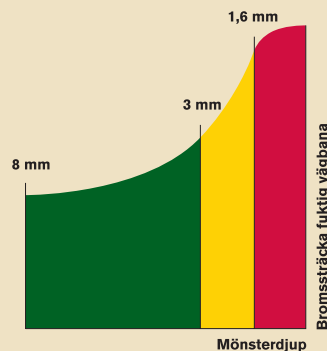
## Koll på lufttrycket

Med 80 procent av rekommenderat lufttryck minskar däckets livslängd med en femtedel. Med 70 procent av rekommenderat luft-

så betyda att bilen blir svår att hantera i en kritisk situation. Bränsleförbrukningen ökar dessutom, vilket ju både är dåligt för miljön och plånboken. Rekommendationerna som finns i bilens instruktionsbok ska följas. Många glömmar att öka lufttrycket vid

## Bra mönsterdjup är minst 3 mm

När däcken slits under 3 mm ökar, vid vått väglag, bromssträckan och risken för vattenplaning betydligt. Mönsterdjupet ska kollas regelbundet och somnardäcken bör bytas när mönsterdjupet är 3 mm eller mindre. Somnardäcken är olagliga när de slits under 1,6 mm (när det är krav på vinterdäck gäller minst 3 mm).



Byt somnardäcken senast vid 3 mm mönsterdjup.

\* auto motor & sport nr 7, 2007



## DF bidrar till forskning om sambandet mellan dubbdäck och partiklar (PM10)

Det pågår en debatt om dubbdäck och deras bidrag till att det bildas partiklar som kan vara farliga att andas in. Dessa partiklar är upp till 10 mikrometer stora och brukar kallas PM10. I debatten florerar en hel del oklarheter och felaktigheter. Forskningsresultaten är heller inte entydiga, men mycket pekar mot att en ökning av andelen dubbfria vinterdäck i utsatta områden skulle vara en viktig åtgärd för att minska halterna av PM10. Andra åtgärder är sänkta hastigheter på vissa väg-

sträckor, bättre städning, bättre vägbeläggningar, bättre val av sand och aktiviteter för att minska trafiken.

Mer forskning inom området behövs, så att de åtgärder som sätts in verkligen är det mest effektiva ur både miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. DF (Däck-, fälg- och tillbehörsleverantörernas Förening) beslutade därför vid sitt styrelsemöte den 29 mars 2007 att bidra med finansiering till det forskningsprojekt om PM10 som pågår på VTI i Linköping.



## Beställ informationsmaterial

Broschyrställ och uppdaterade broschyrer om vinterdäck respektive somnardäck kan beställas genom Däckbranschens Informationsråd till självkostnadspris. Man kan även beställa affischer utan kostnad.

Den som vill ha en beställningsblankett kan ladda ner en pdf-fil på [www.dackinfo.nu](http://www.dackinfo.nu) eller kontakta Däckbranschens Informationsråd tel 0340-67 30 01, fax 0340-849 50 [info@promotion.se](mailto:info@promotion.se)



# Årsmöte

fredag 11 maj i samband med  
Däck Expo på Elmia, Jönköping

## Program

- 11.00 Damprogram  
Bussen avgår med guide till  
Gränna med lunch på Gyllene Uttern
- 16.00 Årsmöte  
I Rydbergssalen på Elmia  
Kongress- & konserthus
- 19.00 Jubileumsfest – DRF 70 år  
med tre-rätters supé  
underhållning i form av  
One night with the king



*Välkomna!*

## First stop firar tio år

Med en rad olika kampanjer, utskick och rikstäckande radioreklam kommer däckkedjan First Stop att fira sitt tioårsjubileum i slutet av maj. En av de första som anslöt sig till kedjan var Hagströms Däck i Stockholm. Idag ingår 63 däckverkstäder i kedjan.

First Stop är en strategisk partner till Bridgestone i Europa. I kedjan ingår omkring 1 500 däckverkstäder i 22 länder i Europa. Nätverket ägs delvis av Bridgestone, men större delen ägs av oberoende verkstadsägare som äger sina däckverkstäder.

– Det är styrkan i vår kedja att var och en äger sin verkstad, säger Mikael Jonsson, ansvarig för First Stop i Sverige. Det ger varje verkstad den lokala styrka som finns i det privata ägandet. Därför kommer vi under jubileumsveckan att ha den lokala däckverkstaden i fokus då var och en utgör grunden för kedjan.

### Stora förändringar

När First Stop startades för tio år sedan var det Johan Övelius som fick ansvaret för att bygga upp kedjan. För ett år sedan tog Mikael Jonsson över ansvaret. Han var tidigare ansvarig för södra Sverige. – Under den period som jag har job-

bat med First Stop, i drygt sex år, har det varit stora förändringar i branschen. Standarden på verkstäderna har blivit betydligt högre. Det gäller både verkstädernas butiker och arbetsmiljön. Det känns som vi nu ligger långt framme, påpekar Jonsson.

– Det som nu gäller är att vi inte slappnar av utan fortsätter den väg vi har slagit in på. För nya utmaningar uppstår ständigt. Från vår sida gäller det att ge våra medlemmar en hög service så att gruppen blir starkare, tillägger han.

### Globala kampanjer

Som ett led i tioårsfirandet blir det satsning på Bridgestones globala kampanj Think Before You Drive som drivs gemensamt av FIA och trafikföreningar i olika länder.

– Som en del av detta säkerhetsprogram utför många First Stop-verkstäder regelbundna däckkontroller och ger bilister råd om däckskötsel, säger Jonsson. Under FN-veckan för global trafiksäkerhet som äger rum mellan den 23 och 29 april kommer utvalda First Stop-verkstäder att erbjuda gratis däckkontroll till de kunder som besöker verkstäderna.

– För varje kontrollerad bil skänker Bridgestone Europé en euro till välgörenhet. I Sverige kommer den sammanlagda summan av antalet kontrollerade bilar att doneras till Word Childhood Foundation där en av grundarna är Drottning Silvia, säger Jonsson.



# Välkommen till **DäckExpo 2007**

## Mässans öppettider:

|                |                 |
|----------------|-----------------|
| Torsdag 10 maj | kl. 12.00-18.00 |
| Fredag 11 maj  | kl. 09.00-17.00 |
| Lördag 12 maj  | kl. 09.00-15.00 |

# Utställarförteckning

**Anderstorp Däck** A04:20  
Tel +46 371 192 00  
info@agidack.se  
www.agidack.se

**Bandag** A05:29  
Tel +46 70 669 94 14

**Bodahl  
Johansen & Co** A02:40  
Tel +47 400 023 09

**Compiler** A06:14  
Tel +46 40 672 88 88  
info@compiler.se  
www.compiler.se

**DEKK Partner** A05:02  
Tel +47 63 94 05 80  
www.dekkpartner.no

**Däckforum** A05:10  
Tel +46 31 340 15 90  
info@dackforum.se  
www.dackforum.se

**Däckia** A05:18  
Tel +46 8 473 62 00  
info@dackia.se, www.dackia.se

**Däcklogistik** A02:21  
Tel +46 8 564 622 99  
info@dacklogistik.se  
www.dacklogistik.se

**Däckpoolen** A04:30  
Tel +46 705 75 04 00

**Däckspecialisternas  
Riksförbund DRF** A03:11  
Tel +46 8 506 010 50  
info@drf.se, www.drf.se

**Däckteam** A06:20  
Tel +46 40 611 89 10  
info@dackteam.se  
www.dackteam.se

**Emgeve  
Regummering** A02:31  
Tel +46 953 210 05  
info@emgeve.se  
www.emgeve.se

**EUROMASTER** A02:18  
Tel +46 340 829 00  
lars-inge.holmberg@  
se.euromaster.com  
www.euromaster.se

**European  
Automotive Supplier** A06:31  
Tel +46 36 30 86 20

**Galdax** A05:29  
Tel +46 512 725 80  
claes.amnas@galdax.se  
www.galdax.com

**GESAB** A02:20  
Tel +46 8 756 93 01  
info@garage-equipment.se  
www.garage-equipment.se

**Goodyear Dunlop** A03:20  
Tel +46 8 466 20 00  
daniel.nilsson@goodyear.se

**Green Diamond** A02:11  
Tel +46 430 791 60  
info@greendiamond.se  
www.greendiamond.se

**Gummiservice  
Produksjon** A05:29  
Tel +46 70 612 44 10

**Hedbergs  
Ringsservice** A05:29  
Tel +46 40 671 69 00

**HVL  
Industriteknik** A06:04  
Tel +46 141 20 82 01  
info@hvl.se  
www.hvl.se

**JS Retreading** A05:29  
Tel +46 470 211 99

**Klingma AB** A02:38  
Tel +46 380 820 30  
hakan.kling@klingma.se  
www.klingma.se

**Logistic Tire  
Dealers** A04:30  
Tel +46 40 689 34 30  
info@l-t-d.se, www.l-t-d.se

**Micrologistic** A05:20  
Tel +46 8 544 401 50  
info@micrologistic.com  
www.micrologistic.com

**ND Däckmaskiner** A05:30  
Tel +46 8 795 65 10  
Medutställare/Co-exhibitors  
Boab Trading, Sv. Hjuldelar

**Nokian Däck** A04:10  
Tel +46 8 474 74 40  
www.nokiantyres.com/  
svenska

**Nordisk Däck  
Import** A03:30  
Tel +46 46 37 95 00  
info@ndi.se, www.ndi.se

**Parker Hannifin** A06:04  
Tel +46 8 597 950 00  
www.parker.com/se

**Pro-Imp** A05:31  
Tel +46 33 22 23 80  
martin@proimp.se  
www.proimp.se

**Regus** A05:29  
Tel +46 911 141 37  
www.regus.nu

**Rullå Däck** A05:41  
Tel +46 16 240 44  
rullo@rulladack.com  
www.rulladack.com

**Safety Seal Europe**  
A02:38  
Tel +46 514 291 25  
www.safetyseal.se

**Specialfälgar** A03:02  
Tel +46 300 729 00  
info@specialfalgar.se  
www.specialfalgar.se

**Spiken Service** A04:41  
Tel +46 500 470 270  
www.spikenservice.se

**Starco Sverige** A05:28  
Tel +46 370 65 78 80  
salg-se@starco.com  
www.starco.com

**Svensk  
Autorekrytering** A03:41  
Tel +46 8 622 64 80  
info@autorekrytering.se  
www.autorekrytering.se

**Svenska Pang** A03:10  
Tel +46 8 444 34 20  
info@svepang.se  
www.svepang.se

**Techlog Personal  
Arena Personal** A05:21  
Tel +46 8 545 788 80  
info@techlog.se  
www.techlog.se

**Tool Trade** A02:38  
Tel +46 60 15 14 16  
kundtjanst@tooltrade.se  
www.tooltrade.se

**Trelleborg** A02:02  
Tel +46 410 510 00  
info.tws.se@trelleborg.com  
www.trelleborg.com/  
wheelsystems\_se

A02:41 A02:41

02

A02:31

A02:21

A02:11

02

A02:02

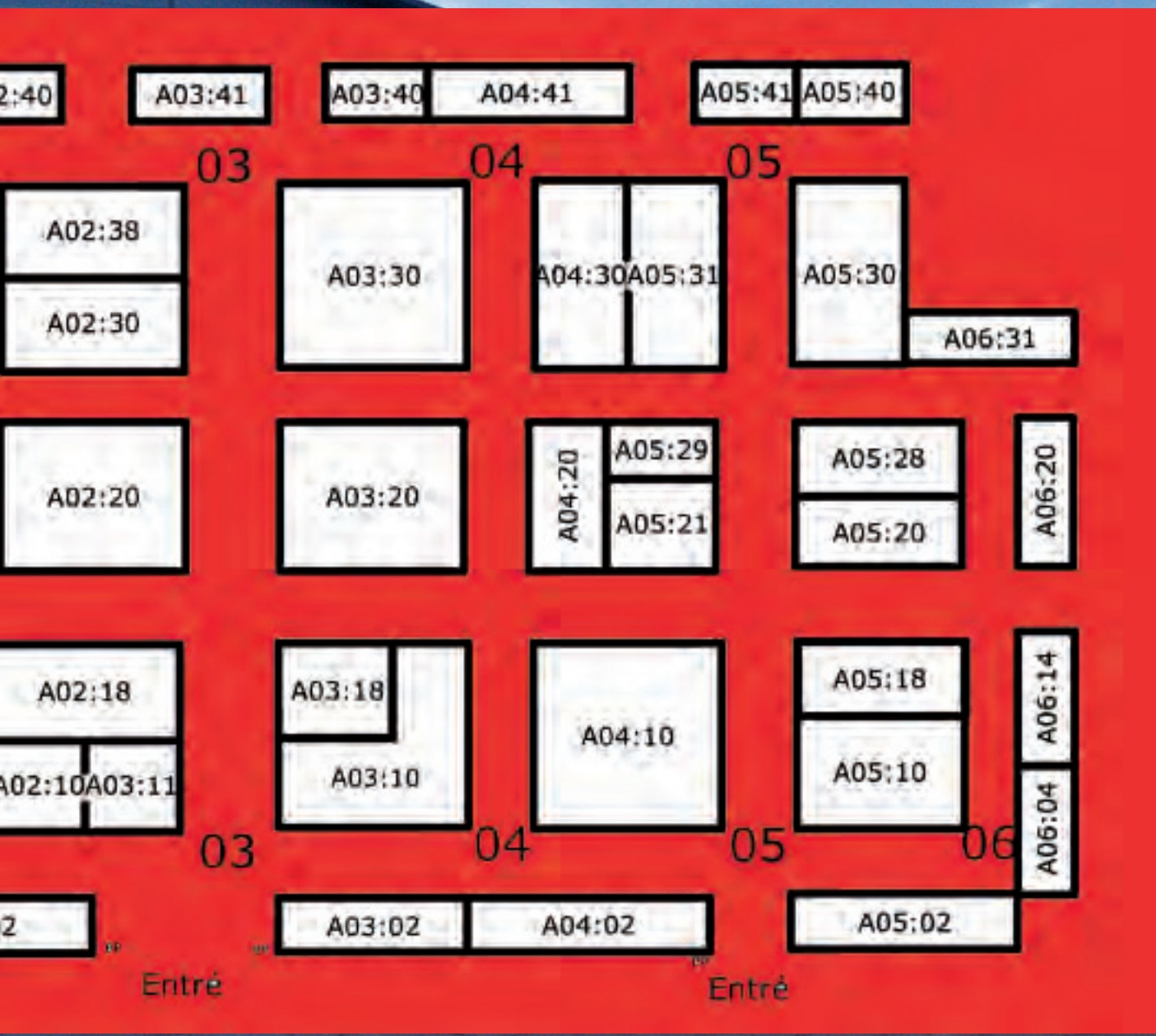
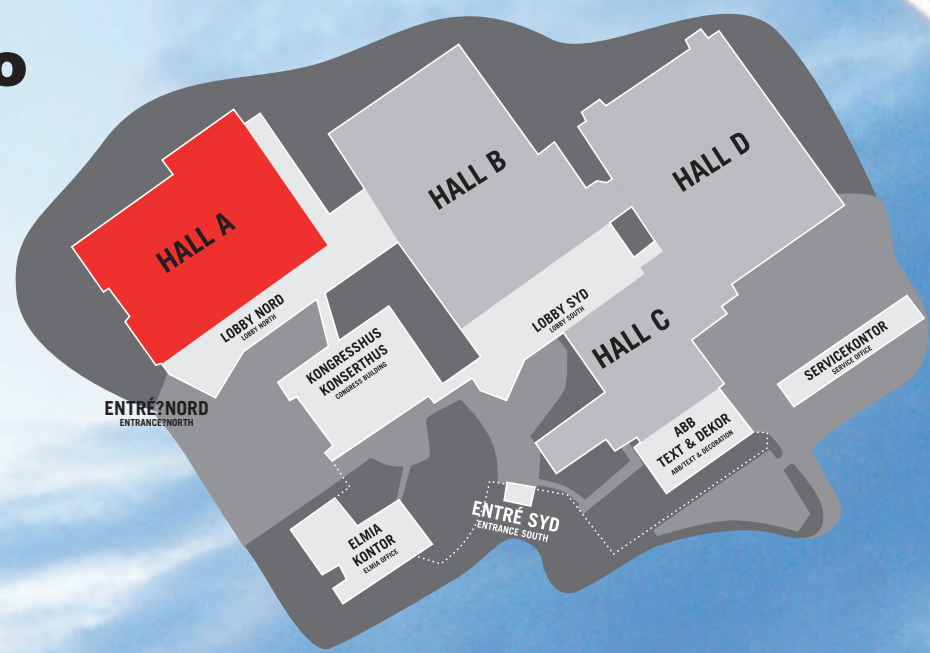


# DäckExpo

**Trygg-Hansa** A02:10  
 Tel +46 8 693 10 00  
 staffan.petterson@trygghansa.se  
 www.trygghansa.se

**TYA** A03:18  
 Tel +46 8 734 52 00  
 kansli@tya.se  
 www.tya.se

**Vianor AB** A02:30  
 Tel +46 512 79 80 00  
 lillis@vianor.se  
 www.vianor.se



# Kinesiska däck på DäckExpo

Logistic Tire Dealers Sweden i Malmö kommer att presentera två nya agenturer under mässdagarna. Det är ett kinesiskt lastbilsdäckmärke och ett entreprenaddäck som tillverkas av ett italienskt företag med fabrik i Turkiet.

**N**u har de mer etablerade företagen börjat importera kinesiska däck. Ett av dem är Logistic Tire Dealers Sweden i Malmö som importerar lastbilsdäcket Jinyu som betyder excellens. Det tillverkas av Shandong Jinyu Tyre som startade sin verksamhet 1995 och är ett företag som ägs av Shandong Jinyu Group. De äger två däckfabriker. En av fabrikerna tillverkar diagonaldäck och den andra radialdäck. Den årliga produktionen av diagonaldäck för lastbil, lätta

last och jordbruk uppgår till en miljon däck. Produktionen av stålradialdäck uppgår till 600 000 till lastbil och entreprenad.

## Topppmodern

– Företaget har en toppmodern produktion med maskiner från Europa, USA och Japan. Deras tillverkning är certifierad enligt ISO 9001:2000, säger Ulrik Jönsson, ägare till Logistic Tire Dealers Sweden. Så däcken håller en hög kvalitet. Något vi kontrollerade med olika tester innan vi startade importen.

Den andra nya agenturen är Maitech som är ett entreprenaddäck som tillverkas i Turkiet. Ursprungligen är företaget italienskt och startades i Italien 1953.

– Det var i spåren efter andra världskriget och företaget startade som en däckverkstad som sedan utökades med regummering av lantbruksdäck, förklarar Jönsson. Det gick så bra att ägarna beslöt att bygga en fabrik i Casella i Turkiet för tillverkning av entreprenaddäck.

Idag tillverkas entreprenaddäck i stålradial.

## Unik lösning

Företaget tillverkar ett däck med unik lösning. Det är ett truckdäck där hjulet består av slitbana och delad

fälg med fälgallrik. Alla delarna kan ersättas var för sig.

– Under mässdagarna kommer vi även att visa entreprenaddäck från Triangle och lättmetallfälgar från ACE till personbilar, tillägger Jönsson.

## NOTERAT

### Minskad marknad för lantbruksdäck

Den europeiska marknaden för lantbruksdäck minskade i enheter med två procent under 2006 jämfört med 2005. Främst beror det på en minskning av diagonaldäck. Radialdäcken har haft en fortsatt stabil utveckling.

Efterfrågan på skogsdäck i Brasilien och Sydostasien har varit fortsatt stark på grund av ökade odlingar av bibränsle.

Marknaden för industridäck växte i Västeuropa och Nordamerika med cirka fyra procent under fjolåret.

Allt enligt Trelleborg Wheel Systems vars försäljning ökade till 3,1 miljarder kronor. Försäljningen ökade med fem procent.



# Däckforum med veterandäck

Som en del i sin grossistförsäljning av personbilsdäck har Däckforum 2000 i Göteborg även satsat på veterandäck. Det senaste tillskottet är Goodyear med däck från 50- och 60-talet med vita sidor. Det som skiljer dagens däck från de som tillverkades för cirka 50 år sedan är att de nu är i radialutförande och inte i diagonal som förr.

-Vi har ett diagonaldäck i vår lista för dem som vill ha ett så likt däck som möjligt från den tiden säger Jamie Baldock, Däckforum 2000. De andra däcken är i 14 och 15 tum tillverkade i modern teknik.

Veterandäcken från Goodyear kommer att visas på DäckExpo i Jönköping. Där kommer det också att visas upp nya BFGoodrickdäck som var populära under 60- och 70-talet även en bit in på 80-talet. Det är däck med upphöjda vita och svarta bokstäver på sidor-

na och även något med vit rand.

## Efterfrågan

-Det finns fortfarande en efterfrågan på dessa amerikanska däck som är i 13, 14 och 15 tum, påpekar Baldock. Det är däck som passar till SUV och Pickup. Men även till muskelbilar och gatrod-ägare.

Bland de amerikanska BFGoodrich-däcken finns också däck för street och bana och ett R-däck färdig för bana med ett grepp på nästan intill racenivå.

- Det är roligt att kunna visa upp dessa täck tillsammans med vårt ordinarie utbud, säger Baldock.

Företaget är ensam grossist av Maloya. Ett däck som idag tillverkas av Vredestein.

## Huvudmärke

- Maloya är vi ensamma om att sälja och det är vårt huvudmärke. Utöver det har vi också Nokian, Michelin och Vredestein i vår grossistförsäljning samt ryska Amtel. Amtel äger idag Vredestein, förklarar Baldock.

Däckforum 2000 är det som finns kvar av det tidigare Däckaffärer 2000.

- Det enda gemensamma vi har kvar med det gamla bolaget är namnet, påpekar Baldock.



Däckforum i Göteborg kommer på DäckExpo att presentera sitt däckprogram och då sitt huvudmärke Maloya som här visas upp av Ulf Kahari, tv, och Jamie Baldock.

# Kvävgas med egen generator

Parker Hannifin AB kommer på DäckExpo att presentera sin kvävgas-generator för person- och lastbilsdäck.

Generatören producerar kvävgas med en 95-procentig renhet. Någon påfyllnad av kvävgas från flaska krävs inte, utan generatören producerar all den gas som krävs.

– För en däckverkstad är detta den bästa lösningen. Företaget har all-

tid kvävgas för pumpning av däck och behöver inte vara beroende av leveranser med kvävgas i flaska, säger Marcus Hugosson, Parker Hannifin AB. Nu när trycket är hårt hos däckverkstäderna inför sommarsäsongen är det en fördel att ha egen produktion.

Kvävgas eller Nitrogen som det också kallas har blivit allt mer populärt. Allt fler däckverkstäder skaffar sig en automat eller generator.

– Parker Hannifin, som jag representerar, har i flera år haft kvävgasgeneratorn i sitt program och vi har sålt flera tusen under åren. Den största försäljningen är i USA där alla stora åkerier har sina egna generatörer. På senare år har det ock-

så kommit på allvar i Europa, säger Hugosson.

– Förtjänsten för den enskilde bilägaren är stor med kvävgas i däcken istället för luft. Däcket håller rätt tryck under längre tid, vilket minskar däckslitage och ökad bränsleförbrukning som blir resultatet med för lågt tryck i däcken. Enligt en studie som det kanadensiska företaget Drexan Corp. har gjort i samarbete med kanadensiska staten visar att bränsleförbrukningen minskar med 6,1 procent och att livslängden på ett däck fyllt med kväve ökar med otroliga 86 procent. Det vi tidigare har förlitat oss på är uppgifter från sent 80-tal. Nu har vi dagsfärska fakta, tillägger han.

Även de stora biltillverkarna har upptäckt fördelen med kvävgas. Volvo Personbilar har numera kvävgas i reservdäcket i alla bilar de levererar.

Parker Hannifin kvävgasgenerator finns i fyra olika storlekar.

– I princip är det två storlekar. En för personbilsdäck och en för lastbilsdäck. Den för lastbilsdäck har högre tryck och volym, förklarar Hugosson.

Parker Hannifin är ett internationellt amerikanskt företag med drygt 57 000 anställda i 43 länder i alla världsdelar.

## NDI med nytt lager i Flen

De senaste åren har varit framgångsrika för Nordisk Däck Import (NDI) i Lund. Företaget har etablerat ett nytt lager i Flen med sex anställda och utökat antalet anställda i Lund. Vid DäckExpo i Jönköping kommer de att presentera två nya Toyo-däck. Ett för lastbilar och ett nytt vinterdäck för personbilar.

Det nya lagret i Flen som har hand om distributionen i Mä-

lardalsområdet och angränsande områden är på totalt 10 000

kvadratmeter och tio meter högt. Den tomt där lagerbyggnaden finns är på 178 000 kvadratmeter.

– På tomten som vi har köpt finns flera byggnader utöver lagerbyggnaden. Bland annat ett bostadshus som kan betecknas som en herrgård, säger Thorbjörn Gustavsson. Till en början planerade vi en utbyggnad i Lund, men när vi fick tips om det som fanns i Flen tvekade vi inte.

I Jönköping blir det premiär för ett nytt lastbilsdäck från Toyo. Sam-

tidigt kommer ett nytt vinterdäck att presenteras.

– Det är ett odubbatt vinterdäck med valnötskal inbakat i slitbanan. Den lösningen har Toyo haft under några år. Nu har det vidareutvecklats i ett nytt däck och flera har testkört däcket i vinter och omdömena är positiva, förklarar Gustavsson. Därför kommer vi nu att göra en satsning på detta däck med tanke på den diskussion som pågår om dubbdäcken.



# Lovord över DRF:s satsning på c

”Det här är nog det bästa DRF nånsin gjort under min tid i förbundet!”

Av Anders Löfvendahl

Lennart Elgestål skrädde inte på lovorden när han i samband med Däckspecialisterna i Sydvästra Sveriges välbesökta årsmöte betygsatte DRF:s pågående arbete med att ta fram en gymnasie-skoleutbildning för däckmontörer samt att arbeta fram förutsättningarna för en certifiering för de som arbetar med däck och hjul.

Och med tanke på att Lennart Elgestål nu har 30 år i Sydvästra-styrelsen bakom sig, varav 19 som föreningens ordförande, har DRF-ledningen all anledning att stolt sträcka på sig!

- Det här betyget tar jag med glädje med mig, konstaterade också förbundets Sven-Erik Fritz som fick prata både för sig och för den dagen influensasjuka förbundsordföranden Hasse Claesson.



Firma Elgestål & Bohlin omvaldes enhälligt vid sydvästras årsmöte som föreningens ordförande respektive sekreterare/kassör. Här lyssnar de två på den inspelning som Elgestål har gjort som är en inbjudan till DRF:s årsmöte.

## Olika projekt

På mötet i Borås informerade Fritz de 30 närvarande medlemmarna om DRF:s olika pågående projekt, bl.a. det systematiska arbetsmiljöarbete (SAM) man sjösatte för halv-

tannat år sen samt Däckskolan, en utbildningsform som fortfarande är stadd i utveckling och som är tänkt att ligga till grund för en framtida certifiering / auktorisation.

Förbundets kärnämnen är idag två, nämligen myndighetskontakter och certifiering av medlemmarnas personal. När det gäller myndighetskontakterna har vi arbetat upp väldigt goda relationer med de tre tongivande myndigheterna NTF, Vägverket och Polisen samt med Bilprovningen. Vårt mål är att bli remissinstans på vägen från idé till lag och beslut. Här har vi nu fått en viss lyhörddhet från Vägverkets sida som nu, liksom andra instanser, ser DRF som ett branschförbund med trafiksäkerhetsfaktorer på agendan, liksom att man idag äntligen accepterat hjulet som en viktig trafiksäkerhetsfaktor.

När det gäller auktorisation/certifiering kan denna av konkurrenshämmande skäl inte omfatta

verkstaden som sådan, varför förbundet istället valt att satsa på en kunskapscertifiering av montörerna. Till grund för certifieringen skall ligga en specificerad yrkesutbildning för alla förekommande typer av arbeten på en däckverkstad – till exempel lastbil, personbil, entreprenad eller industridäck. En montör skall här, allt efter utbildning, kunna ha behörighet i ett eller flera avsnitt:

## Däckskolan

- Problemet med detta system kan vara att få tag på extrapersonal i samband med säsongstopparna, erkänner Sven-Erik Fritz. Men vi är här övertygade om att fördelarna uppväger nackdelarna!

Navet i certifieringsarbetet utgörs av Däckskolan som erbjuder en fakultetutbildning som är väl dokumenterad, det senare en grundbult i sammanhanget:

- Det duger inte med att säga att



Sven-Erik Fritz hade inga bekymmer med att intressera Däckmans i Västra Frölunda Elisabeth Timle och dottern Maria för Däckskolan.

# certifiering och utbildning!

man har tio års yrkeserfarenhet för att rent formellt kunna bli accepterad eller certifierad som fackman. Man måste även kunna dokumentera sitt kunnande. Med Däckskolan kan vi erbjuda denna kompetens samt en specificerad kunskap om däck och hjulhanteringen.

## Norskt system

I detta sammanhang har förbundet sneplat på den norska skråmodellen med "fagbrev". Utan ett sådant "mästarbrev" får man överhuvudtaget inte jobba med hjul i Norge.

– DRF kommer nu i vår att arrangera ett möte mellan Vägverket och det norska Vägdirektoratet för att den svenska myndigheten skall kunna titta närmare på det norska systemet, berättade Fritz.

Den andra hörnstenen i DRF:s arbete med att bygga en dokumenterad utbildningsgrund är en gymnasieutbildning av däckmontörer. Tidigare har man inte nått ända fram men idag, då yrkesinriktade utbildningar återigen efterfrågas, har förutsättningarna plötsligt förändrats:

– Nu är vi på gång igen, säger Sven-Erik Fritz. Efter kontakter med såväl Skolverket som Utbildningsdepartementet är det nu nämligen möjligt för enskilda gymnasier runt om i landet att starta upp en däckmontörutbildning!

## Kursplaner

DRF har här initierat ett arbete med att ta fram kursplaner. Detta arbete pågår idag som bäst. Samtidigt har man lovat att tillhandahålla praktikantplatser.

– Inga problem eftersom vi med dagens ca. 700 medlemmar har en verkstad i snart sagt varje fyrvägs-kors. Så förhoppningsvis lämnar de första kullarna denna efterlängta- de däckhögskoleutbildning redan år 2010-2011!

Resterande del av årsmöteskvällen upptogs så av säkerhetsrelaterade frågor. Holger Petersfeldt, TH Pettersson i Göteborg, påpekade i ett inlägg att DRF borde vara representerat i haverikommissionen för att kunna lämna expertutlåtanden om till exempel olycksinblandade fordons hjul och däckutrustning.

– Ännu har ingen haverikommission berört hjulenheten vilket är snudd på skandal, konstaterade



*Två veteraner med tillsammans 106 års däckfarenhet. Fv Lennart Elgestål som startade sin karriär 1949 och Kalle "Wefa" Fagerberg, Trollhättan. Som startade sin den 16 augusti år 1959.*

han.

Sven-Erik Fritz replikerade här med att försäkringsbolaget Folk-sam nu tagit ett efterlängtat initiativ i denna fråga:

## Erbjuder expertis

– Vår kompetens är välkommen i Haverikommissionen. Men enligt de besked vi fått, måste DRF stå för den personalkostnad som en sådan kommission skulle kräva.

Som ett resultat av diskussionen beslutade Sydvästra att till DRF:s årsmöte inlämna en motion i vilken man begär att förbundet skall verka för att DRF fortsättningsvis skall kunna erbjuda framtida haverikommissioner sin expertis vad gäller hjulenheten.

Avslutningsvis tog Sven-Erik Fritz upp frågan om run-flat däck och påpekade risken i att bygga upp för stora lager:

– Informationen från bilhandeln till bilköparen många gånger är vilseledande. Vilket vi får lida för när vi måste förklara för bilägaren att punkteringsfria däck visst inte är punkteringsfria och att en punkteringsersättning kan kosta upp emot 10-15 000 kronor. Frågan är om de här däck överhuvudtaget behövs, punktering är ju inte längre något prioriterat problem för bilägarna. Run-flat däck är ju desutom 40 till 50 procent tyngre än vanliga däck och kräver alltså betydligt mer energi för att snurra runt. Så varning för att miljöaspekten kan punktera den här marknaden!

## Omval av firma Elgestål & Bohlin – såklart!

Av Anders Löfvendahl

Vid de årsmötesförhandlingar som avhölls efter förbundsinformation omvaldes Lennart Elgestål enhälligt till Sydvästras ordförande och Rune Bohlin till föreningens sekreterare tillika kassör – ett lika rutinerat som sträv-samt par i detta sammanhang!

Lennart tilldelades nämligen Lordförandeklubb 1991 efter att ha suttit med i styrelsen sen 1977. Än mer imponerande är Runes insats. Boråsgrabben invaldes nämligen som sekreterare redan år 1959 – alltså för hela 48 år sedan.

– En fantastisk insats, helt enastående, som mötesdeltagarna uttryckte det.

Sydvästras nyvalda styrelse består i övrigt av Martin Scherbetz, Borås, Kenneth Carlsson, Uddevalla, och Bengt Thorsell, Skara. Till suppleanter invaldes Dick Zetterberg, Alingsås, samt Per Fransson, Lysekil.

Lättaste uppgiften inför nästa årsmöte har den nyvalda valberedningen Bosse Andersson, Falköping, och Kalle Fagerberg, Trollhättan. Hänger det bara på viljan – och på hälsan – lär firma Elgestål & Bohlin nämligen ställa upp för omval även nästa år...

Mötet i Borås avslutades också på ett mycket elgestålskt sätt med att den nyvalde ordföranden hivade fram en bergsprängare och spelade upp ett kassetband där han till orkester sjöng sin nykomponerade "Välkommen till 70-årsjubilerande DRF:s årsmöte på Elmia"-visa!

# Plagiat av tunga däck

Antalet piratkopierade däck till tunga fordon ökar. Speciellt är det i Östeuropa där slitbanemönster på lastbilsdäck påfallande likt originalmönster har dykt upp. Nu senast är det Continental som har slagit larm och varnar alla distributörer, lastbilsägare och lastbilsförare om det ökade antalet piratkopierade däck.

Än så länge har det inte dykt upp någon 100 procentig imitation av originaldäcken men det betyder inte att sådana produkter inte redan finns på marknaden. Trots det har man funnit däck som är efterliknelser och reproduktioner.

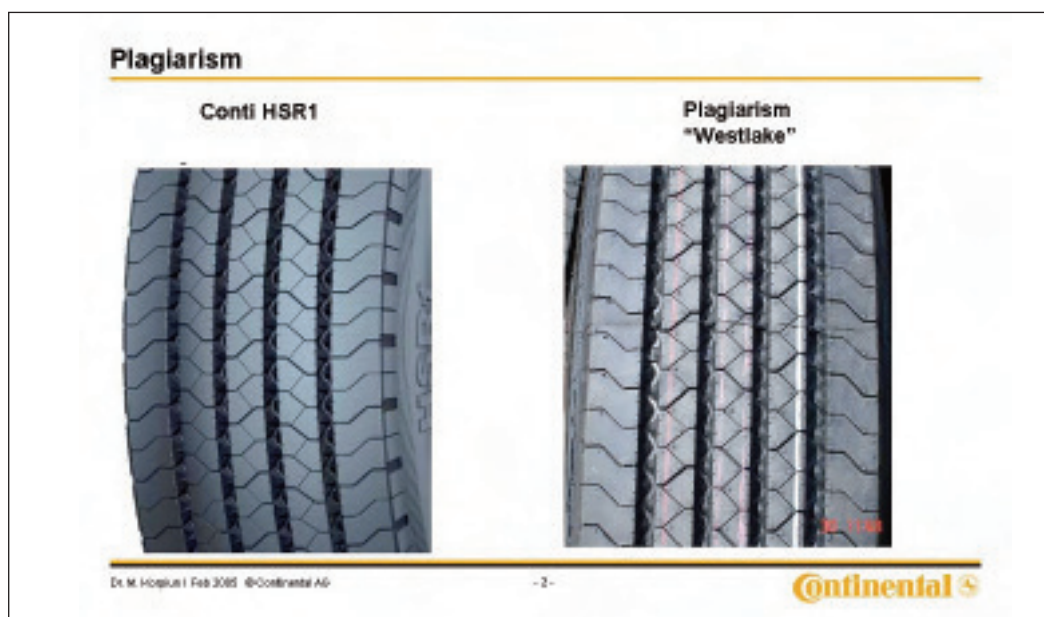
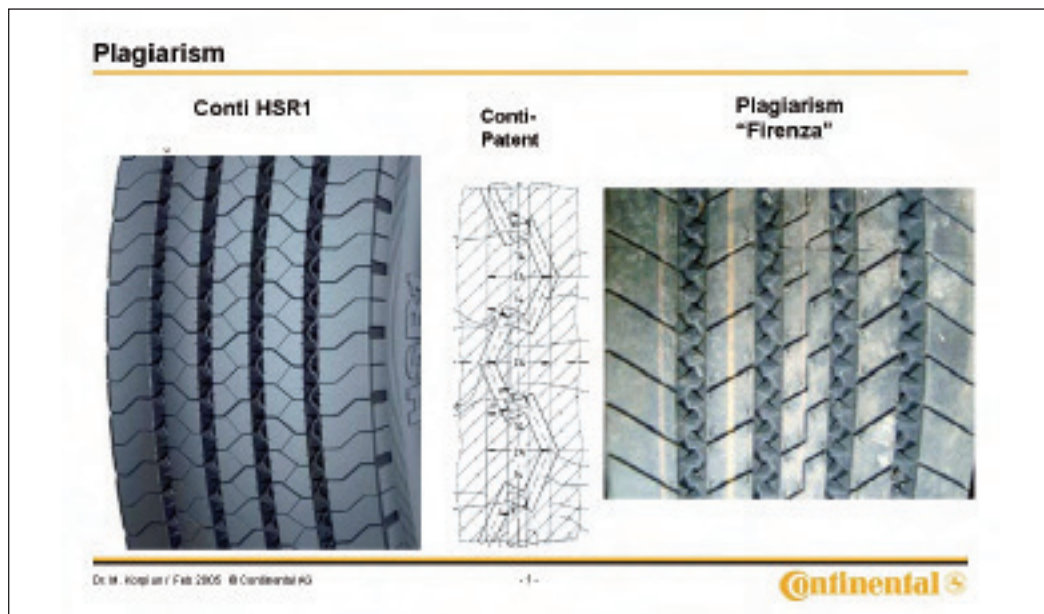
– Vi är medvetna om flera fall där slitbanemönstret är kopierat till 100 procent, men inte däcksidorna och benämningen, säger Michael Korpium, ansvarig för marknadsföring av tunga däck hos Continental.

## Kommer från Asien

Det är också uppenbart att en del distributörer är återhållsamma med information om däckets ursprung samt prestanda. Michael Korpium antar att dessa däck ursprungligen kommer från Asien till Europa.

Continental påpekar att deras originaldäck genomgår en lång rad tester innan de kommer ut på marknaden. Vare sig de är avsedda för lastbilar, bussar eller industrin är däcken tillverkade av högkvalitativt material med en säker och balanserad design.

– Däcken tillverkas genom en särskilt krävande tillverkningsprocess. På våra produkter bildar stommen och däckmönstret en oskiljaktig enhet vars sammansättning inte är uppenbar för den som inte är insatt. Det är inte utseendet på däckerna för lastbilar, bussar eller släpvagnar som avgör prestandan, påpekar Korpium och tillägger:



Antalet piratkopierade däck främst till tunga fordon ökar. Främst är det i Östeuropa som däcken dyker upp, men är tillverkade i Asien. Det som kopieras är slitbanemönstret och än så länge har inte någon 100-procentig imitation av ett originaldäck hittats.

## Rättsliga åtgärder

– Jag kan därför endast varna för att bedöma däcken enbart utefter däckmönster och pris. Vi avsäger oss allt ansvar för reklamationer vad det gäller dessa piratkopierade däcktyper och kommer att vidta rättsliga åtgärder om så behövs.

– Jag är säker på att varken de mekaniska eller kemiska egenskaperna på piratkopierade däck är av hög kvalitet, säger Korpium.

## NOTERAT

### Kumho satsar på ny miljövänligare cord

Sydkoreanska Kumho kommer nu i år att ersätta det traditionella rayonnet i sina högprestandadäck (UPH) för Europa-marknaden med ett nyutvecklat material, Lyocell, som kan produceras på ett betydligt mer miljöbesparande sätt än rayonnet. Enligt österrikiska Lenzing A.G. som producerar Lyocell under namnet Tencel, har denna fiber dessutom likvärdiga eller bättre prestanda än rayon-corden.



# Däck för familjebilar

Firestone har i vår kommit med ett nytt sommaräck för personbilar. Däcket är T-klassat (190 km/h) och målgruppen är familjer med små och medelstora kompaktbilar som står för en stor del av inköpen av däck i den hastighetsklassen. Segmentet omfattar 30 procent av den totala efterfrågan på sommaräck. Däcket är ett Multihawk som ersätter Firestone 590FS.

Firestone, som ingår i Bridgestone-familjen, är ett populärt däckval i flera länder i Europa och är fortfarande ett känt varunamn i Sverige sedan den tiden Firestone hade egen fabrik i Borås och Viskafors. Däcket är utvecklat för familjer som efterfrågar ett prisvärt och tillförlitligt däck. Det som har prioriterats är säker-

het på vått underlag och lång livslängd. Stomkonstruktionen är den samma som föregångaren med vissa förbättringar för bättre fördelning av belastningen över slitbanan.

## Fler mönsterspår

Egenskaperna på vått underlag har förbättrats genom en ökad mängd av mönsterspår. Totalt är ökningen sex procent som samtidigt har gjort däckets kontaktyta bredare. Därmed är den totala kontaktytan lika stor som tidigare.

För att öka greppet på vått underlag har klackarna fått en ny design. Klackarna är mer rundade och linsformade som leder bort vattnet effektivare från kontaktytan. Enligt tester som Firestone själva har utfört med en Ford Fiesta 1.4 16V med 175/65 R 14 däck har det nya däckets kortare bromssträcka från 50 till 10 km/h än föregångaren F590FS och två konkurrerande däck som ingick i testen. Skillnaden i jämförelse med föregångaren vid inbromsning från 90 till 20 km/h är en hel billängd.

## Ökad livslängd

Klackarnas styvhet har ökat genom



ett mindre antal sajpningar på däckets mittparti. Detta i kombination med 3-dimensionell klackförbindelse har förbättrat egenskaperna på torrt underlag och motståndet mot oregelbundet slitage. Däcket har därmed fått en ökad livslängd, vilket är viktigt i detta priskänsliga marknadssegment.

Däcket finns i 20 olika dimensioner med T- och H-hastighetsklassning (H=210 km/h). Däckprofilen är från 60- till 70-profil.

*Firestone har i vår kommit med ett nytt sommaräck för små och medelstora kompaktbilar. Däcket ersätter det tidigare Firestone 590FS.*

# Däck för större transportbilar

Continental har kommit med ett nytt däck för större transportbilar. Det är Vanco 2 som ersätter Vanco 8. Däckets konstruktion gör att däckets livslängd, enligt Continental, har ökat med 20 procent samtidigt som våtgreppet har förbättrats. Samtidigt har det nya däckets ingen HA-olja i slitbanan.

Samtidigt som de moderna transportbilarna har fått fler personbilssegenskaper har kraven på däck ökat. De ska fungera säkert i högre hastigheter.

Det nya däckets gummiblandning som kallas Long-life. Slitbanan är flat med större mönsterdjup därav den längre livslängden.

För att däckets ska klara de påfrestningar det utsätts för med att köra upp och ner på trottoarer har det förstärkts vid skuldran. Mönstret har horisontella och transversala lameller för att förbättra köregenskaperna.

I stort sett har Vanco 2 egenskaper som liknar personbilsdäck, men den stabilare konstruktionen med en robust skulderdesign som gör att den hanterar tung last på ett bra sätt. Samtidigt har den nya mönsterlösningen gjort att däckljudet har minskat, säger Mattias

Palmgren, produktchef hos Continental Sverige.

För Continental är C-däcken en viktig nisch då nästan var tredje nyttillverkad transportbil originalmonteras med däck från Continental.

Det nya C-däcket finns i 16 dimensioner i 14, 15 och 16 tum.



# Heltäckande vägassistans

Bilistens trygghet ska inte bara upplevas genom bra däck. Om bilen havererar ska föraren och passagerarna snabbt få assistans och kunna fortsätta sin resa. Det är Goodyears filosofi bakom SafeLink som är en heltäckande och exklusiv vägassistans som lanseras i hela Norden och Baltikum.

Det trygghetspaket som Goodyear nu lanserar gäller inte bara däcken utan även hela bilen. Blir en bilist med Goodyear-däck stående med havererad bil kan de snabbt kalla på professionell assistans och få hjälp att fortsätta färden.

– Goodyear utvecklar däck som ökar trafiksäkerheten. Genom SafeLink kan vi nu ytterligare för-

bättra tryggheten och säkerheten på vägen för våra kunder, säger Ludvig Nauckhoff, marknadschef för Goodyear Dunlop Nordic.

SafeLink innebär att förare med Goodyear-däck får en heltäckande vägassistans när bilen havererar. Assistansen innebär att både förare och passagerare får hjälp att fortsätta sin färd och slipper befinna sig i en utsatt trafiksituation. Assistansen täcker bland annat motorhaveri, tekniskt fel, punktering eller urladdat batteri. Vid behov blir bilen bogserad till närmaste verkstad där förare och passagerare erbjuds ersättningsbil, en natt på hotell eller annan form av transport till slutdestinationen.

Erbjudandet gäller i hela Norden och i de baltiska länderna som köper en uppsättning av Goodyears däck Excellence, Eagle F1, Hydragrip, Wrangler F1 eller Wrangler HP under mars, april och maj månad i år. De får då SafeLink kostnadsfritt under sex månader.

## NOTERAT

### Shanghai plats för Michelins miljöbilsrally

2007 års Challenge Bibendum, Michelins rally för miljövänliga bilar, körs i Shanghai i Kina i mitten av november i år. Det avslöjades i samband med bilutställningen i Detroit häromveckan. Rallyt som namngetts efter Michelin-loggan, omfattar bilar som körs med bränsleceller, hybrider, elbilar och andra miljövänligt framdrivna bilar. Prestanda, emissioner och bränsleekonomi är några av de parametrar som ingår i tävlingen som förväntas locka till sig 100-tals startande från såväl bilindustrin, dess underleverantörer som universitet världen runt.

### Auktion på däck

Bristen på EM-däck tar sig mest drastiska former. I Australien har företaget Rio Tinto hållit auktion på över 120 nya EM-däck av fabriken Bridgestone, Michelin och Goodyear. Däcken var både radial- och diagonaldäck. Vilka priser som noterades på auktionen finns det inte uppgifter om. Men enligt uppgift samlade auktionen mycket folk.

Trots kritik med de stora SUV-bilarna har den europeiska marknaden utvecklats i en takt som har förvånat många. 2001 uppgick antalet SUV-bilar till fem miljoner. 2005 hade antalet ökat till 10 miljoner. Den kategorin som nu ökar är stora och lyxiga SUV-bilar.



# Makalös utveckling av euro

Av Sven-Erik Johansson

Den europeiska SUV-marknaden har, trots all kritik mot de stora bilarna, haft en makalös expansion. 2001 uppgick antalet SUV-bilar till fem miljoner. Fyra år senare 2005 var antalet sju miljoner och enligt beräkningar ska antalet öka till tio miljoner 2011. I takt med ökningen är de flesta SUV-bilar som inregistreras crossover vehicles som är anpassade för on-road det vill säga körning på väg. Samtidigt ökar kategorin lyxiga SUV:ar med hög prestanda.

Den kraftiga utveckling har haft vissa problem när det gäller däck. Från början var däck utvecklade för off-road

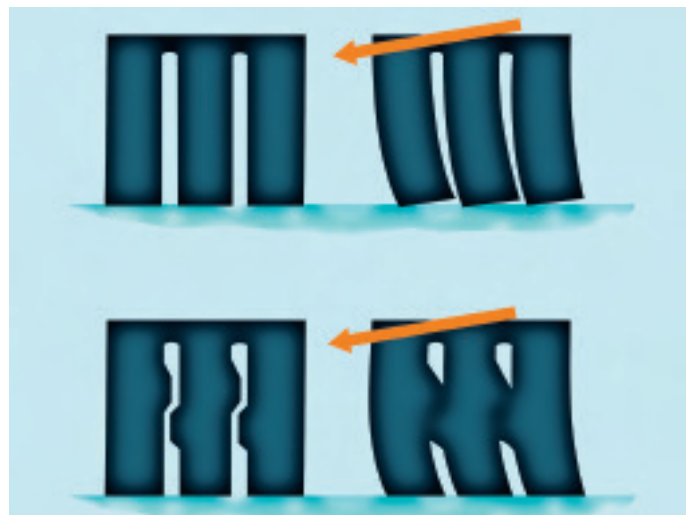
för körning i terräng och svåra vägförhållanden. När bilarna i allt större utsträckning kördes på asfalterade vägar uppstod problem. Ägarna upptäckte att däckens prestanda inte var i samma klass som personbilsdäcken. Främst ökade slitaget på däck och var mer känsliga för vattenplaning. En undersökning som gjordes i Europa visade att 40 procent av SUV-ägarna ansåg att det var de största problemen med SUV-däcken

## Tuff målsättning

Michelin har nu kommit med ett nytt SUV-däck Latitude Tour HP. Det är utvecklat för 90 procent körning på asfaltvägar, och 10 procent körning i terräng. Målsättningen vid utvecklingen av däck var ökad livslängd för slitbanan, komfortabel körning och säkerhet.

När det gäller den ökade livslängden av slitbanan kom företags tekniker på en unik lösning. I gummblandningen blandades polymer som används i gummblandningar för entreprenaddäck. Detta för att minska slitaget.

– Den upptäckten var direkt avgörande, säger Bruno Blanc, Michelin. För det problem vi stod inför var att få fram en gummi-



Däcket har fått helt nyutvecklade lameller som kallas för Stabilgrip. Med sin utformning låser de klackarna och ger slitbanan en stabilitet.

blandning som klarade slitaget i terrängkörning. Den teori vi gick efter var att entreprenaddäck hade den egenskapen. Slitaget på landsväg hade vi lösning på efter tidigare erfarenhet.

## Långtest

För att bevisa att däckets livslängd hade ökat kontaktades TÜV SÜD Automotive som fick genomföra en långtest. Livslängdtesten ge-

nomfördes på däck i dimensionen 235/65 R 17 och 215/65 R 16. De bilar som användes var Volkswagen Tourag 3.0 TDI V6 och Nissan X-Trail 2.2DCI. Det TÜV konstaterade var att teorin stämde och däckets livslängd var i genomsnitt 35 procent längre än konkurrenterna.

Det som också konstaterades i TÜV test var att även rullningsmotståndet var mellan 13 procent

för 215/65 R 16 och 38 procent för 235/65 R 17 lägre än konkurrenterna. Det innebär en genomsnittlig bränslebesparing på 0,24 liter per 100 kilometer för ett fordon på två ton som förbrukar 12 liter bränsle på 100 kilometer.

– Däcken kommer att få en allt större betydelse när det gäller vägtransporternas miljö- och klimatpåverkan, påpekar Bruno Blanc. Med större krav på utsläppsnivåer för personbilar kommer valet av däck att få en allt större betydelse.

### Ny teknik

Den andra stora innovationen för Latitude Tour HP är mönsterklackarna med Stabilgrip som ger extra stabilitet i däkmönstret och låser klackarna. Det stora antalet sajpningar ger bättre vägegenskaper på vått underlag och minskar risken för vattenplaning.

Stommen i däckets bygge bygger på den nya teknik som introducerades i Primacy HP 2006. Det utmärkande

för stommen är att den ger en stor kontaktyta på vägen. Det gör att en hårdare gummiblandning med längre livslängd ger bra vägegenskaper och grepp.

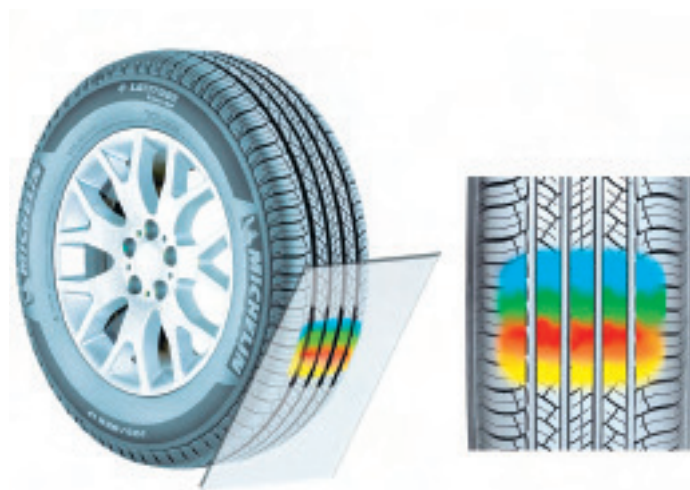
– Med de tre innovationerna har vi lyckats att lösa de problem som SUV-ägarna var missnöjda med, säger Bruno Blanc. Vi har samtidigt redan fått bra respons från olika bil-tillverkare som originalmonterar däck.

### Originalmontering

Det nya däckets kommer att originalmonteras på kommande modeller av Volvo XC70 och Volkswagen Tiguan. Redan idag finns däck för originalmontering på till exempel Audi Q7, BMW X5, Kia Sorento och nya Land Rover Freelander.

Däcket finns i 32 olika dimensioner från 15 till 19 tum inräknat två ZP dimensioner. Profilen är från 45 till 70 profil.

De två dimensionerna med ZP är



*Däcket har fått helt nyutvecklade lameller som kallas för Stabilgrip. Med sin utformning låser de klackarna och ger slitbanan en stabilitet.*

punkteringssakra däck.

Vid den körning som Däck Debatt utförde på handlingsbana med däck var stabiliteten bra i kurvtagning. Även på blöt asfalt ger den breda anläggningsytan av slitbanan ett bra grepp. Bilens tyngd gör ock-

så att däckets bättre faste och minskar risken för vattenplaning.

I körning på grusigt och stenigt underlag ger däcken bilen en extra fjädring och följer bilens styrning utan några sidokast, vilket kan inträffa på en gropig och stenig väg.

# peiska SUV-marknaden

# Ny testanläggning

För drygt 15 år sedan var ett gäng finska journalister och testade däck på en av de europeiska däcktillverkarnas testanläggning. De talade då om att de hade en egen mindre testanläggning för vinterdäck i Ivalo i Finland. Företaget de var hos blev intresserat och ville hyra anläggningen. Det var början till Test World i Ivalo.

Sedan har verksamheten växt för varje år. Idag är det inte många vinterdäck som utvecklats utan att de har testats hos Test World. Samtidigt har anläggningarna, som idag är fler, blivit kända av nästan alla som arbetar inom däck- och bil-



*Timo Mäkelä och hans kompanjoner har nu sålt sin testanläggning Test World i Ivalo till ett brittiskt kapitalbolag. Samtidigt har de byggt en ny testanläggning för cirka 250 miljoner kronor i Saariselkä som också ingår i försäljningen.*

branschen i Europa.

– Det vi hade från början var en liten anläggning vid flygplatsen i Ivalo som vi hyrde. Den byggdes ut efter hand då fler företag ville komma hit och testköra sina däck, säger Timo Mäkelä, delägare i Test

World. Testanläggningen vid flygplatsen startades 1991. Trots utbyggnad var den för liten och vi var överens att skulle vi satsa på detta gällde det att ha en anläggning där det fanns banor för alla former av testkörning. Så redan 1993 kunde

vi öppna anläggningen i Aamstracks norr om Ivalo.

## Byggt ut

Den har också byggt ut med alla slags banor för alla de tester som

krävs för att utveckla ett nytt vinterdäck. Inom testanläggningen finns också restaurang och lokaler för information och undervisning samt garage till alla de bilar som krävs för att testa däck. Inom området finns också en go-kart bana.

– De som kommer hit på besök behöver också lite rolig avkoppling, säger Mäkelä.

En ny modern anläggning har denna vinter invigts intill Saariselkä söder om Ivalo. Den är på 24 hektar och har kostat cirka 250 miljoner kronor att anlägga.

Där finns allt som tillhör en modern testanläggning.

– Denna testanläggning har vi planerat länge och använt oss av all den erfarenhet vi har från de andra anläggningarna, påpekar Mäkelä. Den ligger också mer centralt än de övriga då det bara är 300 meter till Saariselkä centrum.

### Har sålts

Samtidigt som den nya anläggningen är klar säljer de nuvarande ägarna allt till ett brittiskt invest- mentbolag.

– Det är tid för mig att sluta nu, säger Mäkelä. Jag har hållit på med tester av däck så länge nu att jag vill göra något annat. Vad det blir vet jag ännu inte.

Utöver de tre anläggningarna finns också en fjärde. Den ligger några mil norr om Ivalo.

– Det är en liten och lite speciell testanläggning som är byggd på ett gammalt flygfält som tyskarna anlade under kriget, berättar Mäkelä. Den anläggningen används av bil- och däcktillverkare som inte vill synas vad de håller på med.

De som hyr in sig på testanläggningarna är till 40 procent olika däcktillverkare. För 30 procent svarar bilföretag.

### Testverksamhet

– De övriga 30 procenten består av olika arrangemang där företag bjuder in journalister och kunder för att presentera nyheter. Samtidigt har vi en del arrangemang för turister som kommer hit på vintern och vi utför också tester av vinterdäck för en del tidningar, säger Mäkelä. Men den stora kundkategorin är företag som kommer hit och utför egna tester.

Under alla de år som Timo Mäkelä har hållit på att testa vinterdäck har utvecklingen gått framåt.

– Det stora har varit utvecklingen av lameller. De har haft stor betydelse för att däcken har blivit säkrare i vintertrafik. Det andra är de nya

gummiblandningar som har kommit, säger han. Det som har fått för stor uppmärksamhet är de olika dubb som har kommit de senaste åren. Dubben är det säkraste som finns på is. Men i andra vinterväglag har den inte så stor betydelse.

### Upprörda känslor

De tester som har utförts för olika tidningar har vållat en del diskussioner och även upprörda känslor.

– Vi utför samma tester på däck-

en som när däcktillverkarna är här och testar sina däck. En del vinterdäck är utvecklade för ett annat vinterklimat än det vi har. För om så snö, is och kyla är lika så skiljer det i klimatförhållandena och det påverka vinterkörning på väg, förklarar Mäkelä. Det har några däck- tillverkare svårt att förstå och några har varit här och testkört sina däck för att visa att vi har fel. Efter testkörning erkänner de att det finns skillnader i själva klimatet.

### Bättre däck

– Påtagligt har också varit att när en däcktillverkare har utvecklat ett bra vinterdäck har de slagit sig till ro. Under tiden går konkurrenterna förbi dem genom att ha utvecklat bättre däck. Jag har lärt mig under åren att utvecklingen aldrig står stilla. Därför har det varit spännande att följa alla de nya innovationer som har kommit och utvecklats. För ett år säkert. Vinterdäcken har blivit bättre och trafiksäkrare.

# Marangoni med nordiskt bolag

Marangoni som är mer känt för sin regummeringsteknik satsar nu hårt på att marknadsföra sina nydäck. Sedan ett antal år tillbaka har de tillverkat nydäck efter att ha övertagit Ceat fabrik utanför Rom när företaget köptes av Pirelli. Ett nordiskt dotterbolag, Marangoni Tyre Scandinavia, marknadsför nu däcken på den nordiska marknaden. Sedan ett år tillbaka är Mats Ruona ansvarig för bolaget.

**N**ydäcken från Marangoni har funnits på den nordiska marknaden under några år, säger Mats Ruona. I Sverige har det funnits några grossister som har sålt däcken. Det har inte lyckats då satsningarna har varit begränsade. Vi ska nu försöka vända på detta.

Mats Ruona har varit inom däckbranschen i många år. Närmast som ansvarig för Alcoas följar och tidigare var han anställd hos Bridgestone.

## En nystart

– Det som vi nu siktar på är en nystart för Marangoni med det skandinaviska bolaget. Tidigare var det vårt bolag i Tyskland som var ansvarig för den nordiska marknaden. En viss bas finns redan, som tyskarna byggde upp, att arbeta vidare på, säger Ruona.

Marangonis däck säljs i Norge av Nordisk Däck Import (NDI). I Finland har en av de fristående däckkedjorna sålt däcken.

– Den kedjan har nu blivit medlem i Dekk Partner och de ville då har ensamrätten att sälja våra däck i Norden, vilket vi inte kunde

acceptera. Så nu har vi en grossist i Finland som marknadsför våra däck, förklarar Ruona.

I Sverige har det funnits några enstaka importörer som i olika omgångar har marknadsfört däcken.

## Från grunden

– Det har inte blivit någon enhet i försäljningen. Därför bygger vi nu upp den från grunden och har kontrakt med två grossister. Det är Disab i Malmö som nu också har startat ett bolag i Stockholm för försäljning och distribution av däck, berättar Ruona. För norra Sverige har vi Gummigrossen i Örnsköldsvik.

– I Danmark finns igen för närvarande. Vi håller på att undersöka olika lösningar och arbetar med några konkreta förslag, tillägger han.

De däck som Marangoni nu marknadsför på den nordiska marknaden är sommardäcket Verso som är ett T- (190 km/h) och H-däck (210 km/h) som täcker in 45 procent av den europeiska bilmärknaden. Däcket är utvecklat med olika moderna tekniska lösningar. En av dem är Cap och Base-metoden i slitbanan.

Däcket finns i 36 dimensioner från 14 till 17 tum. Profilen är från 50-till 65-profil.

## Värstingdäck

Det andra däcket är Mythos som är ett Y-däck (300 km/h). Däcket är ett högprestandadäck som har körts av deltagare vid Nürburgring 24-timmars tävling.

Däcket finns i 17 dimensioner från 17 till 19 tum och i profil från 30-till 45-profil.

– Det är ett verkligt racingdäck, säger Ruona. Så tekniken och kunskapen finns att utveckla och tillverkar däck i toppklass.

I sommar kommer Marangoni med ett nytt däck.

– Det är ett däck vi tror mycket på, framhåller Ruona. Samtidigt kommer vi nu att satsa på att göra däcket mer känt i Norden och då främst i Sverige.

# SUV-däck med runflat-teknik

Continental har utvecklat ett speciellt sommar-däck med SSR runflat-funktioner tillsammans med BMW. Däcket är skräddar-sytt för att möta kraven från Sports Activity Vehicles (SAVar) och Sports Utility Vehicles (SUVar). Däcket har namnet ContiContact UHP.

-Däcket har utvecklats för att uppfylla de krav som ställs på däck till dessa fordon, säger Mattias Apelgren, produktchef hos Continental Sverige. Tillsammans ger dessa egenskaper ett däck med exakta och bekväma köregenskaper. För att garantera maximal säkerhet för de här bil-

typerna som många gånger befinner sig i svår terräng är däcket utrustat med SSR runflat-teknik.

Däcket har ett asymmetriskt slitbanemönster och är uppdelat i olika sektioner. De inre och yttre skulderområdena skiljer sig åt med ett stängt yttre skulderområde för att öka stabiliteten vid kurvtagning.

På mittribban finns ett vågstöd som förbättrar däckets sidostyvhet. Detta för att optimera greppet vid acceleration och inbromsning. Breda kanaler mellan skulderområdena ger bra avrinning vid blött väglag.

BMW X5 kommer att originalmonteras med det nya däcket som kommer att finnas i dimensionen 255/50 R 19 XL eller kombinerat med 284/45 R 19 XL på den bakre axeln. Till hösten kommer ett nytt vinterdäck anpassat för BMW X5 i SSR runflat-tekniken.

## Tre nya sommardäck

Dunlop lanserar nu tre helt nya sommardäck. Det är däck inriktade på det i Europa kraftigt växande segmentet prestandabilar. Av de tre däcken är SP Sport Maxx GT det verkliga värstingdäcket. Det andra däcket är SP Sport FastResponse. Det tredje är ett SUV-däck för fordon i lyxklass. Däcket har namnet Dunlop Grandtrek Touring AS.

SP Sport Maxx GT riktar sig till dem som kör extrema högprestandabilar. Däcket har ett asymmetriskt mönster och en gummblandning som liknar den i racingdäcken med ett bra grepp på torra vägar. Sidoväggarna är förstärkta.

Däcket kommer att finnas i 18 tum och uppåt.

SP Sport FastResponse är ett högprestandadäck för premium- och prestandabilar. Jämfört med föregångaren SP 01 har däcket förbättrad manöverförmåga på både våta och torra vägar.

Det nya asymmetriska mönstret och den nya gummblandningen förbättrar manöverförmågan med tio procent. Livslängden för däck- et är fem procent längre än föregångaren.

Däcket finns i 31 dimensioner från 15 till 17 tum.

Grandtrek Touring AS riktar sig till de lyxigaste prestanda-SUV:arna. Däcket har ett nytt asymmetriskt mönster som anpassar sig efter hastigheterna. Vid låga hastigheter, acceleration och bromsning arbetar skulderpartiet och ger bra driv- och bromsgrepp. I högre hastigheter aktiveras mittenpartiet av mönstret för att ge stabilitet och manöverförmåga.

Samtliga tre däck innerhåller ingen HA-olja.

# SUV-däck utvecklat med Porsche

De allt mer motorstarka SUV-bilarna ställer stora krav på däcken. För att uppfylla kraven samarbetar däcktillverkare och biltillverkare. Michelins nya SUV-däck Latitude Sport har utvecklats tillsammans med Porsche och kommer att originalmonteras på majoriteten av alla nya Porsche Cayenne.

**D**et nya däckets har samma däckmönster som Michelin Pilot Sport 2 som originalmonteras på flera sportbilar som till exempel Koenigsegg, Bugatti Veyron och ett antal Porsche-modeller.

I det nya däckets finns flera nyheter bland annat ett nytt gördellager som går ner på däcksidorna. Det

ger en planare kontaktyta mot vägen och en jämnare slitagebild som ger däckets ett bättre grepp och livslängd.

## Ny process

– I Latitude Sport finns en helt ny fabriksprocess som gör det till ett högprestandadäck som klarar belastningen av en tung SUV. Något som vi är mycket stolta över, säger Bruno Blanc, Michelin. För oss är detta ett prestigedäck utöver det vanliga.

Däckets är ett resultat av ett utvecklingssamarbete med Porsche som startades redan 2002.

– Det samarbetet visar vilken tid det tar att utveckla ett däck, framhåller Blanc.

Utöver att däckets kommer att originalmonteras på de flesta av Porsche Cayenne kommer det också att originalmonteras på modeller från BMW, Audi och VW.

## Stora dimensioner

Däckets kommer att finnas i dimensionerna från 18 till 23 tum.

Det finns både i standardutförande och i ett Run Flat utförande i hastighetsklass W (270 km/h) och Y (300 km/h).

Med Latitude Sport och Latitude Tour HP kompletteras Michelins produktportfölj av däck till SUV-bilar. I portföljen finns också 4x4 Diamaris, 4x4 Synchrone för övervägande asfaltskörning samt 4x4 A/T och 4x4 O/R för off-roadkörning.

*Michelins nya SUV-däck latitude sport har utvecklats i samarbete med Porsche. I det däckets finns flera nyheter och bland annat en helt ny fabriksprocess.*



## Säkerhetspaket med fri vägassistans

Det är bilisterna som drabbas när biltillverkarna inte längre erbjuder däckassistans åt sina bilköpare. För att förhindra detta har Continental infört ett säkerhetspaket som garanterar kostnadsfri vägassistans för sina kunder i hela Europa.

**D**et finns 4,2 miljoner personbilar i Sverige och varje år får 350 000 däck punktering enligt beräkningar från Falck. Tidigare erbjöd biltillverkarna hjälp vid punktering. Nu har de flesta av de stora biltillverkarna tagit bort detta erbjudande. För att kompensera detta har Continental infört ett säkerhetspaket med tre års fabriksgaranti och fri vägassistans vid skada på deras däck. Erbjudandet ger kunden kostnadsfri vägassistans från Falck vid punktering eller om däckens är obrukbara på grund av skadegörelse eller skada av trottoarkanter eller liknande.

### Varit generösa

– Assistans vid däckproblem är något som biltillverkarna tidigare

re varit generösa med men som de nu har minskat ned på, säger Johan Lagercrantz, VD för Falck Räddningskår. Det innebär att däcktillverkarna måste se till att deras produkter har bättre garantier. Det sker betydligt fler punkteringar än vad man tror och faktum är att det är många som står och byter däck själva på vägarna. De som gör det utsätter sig för en stor trafikfara. I flera länder är det faktiskt förbjudet att göra detta själv på motorväg.

### Mervärde

– Garantin är ett mervärde vi erbjuder våra kunder när man betalar lite mer för ett premiumdäck, säger Mattias Albrektsson, marknadschef hos Continental Sverige. Biltillverkarna har garantier på alla de andra delarna när det gäller bilen så det känns naturligt att vi erbjuder våra kunder garanti på däcken.

### Dygnet runt

Vägassistansen innebär att bilisten får hjälp dygnet runt att montera reservdäck eller transport till närmaste verkstad. Erbjudandet gäller vid köp av minst fyra personbilsdäck och gäller i tre år.



# Gesab

# Lennart Elgestål

# 80 år

Av Anders Löfvendahl

Grattis säger vi idag till Lennart Elgestål i Göteborg som just fyllt 80 år med den äran. Än idag, 58 år efter starten hos däckfirman Bekkendahl & Örtenblad på Lilla Torget i Göteborg, är han i högsta grad aktiv inom DRF. Häromveckan besiktigade han tex. 11 verkstäder för att strax därefter omväljas unisont och enhälligt till ordförande i Däckspecialisternas Sydvästra Sverige, den aktiva lokalförening han nu lett i snart 20 år. Maken till gummigubbe får man alltså leta efter!

-Är man engagerad och tycker det här med däck och däckbranschen är det roligaste man kan syssla med så är det bara att tacka för förtroendet och jobba vidare så länge man har hälsan, säger Lennart.

Och engagerad har Lennart varit i hela sitt liv. Under alla år har han i alla sammanhang propagerat hett och intensivt och uthålligt för den bilistens säkerhet och trygghet som kommer sig av att ha fackamannamässigt monterade, balanserade och bra däck på fälgarna.

- För däckverkstaden handlar det om att satsa på utbildning, kunskaps- och specialistkompetens. Hänger man inte med här, finns man inte med i morgondagens telefonkatalog!

## Sprida kunskap

Han har under namnet Nya Däckfyndet och som enda däckfirma stått på Auto-mässorna i Göteborg. Inte för att sälja däck, men väl för



att sprida kunskap om däck med den egenhändigt framtagna broschyren "Det här behöver du veta om däck".

Varför, undrade kommersiellt ägda kolleger och fick till svar:

- Jo, ju mer bilisten vet om däck, desto större - och rättmätiga - krav ställer han på sin däckverkstad. Det gynnar den seriösa branschen och oss som är proffs.

Han har varit ett nära nog stående inslag i radions dåvarande trafikprogram och alltid haft något väsentligt att säga där liksom i det otal antal tidningsartiklar han gett upphov till med sina färgstarka uttalanden.

Under sina år i förbundsstyrelsen har han slagits för att utbildning och kunskap är bästa sättet att öka däckmontörernas status. För att nu inte tala om alla de gånger han på mötena till kollegernas lika delar glädje och förfäran framfört sin favoritsång "Knö daj in..." med förkvällen specialskrivna text. Och sjunger, ja det gör han fortfarande hellre än bra, precis som Egon Kjerrman på sin tid.

## Arbetsmiljö

I samband med jubileer brukar man ju ta fram siffror och årtal för att visa på insatserna under den tid som gått. I det sammanhanget platsar säkerligen Lennart Elgestål på ett flertal sidor i Guinness Rekordbok för den svenska däckbranschen. Om det nu hade funnits en sådan.

- Något stort och bra som hänt i verkstäderna under de sista decennierna? Ja, att det nu definitivt är slut på allt nig-och-kuta-runt. Idag handlar det om ergonomiskt utformade redskap som lyfter och maskiner som automatiskt följer av. En himmelsvid skillnad mot förr! Men fortfarande finns det mycket att göra på lyftsidan, inte minst med tanke på att däcken idag blir allt tyngre och tyngre

Nig-och-kuta-runt, undrar kanske läsaren under 30? Jo, för så många år sen var det fortfarande järnstången, "handjagaren", som gällde när man skulle följa av ett däck. Luften släpptes ur däck och därefter böjde man på knäna och neg för att kunna trycka in järnet mellan clinch och fälghorn. Sen gällde köra ett rejält drag med järnet runt hela fälgen så att clinchen kunde gå fri. Nig-och-kuta-runt, alltså!

- Värst var det med de tunga däcken och allra värst när det var kallt och jäkligt. När möjlighet att stå inomhus hade vi inte på den gamla, kalla tiden, minns Lennart med en rysning.

## Fem verktyg

Ytterligare lite däckhistoria för de yngre och lite nostalgi för de äldre läsarna. När Lennart började jobba med däck 1949 hade han fem verktyg - skiftnyckeln, handjärnet, lufttrycksmätaren, slaggan och en bit krita.

Och dagens enorma utbud av

däckdimensioner och modellpassade däckmönster hade nog inte gårdagens gummigubbar ens kunnat drömma om:

- När jag började 1949 handlade det i princip om tre dimensioner, nämligen 5,90x13, 6,40x15 samt 165x15. Totalt sett. På lastvagnsidan var det 32x6 och 34x7 som gällde.

Idag är utbudet smått osannolikt stort och utrustningen som bekant avsevärt mer sofistikerad med bl.a. dataprogrammerade balanseringsmaskiner och dito hjulinställningar samt laserstyrd mäteteknik. Men den verkstadstekniska utvecklingen har aldrig skrämt Lennart. Tvärtom.

## Köpte prototyp

Och sönerna Ulf och Lars som sen länge tagit över Nya Däckfyndet eller NDF som man idag kallar företaget på Göteborgsvägen i Mölndal var väl knappt torra bakom öronen 1980 när farsan köpte hem prototypen till den första balanseringsmaskinen för lv-däck nere på däckmässan i Essen.

- Jag har alltid velat vara först med det senaste och nya, säger "Elgen" som senare arrangerade Essen-resorna för de kollegerna, sällskapsresor som man fortfarande berättar vilda historier om vid lägereldarna i Västsverige.

Så visst har utvecklingen hela tiden gått framåt. Precis som Lennart Elgestål. Och "Elgen" hade inte varit den han är om jag inte avslutar grattis-samtalet med följande fundering:

## Utbildning

- Jag besökte ett stort företag igår. Och kan du tänka dej. Dom hade inte en enda utbildad däckmontör men massor med fina kreditbetyg och andra intyg på väggarna. Så visst är det hög tid för vår bransch att ta utbildning och kompetens på allvar nu. Det borde vara det enda som skall gälla idag!

Säger däckbranschens mesta profil Lennart Elgestål i en tårtpaus på sin 80-årsdag. Och han om någon borde ju veta efter mer än 58 år i däckbranschen!



