



Nr 5-2007

DÄCK DEBATT



DÄCK DEBATT

NUMMER 5 2007 ÅRGÅNG 28

Redaktör

Sven-Erik Johansson

Ansvarig utgivare

Anders Karpesjö

Redaktionens adress

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

Annonser

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

Annonsmaterial

Anna Dellheden
Prinfo Bergs Kommunikation
anna.dellheden@prinforbergs.se

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

Prinfo Bergs Kommunikation

Produktion

PM-Press Media, Österbybruk

Utgivare

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

En länk till ökad debatt!

I förra numret av Däck Debatt skrev DRF:s ordförande Hans Claeson en engagerad ledare med rubriken DRF, en länk till ökad trafiksäkerhet. Utgångspunkten för hans resonemang var utvecklingen på senare år av förbundet.

En av de nya DRF:s syften är just att bidra till ökad trafiksäkerhet. I detta mycket angelägna arbete är DRF en av många viktiga aktörer. Och det är naturligtvis en viktig uppgift även för Däck Debatt att vara ett språkrör för alla goda krafter som verkar för trafiksäkerheten. Utropstecknet i rubriken ovan markerar att den är en appell – en uppmaning!

DRF firar i år sitt 70-årsjubileum. År 1937 var Sverige ett helt annat samhälle än i dag. Det var fortfarande vanligt med privatchaufför. På bensinstationerna var servicen personlig och man tankade inte själv sitt fordon. I däckverkstäderna var arbetet tungt, smutsigt, riskfyllt. Ofta utfördes arbetet utomhus. Vi lever i dag i ett välfärdssamhälle, men är vi nöjda?

Jag började mitt nya jobb som VD för DRF den 1 augusti. När du läser detta så har jag träffat DRF:s styrelse i sin helhet för första gången. Vi har enats om vilka prioriterade frågor som förbundet skall arbeta med under resten av året. Och vi jobbar med att ta fram underlag till en verksamhetsplan som skall kunna sträcka sig in i år 2010. Det kan låta som lång tid fram till dess men det är bara tre år och tiden vill som bekant gärna gå fort.

Hur ser DRF ut i dag? Jag ser en stark styrelse med många goda representanter, från de mindre medlemmarna till de stora kedjorna. Jag ser också ett engagerat kansli (Ritva Linde och jag själv som anställda) där vi säkert kan utvecklas och bli ännu bättre i medlemmarnas och omvärldens tjänst. Inom fyra mycket viktiga områden verkar DRF:

För det första så har vi auktorisationen. Grunden för medlemskapet i DRF är godkännandet att varje enskild verkstad uppfyller vissa fundamentala krav. Till detta vill jag även räkna att DRF har tecknat avtal med Konsumentverket. För det andra så har vi medlems servicen, som rymmer allt från däck säckar till SAM-pärm (Systematiskt Arbetsmiljöarbete) och juridisk hjälp. För det tredje så erbjuder vi utbildning i syfte att stärka professionalism och trovärdigheten i auktorisationen. Och för det fjärde så har vi information och kommunikation, allt från det personliga mötet till hemsidan www.drf.se till tidningen Däck Debatt – där Sven-Erik Johansson har gjort och gör en betydelsefull insats. För många av oss i branschen förknippas han starkt med tidningen.

Vad har du för förväntningar på den fortsatta utvecklingen av det nya DRF? Och vad tycker du om Däck Debatt? Jag kan inte i ett slag träffa alla läsare av Däck Debatt personligen, det skulle förmodligen ta årtionden. Men du kan höra av dig till oss.

Har du något att framföra, positivt eller negativt, eller förslag till förbättringar? Du kanske har tips om vad Däck Debatt ska ta upp för frågor? Använd gärna redaktionens mail-adress: pm-press.media@telia.com. Välkommen!

Anders Karpesjö

VD för DRF, Däckspecialisternas Riksförbund

Satsning på återvinning

Den starkt växande globala efterfrågan på teknologi som kan säkra en miljömässigt korrekt återanvändning av kasserade däck har medfört en ny verksamhetsstrategi för den danska koncernen Genan Gruppen. Koncernen ska etablera minst 15 fabriker för återvinning av däck under de kommande åtta åren och räknar med att få tio procent av världsmarknaden.

Genan Gruppen ägs till 52 procent av grundaren Bent A. Nielsen. De övriga 48 procenten ägs av PKA, som är en pensionsfond i Danmark, Invest Miljö och Köpstedernes Försäkring. De fyra aktieägarna har genom en nyemission tillfört koncernen tillräckligt med kapital för att uppfylla visionen om en global marknadsandel på tio procent.

Målsättningen är att tio fabriker i första hand ska etableras i Europa och USA och ägas av koncernen. De övriga fabriker, om det är nödvändigt för att uppnå världsmarknadsandelen på tio procent, ska drivas på joint-venture-basis med lokala partners. En fabrik med en kapacitet på 65 000 ton kostar cirka 400 miljoner danska kronor att uppföra.

Stora möjligheter

Det koncept som Genan Gruppen

arbetar efter är att producera slutprodukterna gummipulver, stål och textil till en hög kvalitetsprodukt, vilket öppnar möjligheterna till ett stort antal användningsmöjligheter där enligt koncernen bara fantasin sätter gränser.

En av de mycket lovande användningsmöjligheterna är Road+ som har utvecklats tillsammans med den tyska koncernen Degussa AG. Road+ är en metod som går ut på att blanda gummipulver med asfalt. Det minskar trafikbuller och motverkar hjulspår samt krackelering av asfalten. Genan Gruppen har övertagit tillverkning, försäljning och distribution av Road+ och förväntningarna är att 15 000 kilometer av det europeiska vägnätet ska beläggas med Road+.

Andra viktiga användningsområden för återvinning av skrotade däck är konstgräs på fotbollsplaner, underlag på lekplatser och för värme och ljudisolerings. Även vid tillverkning av massiva däck används en del gummipulver från skrotade däck.

Störst i världen

Genan Gruppen är redan nu världens största företag när det gäller återvinning av skrotade däck. Redan 1990 byggdes den första fabriken i Viborg i Danmark för produktion av gummipulver och gummigranulat från skrotade däck. Erfarenheterna från den fabriken gjorde att koncernen 2003 etablerade världens största återvinningsanläggning för skrotade däck i Oranienburg i närheten av Berlin. Ytterligare en återvinningsanläggning har etablerats i Dorsten/Marl i Nordrhein-Westfalen i Tyskland med en kapacitet på återvinning av 65 000 ton skrotade däck, vilket motsvarar tio procent av skrotade däck i Tyskland. Genan Gruppens totala kapacitet med de tre anläggningarna är 165 000 ton däck årligen. Totalt i världen skrotas årligen 12,5 miljoner däck.

Enligt Genan Gruppen är den bästa lösningen för miljön en återanvändning av skrotade däck i komponenterna gummi, stål och textil.

Framgång för Nokian Tyres

Nokian Tyres fortsätter att öka sin försäljning.

Under första halvåret i år ökade omsättningen med 23,8 procent till fyra miljarder kronor jämfört med samma tid i fjol. Resultatet före skatt uppgick till 762 miljoner kronor.

Försäljningen fortsätter att öka på våra kärnmarknader. Huvuddelen av vår försäljning kommer från Ryssland, men även i Norden och Östeuropa har försäljningen gått bättre än i fjol, säger Kim Gran, VD för Nokian Tyres.

Däckedjan Vianors omsättning uppgick till 1,1 miljarder

kronor, vilket är en ökning med 15,2 procent jämfört med samma tid i fjol. Rörelseresultatet visar på ett minus på 18,5 miljoner kronor, vilket är en minskning då rörelseresultatet för samma period i fjol var minus 39,8 miljoner kronor.

Vianor har för närvarande 295 däckverkstäder i Sverige, Finland, Norge, Estland, Lettland och Ryssland. Av dem är 166 Vianor-ägda och 129 franchising/partner-verkstäder. I Sverige finns 56 helägda däckverkstäder och 17 partner-verkstäder.

Under första halvåret i år uppgick investeringarna till 96,2 miljoner kronor, vilket är en ökning med 5,7 procent jämfört med samma tid i fjol.

Bandags Marty Carver överlämnar symboliskt företaget i form av nycklarna till profilbilen Bandag Bandit till sin efterträdare på posten som styrelseordförande, Bridgestone America Holdings veteran Saul Solomon.



Köpet av Bandag klart

Av Anders Löfvendahl

Den 5 december meddelade Bridgestone Americas Holding Inc. (BAH), ett helägt dotterbolag till Bridgestone Corp., att man lagt ett kontantbud om 1,05 miljarder dollar på världsledande och USA-baserade regummeringsjätten Bandag Inc.

Redan den 31 maj klubbades köpet. Den 1 juni slutförde man så mångmiljardaffären med en liten ceremoni i Bandags hemstad Muskatine med att Martin "Marty" Carver överlämnade familjeföretaget och nycklarna till läckra profilbilen Bandag Bandit till sin efterträdare som styrelseordförande, BAH-veteranen Saul Solomon.

Hela vägen

I och med övertagandet av Bandags verksamhet kontrollerar BAH-Bandag nu 45 procent av regummeringsmarknaden i USA och Kanada och kan erbjuda kundkretsen en nationell fullservice på däck som, som man uttrycker det, sträcker sig hela vägen från vaggan till graven.

Därtill får man nu via Bandag tillgång till en regummeringsaktör vars globala nätverk av helägda dotterbolag och franchisetagare omfattar mer än 800 regummeringsanläggningar varav 386 i USA och Kanada. I Europa har Iowa-företaget även etablerat dotterbolagen Bandag A.G., Bandag Europe N.V. och Bandag B.V.

BAH å sin sida går in med en enda egenägd regummeringsanläggning som är belägen i St. Louis. I USA har man också etablerat en däckedja med tung inriktning bestående av 113 GCR Truck Tire Centers, som i sig även inkluderar 21 Bandag-anläggningar och ytterligare 7 regummeringsenheter som arbetar med en annan typ av regummeringsprocess.

Potentiell köpare

Affären kom inte överraskande enligt branschfolk i USA som under flera år utpekade just Bridgestone Corp. som en potentiell köpare av Bandag. Detta med anledning av att den japanska däckjätten varit den enda av de tre stora som inte kunnat erbjuda sina återförsäljare ett eget regummeringssystem.

Däremot överraskades branschen av den snabbhet med vilken affären genomfördes. En del aktieägare tyckte till och med att det gick för fort och stämde Bandag och dess ledning inklusive ordföranden Marty Carver för att inte ha sökt kontakt med andra potentiella köpare än BAH. Överlag har annars

övertagandet som formellt klubbades den 31 maj mötts av positiva reaktioner.

Grundades 1957

Bandag grundades av Roy Carver 1957 sedan denne förvärvat de nordamerikanska rättigheterna för det i Tyskland utvecklade regummerings-systemet. Familjen Carver kontrollerade också företaget från Bandags huvudkontor i lilla idylliska orten Muscatine i delstaten Iowa ända fram till försäljningen till Bridgestone.

BAH-Bandag kommer även fortsättningsvis att leda verksamheten och Bandags 3 500 anställda worldwide från lilla Muskatine. Enligt uppgift kommer Martin Carver att stå till den nya organisationens förfogande som rådgivare.

Som Nordamerikas största regummerare med en omsättning på cirka 900 miljoner dollar och med en enligt uppgift världsledande position i övrigt, har Bandag hållit ställningarna på senare år även om framförallt Michelin North America, men även USA-största regummeraren Goodyear knapat åt sig marknadsandelar i USA på Bandags bekostnad. Sex av Nordamerikas största regummerare är idag Bandag-anslutna fristående franchisetagare.

Nedskärningar

Helt rosenskimrande var dock inte Bandags ställning på en svår och tufft konkurrensutsatt marknad och

i ett hårt affärsklimat med kraftigt stigande råvarukostnader. I juni månad förra året meddelade företagsledningen inte helt överraskande att man planerade att skära ner arbetsstyrkan med 15 procent och banta företags frukostiga pensionsåtaganden. Denna åtgärd kom sedan Bandag redovisat en vinstnedgång om hela 75,9 procent till 9 miljoner dollar, detta trots en nästan 9-procentig försäljningsökning.

Med Bridgestone som ny ägare får nu Bandag-familjen tillgång till BAH:s finansiella muskler i form av research- och utvecklingsresurser, finmaskiga och världsomspännande marknadsnät samt en rad volymrelaterade fördelar. Vidare kommer Bandag med all säkerhet att få tillgång till Bridgestones nyutvecklade slitbanor.

Nya slitbanor

Med tillgång till ovannämnda resurser kommer Bandag med all säkerhet också att ges möjlighet att utvidga sin verksamhet i såväl Europa som i Sydafrika, Australien och Brasilien, kanske också på Bridgestones egen hemmaplan i Asien, allt enligt ett pressuttalande av BAH:s talesman Steven Akey.

Den 4 juni gav också Europakommissionen sitt formella godkännande av BAH:s uppköp av Bandag då kommissionen menade att tillräcklig konkurrens fanns på den europeiska marknaden i form av Goodyear, Group Michelin och Kraiburg.

När vintersäsongen snart närmar sig hamnar vinterdäcken i fokus igen. Tidningarna presenterar däckstester och uppfattningar om olika typer av vinterdäck ventileras. Trafiksäkerhetsmässigt är alla överens om att vinterdäck behövs. Men den hälsoaspekt man numera kan lägga in i valet av vinterdäck, främst i städer, väcker frågor.

Gamla och nya sannin

Luften i Sverige är inte så ren som vi gärna vill tro. Ett av de största miljörelaterade hälso-problemen vi har är partiklar i luften. I exempelvis Stockholm överskrider kraftigt den miljö kvalitetsnorm för PM10 partiklar som införts utifrån EU:s luftdirektiv. Normen är den högsta halt för vad som anses acceptabelt när det gäller luftkvalitet och dubbdäckens slitage av vägbeläggningen bidrar kraftigt till den periodvis höga nivån av PM10. Regeringen ser allvarligt på detta. Därför har Vägverket i samråd med Naturvårdsverket och Sveriges Kommuner och Landsting utrett möjliga åtgärder. Slutsatserna redovisades till regeringen i mars 2007. Partikelproblemet märks främst i städer som Stockholm. Men även andra tätorter i Mellansverige är drabbade. Stockholm ligger under delar av året i topp bland Europas städer när det gäller hälsofarliga halter av PM10.

Vad är PM10 och hur farligt är det?

PM10 är summan av alla inandningsbara (mindre än 10 tusendels millimeter stora) partiklar i luften. De kommer från många olika källor – bland annat från avgaser, slitage från vägtrafiken, industrier och energianläggningar. En stor del transporteras från andra platser utomlands och i Sverige. Men på de platser i Sverige där normen för PM10 överskrider domineras PM10 helt av slitagepartiklar från trafiken. I Sverige bidrar avgaspartiklar från vägtrafiken ganska litet till PM10. Det är helt klart att luftföroreningar från trafiken påverkar hälsan negativt på flera olika sätt. Det är dock ännu inte ordentligt utrett vilken roll avgaser från förbränning re-

spektive slitagepartiklar har för olika typer av hälsoeffekter. De studier som genomförts hittills tyder på att slitagepartiklar i första hand påverkar luftvägarna. Det ger luftvägsirritation och personer med astma och KOL (kronisk obstruktiv lungsjukdom) blir sjukare. En av dessa studier är genomförd i Stockholm. I den sågs tendenser till att PM10 knöts till fler öppenvårdsbesök för astma och fler sjukhusinläggningar för luftvägsjukdomar under perioder med stor andel slitagepartiklar.¹

Gränsvärden är till för att skapa ett skydd

Gränsvärdena för luftföroreningar i den yttre miljön är nästan alltid betydligt strängare än de som gäller i arbetsmiljö. Det kan skilja en faktor 100. Men det ska inte tolkas som att partiklar i den yttre miljön i sig är 100 gånger farligare än partiklarna i arbetsmiljön. Det handlar i stället om exponeringstiden och känsliga grupper. Även för den 80-åring som arbetat mycket i sitt liv (femtio års yrkesarbete, 50 veckor per år och 50 timmar i veckan) utgör arbetstiden totalt mindre än 20% av den totalt levda tiden. I befolkningen finns dessutom icke yrkesverksamma grupper med kraftigt förhöjd känslighet för flera av de hälsoeffekter som gränsvärdena ska skydda mot, framförallt barn och äldre, men även vuxna som inte kan arbeta på grund av sjukdomar i hjärta, kärl eller luftvägar. Gränsvärdena i yttre miljön ger därför de mest utsatta i befolkningen ungefär samma skydd som gränsvärdena i arbetsmiljön ger de mest utsatta bland yrkesverksamma. Om det är rätt eller fel kan förstås diskuteras, men det är mer en filosofisk än en vetenskaplig frågeställning.

Dubbdäcken har stor betydelse

Trafiken står för en betydande andel av utsläppet av PM10. Förutom dubbdäckens slitage av vägbanan ger även slitage från bromsar, däck som slits, gammal smuts på gatorna och avgaser upphov till partiklar. Men i vårt land är dessa källor små i jämförelse med dubbdäckens slitage när det gäller utsläpp av PM10. Det konstaterar bland annat Christer Johansson i en rapport från Institutet för tillämpad miljövetenskap.² Sambandet mellan hög dubbdäcksandel och höga partikelhalter är mycket tydligt. De högsta halterna finns i Mellansverige på gator med mycket trafik och dålig cirkulation av luft. Stockholm är ett tydligt exempel. Där är infartsleder som Essingeleden och gator som exempelvis Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan extra utsatta.

Är det bara på våren?

Man har kunnat konstatera i ett flertal studier att dubbdäck sliter upp flera gånger mer partiklar än dubbfria vinterdäck. Slitaget märks särskilt under senhösten, vintern och på våren när gatorna torkar upp. Då kan halten av PM10 som orsakas av dubbens slitage stå för en dominerande del av halterna i Stockholm. Dubbdäcken river loss partiklar hela vintersäsongen så länge dubbarna träffar asfalten. Då snön smälter och gatan torkar virvlar partiklarna upp. Är gatan våt virvlar det visserligen inte upp partiklar just då. Men mätningar av vägslitage har visat att dubbdäck skapar upp emot fyra gånger större slitage på våta gator jämfört med torra. När vägbanorna sedan torkar upp finns det alltså ännu stör-

re mängder slitagepartiklar som kan virvla upp i luften vi andas.

Tycker finska forskare annorlunda?

En del hänvisar till att forskare i Finland har bevisat att dubbfria vinterdäck skapar mer partiklar än dubbdäck. Finska forskare är dock helt överens med svenska experter om att dubbdäck skapar mer partiklar än dubbfria vinterdäck. Det har de också konstaterat i sin forskning. Däremot finns det en finsk studie som visar att dubbfria däck, minst lika mycket som dubbdäck, bidrar till uppvirvling av de partiklar som redan är skapade och virvlas upp från vägstrukturen eller vägområdet.

Men sandningen då?

Vad vi sett i Stockholm är att PM10-halterna stiger kraftigt när dubbdäcken börjar användas och det innan några vägar blivit sandade överhuvudtaget (samma resultat finns också i Norge). Dessutom sänder vi inte de stora statliga vägarna i stockholmregionen. Även intill dessa vägar har vi uppmätt mycket höga partikelhalter. Vi har också sett på andra sandade vägar att en stor del av sandningssanden blåser bort från vägen efter att några bilar kört förbi. Uppvirvling av sandningssand är en av flera påverkande faktorer inne i tätorter där man sänder mycket under vinterhalvåret. Men det är inte en dominerande faktor totalt sett vad gäller PM10-partiklar, utan det som "dammar" längs vägarna på våren är mest större partiklar som inte kan andas in. Det står utom all tvivel att i dagsläget är skillnaden mellan dubbdäck och dubbfria vinterdäck avgörande för produktionen av PM10.

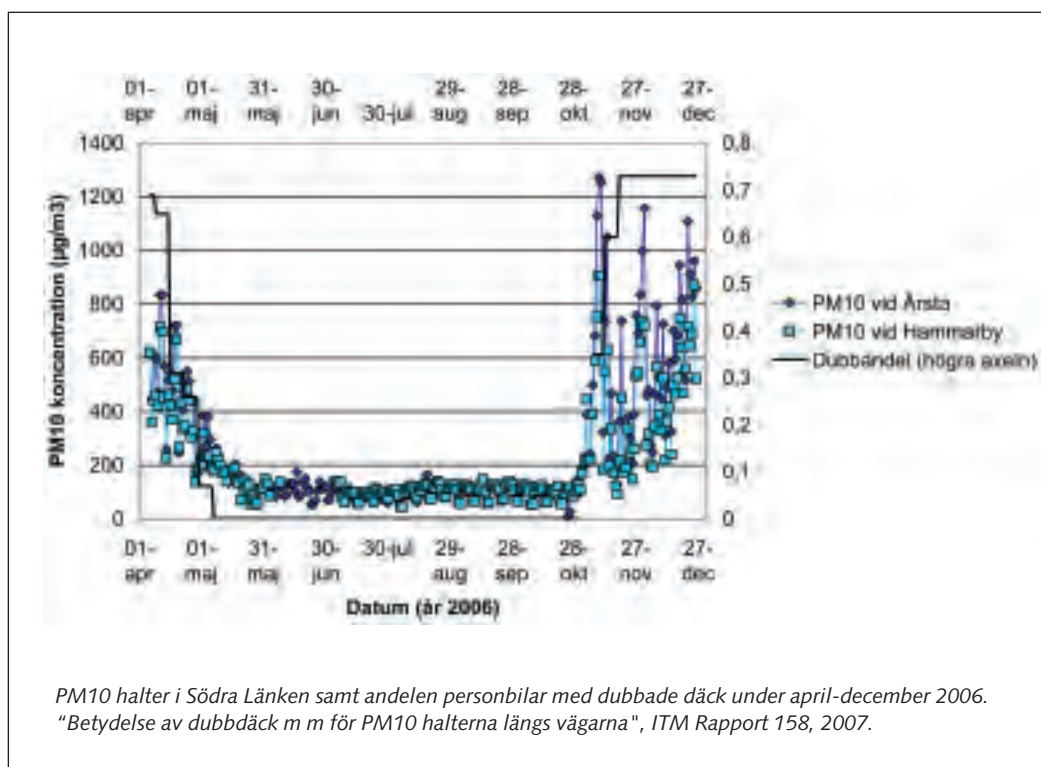
ngar om vinterdäck

Är dubbdäck säkrare?

Enligt däckbranschens egen information har dubbfria vinterdäck som är framtagna för nordiska förhållanden generellt lika goda egenskaper som dubbade vinterdäck vid vinterväglag, utom på våt is.³ När Vägverket studerade samtliga dödsolyckor i Sverige på vinterväg oktober 1999 till april 2002 kunde de inte se någon skillnad mellan dubbade och dubbfria vinterdäck. Varken dubbfria vinterdäck eller dubbdäck var överrepresenterade. Däremot var somnardäck det.⁴ Det är alltså mycket viktigt att använda vinterdäck. Däremot kan man mot bakgrund av bland annat detta bedöma att risken för ökad dödlighet i trafikolyckor på grund av ökad användning av dubbfria vinterdäck är liten.⁵ Undersökningar i Norge visar också att få vinterolyckor beror på val av vinterdäck eller däckkonstruktion. Bilister med dubbfria vinterdäck håller lägre hastighet och längre avstånd till annan trafik och anpassar körningen till underlaget på ett annat sätt än dubbdäcksanvändare. Den nya generationen dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden har goda köregenskaper och den som har en modern bil har ofta även säkerhetshöjande stödsystem som antispladd och antispinn, vilket ökar säkerheten och framkomligheten.

Hur löser man problemet?

Problemet med slitagepartiklar handlar dels om att dubbdäcken river loss partiklar från vägbanan, dels om att partiklarna virvlar upp. Olika försök har gjorts för att förhindra partiklarna från att virvla upp. Med dammbindning kan man minska halterna kortvarigt med 10 till 40 procent. Spolning av gator



PM10 halter i Södra Länken samt andelen personbilar med dubbade däck under april-december 2006. "Betydelse av dubbdäck mm för PM10 halterna längs vägarna", ITM Rapport 158, 2007.

kan minska förekomsten med mindre än tio procent. Sopning har ingen eller endast marginell effekt. Dessa metoder räcker alltså inte. Sopning kan dock hjälpa till att hålla undan de depåer av slitagematerial som kan samlas längs vägarna. En annan möjlig åtgärd är att sänka hastigheten på barmark under vinterdäckssäsong. Lägre hastighet minskar dubbens slitage och lägre hastighet med alla vinterdäck minskar även uppvirvlingen. Mer drastiskt är att stänga av utsatta gator när det är extremt höga halter av PM10. Den absolut effektivaste åtgärden i dagsläget är att minska upphovet från den största källan till höga halter av PM10 – dubbdäcken. Beräkningar utförda av Miljö-

förvaltningen i Stockholm, genom SLB-analys, visar att om användningen av dubbdäck halveras kan halten PM10 sänkas i Stockholms innerstad med mellan 20 och 25 procent.

Kristina Söderberg,
chef för Avdelning Regional Utveckling, Vägverket Region Stockholm

Tom Bellander,
docent och enhetschef för Miljömedicin, Arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting.

1 Forsberg B, Hansson H-C, Johansson Cm fl. Comparative Health Impact Assessment of Local and regional Particulate Air Pollutants in Scandinavia. *Ambio* 2005;34:11-19

2 Johansson C. Betydelsen av dubbdäck mm för PM10 halterna längs vägarna. *Institutionen för tillämpad miljövetenskap, Stockholms Universitet. ITM-rapport 158, sid 6, mars 2007*

3 Se www.dackinfo.nu

4 Johansson Ö, Dödsolyckor vintertid och på vinterväglag samt försök att bedöma betydelsen av däckval på lätta fordon. *Vägverket, PM 2003.*

5 Vägverket. Åtgärder för att minska emissioner av partiklar från slitage och uppvirvling från vägtrafiken. *SA80A 2006:15982, sid 18, 2007-03-22*

Vianor öppnar nätbutik

Däckkedjan Vianor har öppnat nätbutik där kunderna bland annat kan köpa däck och fälgar och även boka tid för montering på närmaste Vianor-verkstad.

- Vår nya nätbutik erbjuder en heltäckande service där styr-

kan är att vi kan erbjuda kunden både produkterna och montering, säger Eddie Runfors, marknadschef för Vianor AB. När en kund till exempel köper däck så kan han samtidigt boka tid för montering hos närmaste Vianor-verkstad. Allt betalas på nätet och kunden kan sedan bara åka till verkstaden och få sina nya däck monterade på bokad tid.

Hemsidan, där beställningen sker,

hjälpes kunden med en däck- och fälgkonfigurator där de kan söka lämpliga däck och fälgar till sin bil. Med konfiguratoren kan kunden prova sig fram hur fälgarna ser ut på sin bil genom att välja sin bilmodell och färgen på bilen.

Kundundersökningar som Vianor har gjort visar tydligt att närhandeln blir allt populärare och 42 procent av de tillfrågade uppger att de först går in på nätet för att söka in-

formation vid däckköp.

- Det finns en tydlig trend att allt fler kunder vill handla på nätet. Vår nätbutik är öppen 24 timmar om dygnet och alla dagar. Kunden kan när som helst i lugn och ro välja sina produkter och boka den monterings tid som passar dem bäst, säger Runfors och tillägger:

- Däcken som beställs på nätet levereras till den Vianor-verkstad som ligger närmast kunden.

Varnar för begagnade däck

En ökad användning av begagnade däck och ett antal olyckstillbud med exploderande däck har föranlett Rubber Manufacturers Association (RMA) i USA att ge ut en folder där man varnar bilägare och även däckåterförsäljare för de eventuella risker som begagnade däck, i synnerhet de utan känd bakgrund, kan medföra. I broschyren pekar RMA bl.a. på risken för att däck kan ha skador och ha lagats på ett oproffsigt sätt och listar 17 olika skador som köparen skall vara uppmärksam på bl.a. förekomsten av bulor i sidväggen, skador i däckfoten, koxningar samt tidigare reparationer.

Stigande priser på Kina-däck

Mellan 3 och 8 procent – så stor prisökning på däck tillverkade i Kina kan däckhandeln räkna med sedan de kinesiska myndigheterna i juni minskade exportavdraget för mervärdesskatt från 13 till 5 procent på färdigproducerade produkter som just däck.

Som exempel kan nämnas att Hankook Tire America den 16 juli gick ut med prisökningar på den nordamerikanska marknaden på upp till 7 procent avseende kinatillverkade pv och lätta last.

Vägverket testar gummiasfalt

Genom att blanda i gummi i asfalten får man i många andra länder betydligt längre hållbarhet på beläggningen. Utöver det har gummiasfalten visat sig kunna minska bullret och mängden partiklar från vägen. Nu kommer Vägverket att testa gummiasfalten i Eksjö, Malmö och Lund.

- Vägverket har gjort noggranna undersökningar kring miljö- och hälsofrågorna i samband med gummiasfalt. Erfarenheterna från andra länder är goda och därför vill vi testa gummiasfalten på de svenska vägarna, säger Mats Wendel, Vägverket.

Gummiasfalten läggs ut på riksväg 32 utanför Eksjö. Där blir sträckan fem kilometer. Även E6 utanför Malmö och E22 i Lund får gummiasfalt. Utanför Malmö blir det fyra kilometer och i Lund två

kilometer. Försöken med gummiasfalt ska pågå under tre år och det planeras för fler försökssträckor under de kommande åren.

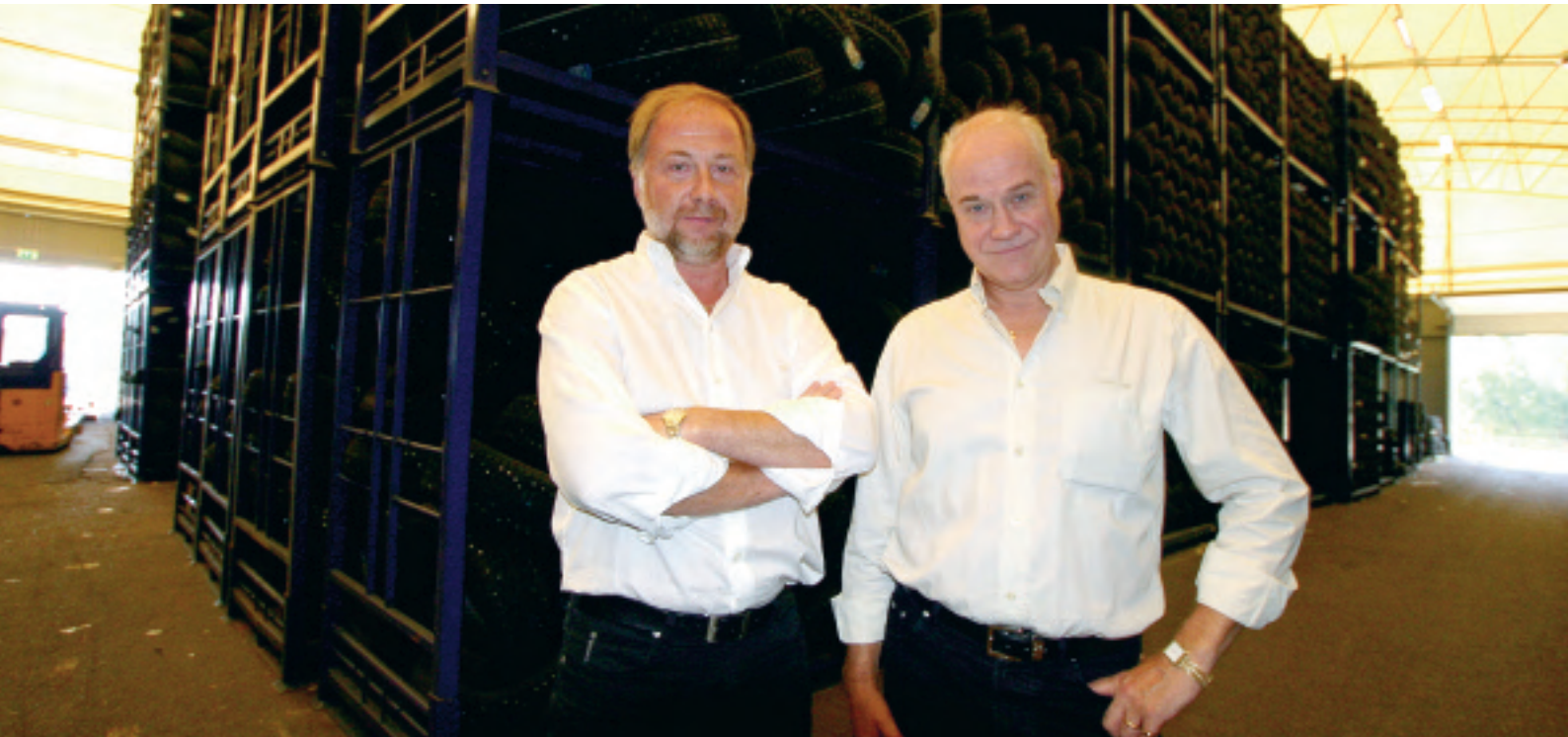
Blandning

- Under försöken kommer fortsatta utvärderingar att göras bland annat avseende arbetsmiljöaspekter vid tillverkning och utläggning av gummiasfalten. Det kommer också att genomföras studier på eventuell påverkan på miljö, säger Anders Berg, projektledare Vägverkets avdelning Samhälle och Trafik.

Gummiasfalt tillverkas genom att man blandar gummigranulat från krossade återvunna bildäck med asfaltens bindemedel. Gummiblandningen tillsätts sedan i asfaltverket på traditionellt sätt. Andelen gummi i den färdiga asfalten är under två procent.

Den här typen av asfalt har använts sedan 25 år i USA. Där har den visat sig ha betydligt längre livslängd än traditionell asfalt. Samtidigt har den minskat bullret och andelen partiklar vid vägen. Något som innebär vinster både för miljön och ekonomin.

Ett telefonsamtal ska lö



– För oss har logistiken blivit allt viktigare för att kunden ska få sina däck och fälg så snabbt som möjligt, säger Jan Bergman, th, och Lennart Johansson, som tillsammans med Claudio Menchini är ägare till InterWheel i Karlstad.

Av Sven-Erik Johansson

Med en effektiv logistik har InterWheel i Karlstad under 22 år byggts upp till en omfattande riktäckande grossist när det gäller däck och fälg. Filosofin i företaget är att ett telefonsamtal ska lösa kundens problem. Därför finns alltid 50 000 däck och 50 000 fälgar i lager som successivt fylls på i samma takt som däck och fälg levereras ut till kund.

– Den målsättning vi har är att en kund aldrig ska få beskedet att de däckdimensioner som de vill beställa inte finns, säger Jan Bergman, en av delägarna i InterWheel. Utan det

som marknadsförs ska finnas i lager.

– För oss har logistiken blivit allt viktigare i vår målsättning och vi kallar oss också för Logistikcenter inom däck och fälg, säger Lennart Johansson, som är en av delägarna i företaget. Jag vill påstå att logistik är helt avgörande för ett framgångsrikt koncept.

I Karlstad har under åren en allt större lagerenhet byggts upp. För närvarande finns 8 000 kvadratmeter under tak.

Stora lagerutrymmen

– Det krävs stora lagerutrymmen för att vi ska klara vår målsättning, påpekar Bergman.

De däckmärken som säljs är Pirelli, Goodyear och Nokian samt det egna importerade GT Radial och EP Tyres som är ett nytt budgetdäckmärke från Indonesien med däck från 13 till 19 tum som också finns som odubbade vinterdäck.

– Med de egna importerade budgetdäcken och de tre premiumdäcken har vi en bra mix. De fyller våra kunders behov som är däck-

verkstäder och bilhandeln. För skulle en brist uppstå i en dimension av ett visst märke kan vi ersätta det med ett av våra andra däckmärken. För kunden riskerar aldrig att bli utan leverans, förklarar Bergman.

Samma gäller också fälgsidan. De fälgar som marknadsförs är Toora, Kronprintz, Pirelli Collection samt det egna märket JCL.

Egen fälgdesign

– Det egna märket JCL svarar för 90 procent av försäljningen, påpekar Bergman.

– När det gäller våra egna fälgar har vi egen design och tar själva fram prototypen och specifikationen som vi skickar till tillverkaren. Så vi gör allt arbete själva utom att tillverka fälgerna, påpekar han.

– En nyhet på fälgsidan är Pirelli Collection som är en exklusiv fälg som vi är ensamma om att marknadsföra i Sverige. Den säljs endast som komplett hjul med Pirellidäck, berättar Peter Claesson, nyanställd som försäljnings- och marknadsansvarig och kommer närmast

från Goodyear Dunlop Nordic där han var ansvarig för bilhandeln.

För företaget blir bilhandeln en allt större kund.

– Det är inom bilhandeln som däckförsäljningen ökar. Framst av färdigmonterade hjul. Det gör att vi alltid har ett stort lager av vinterdäck under hela året, säger Bergman. Samtidigt gäller det för oss att hela tiden ha rätt dimensioner i lager. För varje år sker förändringar när nya bilmodeller kommer ut på marknaden. Vi måste redan då ha dessa vinterdäck i vårt lager för distribution ut till kunderna.

Stora förändringar

– De däckleverantörer vi arbetar med har bra kontroll på vilka nya däckdimensioner som är aktuella så vi har däck när de nya bilmodellerna kommer ut, tillägger Johansson.

Inom däckmarknaden pågår en stor förändring. 2003 svarade däck med hastighetsbeteckningen V, W och Y för 33 procent. 2006 var den 42 procent.

sa kundens problem

Det var 1985 som Jan Bergman startade InterWheel med att sälja Riken-däck.

– Det höll jag på med till 1992 och började då importera GT Radial. Sedan har det fortsatt på den vägen, säger han.

1997 utökades ägarkretsen med Lennart Johansson som drev företaget Global Tyres i Hjo och tre år senare kom Claudio Menchini in som delägare.

Idag finns ett 20-tal anställda i företaget. Av dem finns två säljare ute på fältet. Omsättningen uppgår till 130 miljoner kronor.

All distribution sker externt genom Schenker.

– Order vi får in innan klockan elva levereras dagen efter till kund i större delen av landet, säger Bergman.



Peter Claesson är nyanställd försäljnings- och marknadsansvarig för InterWheel. I bakgrunden några av de fälgar som ingår i en egna kollektionen JCL.

Continental startar dä

Av Sven-Erik Johansson

En ny däckkedja av fristående däckverkstäder håller på att byggas upp av Continental. Namnet på däckkedjan är Best Drive och den första däckverkstaden i Continental-design har öppnats i Värnamo. Målsättningen är att 20 däckverkstäder ska vara klara i år att ingå i den nya kedjan.

För oss är detta ett sätt att profilera oss ut mot slutkund som däcktillverkare, säger Per-Olof Helgé, som är ansvarig för uppbyggnaden av kedjan hos Continental Däck. Samtidigt vill vi höja statusen inom branschen och lyfta fram den genom att utforma däckverkstäderna till att bli mer kundvänliga.

– Vi har inom Continental i



Den första däckverkstaden som har byggt in Continentals nya koncept och som också är den första i landet ägs av Andreas Gustafsson, t v och Tommy Petersson och finns i Värnamo.

Sverige länge diskuterat möjligheterna att bygga upp en däckkedja av fristående däckverkstäder. Vi har i flera år haft Conti Business Club. Det är medlemmarna i den som

utgör ett 60-tal som vi först vänder oss till med vårt koncept. Men även andra däckverkstäder är välkomna, fortsätter han.

Det koncept som Continental arbetar efter för omprofilering av däckverkstaden har tagits fram av Continental.

Ett koncept

– När vi presenterade våra planer för koncernledningen i Tyskland svarade de att det redan fanns ett koncept klart. Det hade utformats för att lanseras i Asien men blev aldrig av. Därför blir det vi nu har startat ett pilotprojekt i Europa för koncernen, berättar Helgé.

Den däckverkstad som är först med konceptet är en helt nybyggd verkstad som ägs av Andreas Gustafsson och Tommy Petersson. Den ligger i industriområdet Hornaryd utmed väg 27 som är Värnamos in- och utfart väster ut.

– Vi har en lång erfarenhet av däckbranschen genom att vi har arbetat med tillverkning och kvalitet till försäljning och har tillsammans 50 års erfarenhet, säger Gustafsson. Nu har vi fått hjälp av däckskolan i Gislaved att utbilda oss och de två

som vi har anställt.

Däckverkstaden har kostat mellan sex och sju miljoner att bygga. I verkstaden är allt det senaste nytt av utrustningen.

Experthjälp

– Vi har haft experthjälp från maskinleverantör vid val av utrustning och utformningen av verkstaden. Så det vi har är toppmodernt, tillägger Gustafsson.

Hela anläggningen är i ett plan och i verkstaden finns tre monteringsplatser.

– Vi har också utrymme för däckförvaring inom byggnaden med plats för 4 000 däck. Hela byggnaden värms upp av bergvärme, fortsätter han.

Till en början blir det enbart satsning på däckservice för personbilar och lätta last.

– Vi startar med det. Ser vi att det finns ett marknadsutrymme för oss även på den tunga sidan kommer vi att bygga ut då den tomtmark vi äger är mycket stor, påpekar Gustafsson.

– För oss var det inte svårt att bygga in vårt koncept i däckverkstaden då vi var med från byggstarten, säger



– Den däckkedja vi kommer att bygga upp med namnet Best Drive blir ett pilotprojekt för Continental i Europa, säger Per-Olof Helgé, Continental Sverige.

ckkedjan Best Drive

Helgé. Därför blir denna verkstad vår referensanläggning som vi kan visa för de övriga som är på väg in i kedjan.

Profilering

– När vi starta en omprofilering av en däckverkstad går vi först igenom vad som måste åtgärdas. Vi bidrar med pengar till de åtgärder som vi föreslår, förklarar Helgé. I vårt koncept ingår också att vi hjälper däckverkstaden med marknadsföring ut mot kund med säljfrämjande åtgärder. Samtidigt kommer vi att ha utbildning för dem som äger däckverkstäderna för att kunna marknadsföra dem på rätt sätt och samtidigt att sälja service och däck på rätt sätt.

Kostnadsfritt

De däckvarumärken inom Continental som kommer att marknadsföras i kedjan är Continental, Gislaved och Barum.

– Det lojalitetskrav vi har är att 50 procent av däckförsäljningen ska vara Continental-däck, säger Helgé.

Utöver det har kedjan avtal med Specialfålgar, CTT, Continova och Colmec.

– Från Continentals sida tar vi inte ut någon overhead-kostnad av medlemmarna i kedjan. Utan all den hjälp de får från vår organisation är helt kostnadsfri, tillägger Helgé.



Den nya däckverkstaden i Värnamo har stora ljusa lokaler och all utrustning är senaste nytt. Hela anläggningen värms upp av bergvärme.

DRF Säljskola har startat

– Jag vet aldrig om jag gjort en bra affär eller ett bra val när jag åker från en däckverkstad, säger Martin Svensson i Nacka. Jag får sällan de frågor och svar jag vill ha utan får mer eller mindre själv stå och välja och det är nästan alltid plånboken som styr valet eftersom jag inte riktigt vet varför jag ska köpa de lite dyrare däcken.

– I dag frågade jag om de billiga däcken funkar på min bil.
– Jo, svarade expediten!
– Varför ska jag då köpa de dyrare däcken, undrar Martin.
– Detta är en vanlig dialog vid de kundundersökningar som vi har gjort vid starten av DRF Säljskola, säger Peter Wilén och Tomas Ohlin, som driver skolan och fortsätter:
– Martin är inte unik. Det är säljande beteende som Martin är ute efter och gärna vill ha. Svar på sina frågor kombinerat med kunnande och tryggheten hos en korrekt säljare som lyssnar och föreslår ett däck som kan passa. Som säljer in däck- et med bra argument och tryggt svar på de frågor han ställer innan han bestämmer sig. Detta är avgörande för vad han kommer att köpa sina däck i framtiden.

Sex säljsteg

DRF Säljskola har startat med utbildning i Stockholm.

– Grunden utgörs av sex säljsteg, förklarar Wilén. Det första är mötet med kunden. Det blir ofta mycket skratt när någon berättar hur de gjort när en vilsen kund har kommit in genom dörren.

De övriga stegen är bland annat behovsanalysen och invändningar.

– Det sistnämnda brukar orsaka diskussioner, säger Wilén. Är det för dyrt så är det väl för dyrt brukar vara den vanliga motfrågan. Ofta är det så att kunden inte förstått varför han ska betala det som står på prislappen och vad han får för de extra hundralappar som det innebär att välja det däck. Det vi lär ut är att säljaren ska förklara detta för kunden. Det vi måste skilja på



DRF Säljskola har startat och här undervisar Peter Wilén en del kursdeltagare i konsten att på rätt sätt sälja däck och service.

är ”för mycket pengar för kunden” och ”för mycket pengar för denna produkt”.

Övriga steg i utbildningen är feedback, samma lag och kommunikation.

Kursprogram

DRF Säljskola har under september haft kurser även i Göteborg och Malmö.

Peter Wilén och Tomas Ohlin som driver säljskolan har arbetat renodlat med utbildning och projektledning i fyra år. De har företaget OWTM (Ohlin & Wilén Taktisk Marknadsföring) tillsammans och har arbetat nordiskt med detta företag med kunder både i Norge och Sverige. Bland sina större kunder finns hela Elköp som äger ElGiganten i Sverige och driver varuhuskedjan

PC-City. Andra kunder de arbetar med är Autover i både Sverige och Norge samt Fredells och Isover.

Bred erfarenhet

Båda två har varit anställda i däckbranschen. Peter som marknadschef och Tomas som under cirka 15 års tid varit allt från säljare till försäljningschef och marknadschef samt VD under tre år.

– Det var i däckbranschen vi träffades, säger Wilén. Och nu är vi tillbaka och ska genom DRF Säljskola hjälpa de däckhandlare och verkstäder som är anslutna till DRF att skapa ett större säljande beteende i sin verksamhet.

Däckia helhetskund hos DGC

Däckia i förlängt sitt avtal med DGC avseende drift- och datakommunikationstjänster till ett värde av elva miljoner kronor. Avtalet omfattar även ett pilottest av IP-telefonitjänster och löper under fyra år.

Däckia är idag en av de största däckkedjorna i Sverige med 61 egna däckverkstäder och samarbetsavtal med 47 däckverkstäder.

Dubbdäcksförbud i Göteborg

Trafikkontoret i Göteborg vill förbjuda miljöbilar att ha dubbdäck om de ska kunna fortsätta att parkera gratis. Om förslaget går igenom kan det börja gälla om två år. Enligt Trafikkontoret skulle det vara den bästa lösningen för att minska andelen dubbdäck.

– Det optimala vore om cirka 20 procent körde med dubbdäck under vintern för annars blir vägarna helt polerade och glashala, säger Erik Bäck, på miljöförvaltningen i Göteborg.

Antalet lokala grossister ökar

De lokala grossisterna med snabba transporter har blivit en viktig faktor i takt med att antalet däckdimensioner ökar och att däckverkstäderna minskar sin lagerhållning. Sedan i somras finns Disab i Stockholm. De arbetar efter samma koncept som Disab i Malmö med lagerhållning av däck och fälg med leverans under dagen.

– Vi är ett systerföretag till Disab i Malmö, säger Johan Söderlind, som äger företaget tillsammans med Stefan Persson i Malmö. Vår målsättning är att långsamt bygga upp företaget till en effektiv distributör till däckverkstäderna i Storstockholm som är vår målgrupp.

– Vi är ett oberoende företag utan koppling till någon leverantör. Vi har ingen försäljning mot slutkonsument eller via Internet och ingen egen däckverkstad. Utan endast försäljning mot gummifackhandeln, påpekar han.

Bra läge

I en företagsfastighet i Spånga finns företaget med 1 000 kvadratmeter lager och 90 kvadratmeter kontorsyta.

– Vi har hittat det perfekta läget för oss, berättar Söderlind. Vi är granne med Best Transport som svarar för transporterna ut till kund.



Sedan i somras finns Disab som lokalgrossist i Stockholm. Delägare i företaget är Johan Söderlind, th. Till vänster om honom Hans Bergström som har övergått till egen verksamhet den senaste tiden.

Vår målsättning är att kunna leverera två gånger om dagen.

De däck som företaget lagerför är Michelin, BF Goodrich, Falken och Marangoni samt DUO däck. Utöver det är de depålager för OCL/Brorssons.

– Den vision vi har är att kunna leverera udda dimensioner snabbt som det är brist på, säger Söderlind. Vi har ett rullande lager på 3 000 däck nu till en början. Det kommer sedan att utökas då vi har en lagerkapacitet på 16 000 däck.

Snabb leverans

– Finns inte beställda däck i vårt lager kan vi fram till klockan 14 beställa i Malmö med leverans nästa dag, fortsätter han. I Malmö finns

i lager däck från nästan alla däcktillverkare som finns på den svenska marknaden.

Etableringen av lokala grossister med snabba leveranser blir allt vanligare. En av orsakerna är att antalet dimensioner inom personbilsdäck ökar för varje år. Det andra är att det ofta uppstår brist på vissa däck vid de stora centrallagren som däckimportörerna har.

– Då vi arbetar nära kund får vi snabbt information om brister och kan bygga upp ett lager av däck som efterfrågas när de finns tillgängliga. Samtidigt är vi lagerhållare åt den enskilda däckverkstaden. Vi blir ett komplement till tillverkarens egen försäljning. Den mixen tror jag blir allt vanligare,

framhåller Söderlind.

Utökning

Det som finns i lager är däck till personbilar och lätta last samt motorcyklar.

– Vi planerar också att under hösten lagerföra balansvikter och förbrukningsartiklar till däckverkstäderna, tillägger han och fortsätter:

– Vi kommer också att kunna hjälpa våra kunder med rådgivning, utbildning och marknadsföring och bli en förlängd arm för däcktillverkarna. Vi har också förstärkt vår organisation genom att ha anställt Urban Andersson som tidigare var anställd hos Goodyear Dunlop som säljare i Stockholmsområdet.

Lättrullande däck

Med hjälp av en gummiblandning från kemiföretaget Degussa ska däcktillverkarna Continental och Michelin tillverka lättrullande däck. Förhoppningen är att minska bränsleförbrukningen i bilar med fem procent.

Blandningen som Degussa tagit fram består av gummi och kisel. Liknande blandningar har tidigare använts men nackdelen är att de släpper ut stora mängder organiska ämnen vid tillverkningen.

Med den nya blandningen säger Degussa minska utsläppen med över 80 procent.

Bridgestone får utmärkelse i Polen

Bridgestone har fått den fjärde utmärkelsen som bästa investerare i Polen. Denna gång är det den engelskspråkiga veckotidningen The Warsaw Voice som har utnämnt Bridgestone till en av landets ledande investerare under fjolåret. Utmärkelsen får koncernen för att de ska bygga en ny fabrik för tillverkning av lastbils- och bildäck för 200 miljoner euro.

Roande återanvändning av gamla däck

Min djuriska park heter Eric Langerts succéutställning som turnerar landet runt i Riksutställningars regi och roar såväl ung som gammal.

Av gamla bildäck, hockeyhandskar, cykelslangar, flytbälten, persiennlameller, paraplyer, skoblock, element, hattaskar och andra grejer som vi alla har i vår närhet har han skapat en utställning med de mest fantastiska varelser i form av krabbor, fladdermöss, pingviner, krokodiler, strutsar och andra djur.

Totalt omfattar utställningen ett 50-tal fantasieggande skulpturer.

Bevisligen kan alltså skrotdäck användas till annat än bränsle, gummimattor och pellets till konstgräsplaner.



På bilden kollar Vallda-killarna Albin, 12 och Hugo, 8 år, en häftig reptil i samband med att Eric Langerts utställning gästade kulturcentrat Vitehall i Kungsbacka.

Ny teknologi för avgaskraven

Av Sven-Erik Johansson

För att klara framtidens allt hårdare krav och den extrautrustning som krävs för att kunna leva upp till allt strängare avgasföreskrifter för lastbilar har Goodyear utvecklat en ny teknologi för sina lastbilsdäck. Den nya tekniken har namnet Max Technologies och bygger på tre nya idéer som är FueMax och KMax samt AirMax som ger 800 kilo mer axelkapacitet utan att påverka fordonens och däckens prestanda negativt.

Utvecklingen av konceptet AirMax är ett resultat av lastbilstillverkarnas önskan om att kunna öka framaxlarnas viktkapacitet utan att det ska få påverka fordonens och däckens prestanda negativt. Orsaken till detta krav är den extrautrustning som krävs för att kunna leva upp till stränga avgasföreskrifter och odelbara laster (exempelvis biltransportfordon). Även behovet av att minska skador på vägar har

blivit en viktig fråga och det finns länder som straffbelägger fordon som orsakar skador, säger man från Goodyear sida.

Ökad vikt

För att kunna leva upp till avgasföreskrifterna kan en lastbil som uppfyller Euro 6 bli hela 341 kilo tyngre vid framaxeln än ett liknande fordon med en motor som bara uppfyller Euro 3. I en lastbil som använder sig av metoden selektiv katalytisk reduktion för avgasstyrning för att uppfylla Euro 4 medför detta en vikt på cirka 191 kilo för den nödvändiga vätskan, pumpen och en större ljuddämpare. Den större ljuddämparen och kylaren som krävs för att uppfylla Euro 6 ökar vikten med ytterligare 80 kilo.

På senare år har också vikt tillkommit på grund av den förbättrade ljudisoleringen runt motorn och extra stänkskydd. Rymfligare och bekvämare förarhytter har ökat tjänstevikten ytterligare, vilket har minskat nyttolasten. Huvuddelen av denna ökning faller på framaxeln.

Lösningen av problemet har blivit en uppgift för däckindustrin för att utveckla däck som erbjuder högre lastindex utan några bieffekter. För Goodyear, som hittills är ensam om att ha löst problemet, blev det AirMax.

– Det finns huvudsakligen två metoder för att öka ett däckes lastkapacitet, dimensionerna kan be-

hållas och ringtrycket kan ökas, eller så kan dimensionerna ökas med oförändrat eller till och med lägre tryck, säger Goodyear och fortsätter:

– Den första lösningen har nackdelen att stommen måste förstärkas för att kunna hantera de ökade krafterna. Som en följd blir däckets tyngre och styvare, vilket leder till ökade skador på vägar, samtidigt som komforten och lastsäkerheten försämras.

Enligt Goodyear är tanken bakom AirMax-konceptet att skapa ett bredare däck utan att öka ringtrycket eller till och med sänka det. Detta skapar en mer homogen kontakt del vilket innebär minskade skador på vägen och en kortare bromssträcka. Däcket är därför mindre styvt vilket innebär att komforten, fordonets livslängd och lastsäkerheten förbättras. Eventuella nackdelar orsakade av skillnader i dimension kompenseras genom däckens förbättrade prestanda, inklusive minskat rullmotstånd och ökad körsträcka jämfört med däck som byts ut.

Slitbanans volym påverkar körsträckan. Ett AirMax 355/50 R 22.5 jämfört med ett vanligt däck i dimensionen 295/60 R 22.5 får AirMax-däcket genom den extra bredden 16 procent mer användbar gummivolum. Om detta omvandlas till extra körsträcka motsvarar detta 15 procent.

Minskat slitage

Tester med fordonsparker med båda däckerna har visat att AirMax-däcket i genomsnitt håller 190 000 kilometer jämfört med ett standarddäck som håller i 135 000 kilometer.

Komforten är direkt beroende av vertikal styvhet. Med AirMax 355/50 R 22.5 istället för ett vanligt 295/60 R 22.5 ökar framaxelns kapacitet med 250 kilo och komfortförbättringen uppgår till tre procent.

Både värme och värmealstringen är lägre. Även med större last generas mindre värme än motsvarande standarddäck.

Trots den bredare slitbanan är rullmotståndet för AirMax 355/50 R 22.5 framdäck 5,5 procent lägre än för standarddäck med dimensionen 395/60 R 22.5. Detta beror på att det lägre ringtrycket är mindre krävande avseende gummits deformation i slitbanan.

När det gäller vikt är AirMax-däcket cirka sju till nio kilo tyngre, men har då en ökad lastförmåga per axel på 800 kilo och ett minimum på 15 procent högre slitbaneslitage. Vilket material som väljs för fälgarna har en mycket större betydelse avseende vikten.

För närvarande visas det nya däckets, hos olika lastbilstillverkare, med dimensionen 375/50 R 22.5 som tillåter ett axeltryck på 8 000 kilo med en liknande diameter som ett standarddäck av typen 315/60 R 22.5 och som utvecklats enligt samma koncept.



Gummiverkstad till salu!

Däckhuset i Svalöv

Medlem i Däckteam säljes p.g.a ryggskada.
2 mans verkstad, fast kundrets sedan 11 år,
bl.a kommunen, Sv Weibull, Sv Lantbruksgymnasium,
+ lantbruken bl.a Sireköpinge Säteri,
Halmstad gård, Axelvalds gård, Knuttorps gård,
Knuttorps skog och Lönnatorps gård.

Hög lönsamhet

Ring för mer info. 0418-66 85 80

PS. Stor Nitrogen försäljning.

NOTERAT

Pirelli slår samman däckfabriker i Turin

Pirelli planerar att slå samman sin produktion av pv-däck med den tunga däck. Båda anläggningarna är belägna i förorten Settimo nordöst om Turin. Tanken är att flytta produktionen av pv-däck till den tunga fabriken och samtidigt skapa en produktionsanläggning av yppersta världsklass, såväl teknologiskt som industriellt. Framförallt skall högprenstandadäck samt OE-däck produceras vid den sammanslagna anläggningen

Vid fabriken för lastbilsdäck som togs i bruk redan 1961 tillverkas idag 2 000 däck om dagen av 600 anställda. Vid pv-fabriken som har 53 år på nacken produceras dagligen 13 000 däck av 1 150 anställda.



Steine Gretarsson, tv, och Börje Ernedahl från Green Diamond presenterade det nya däkmärket Stunner under mässdagarna. Det nya däckets är europeiskt tillverkat.



– Federal-däcken tar allt större marknad, säger Dag Solum, Däcklogistik i Stockholm. Till hösten kommer företaget med sitt första dubbdäck.



För första gången på en mäsas varumärken. Från vänster ett däck av Jaap von Wessum, Vredestein.

Däckexpo – något a

DäckExpo på Elmia i Jönköping i samband med Däckspecialisternas Riksförbunds 70-årsjubileum blev inte riktigt den fullträff som arrangörerna hade hoppats på. Nu blev mässan trots tvekan från branschen om en renodlad däckmessa något som kan byggas vidare på. Ett 50-tal företag ställde ut och i monterarna fanns flera intressanta nyheter för dem som är verk-samma inom branschen.

För första gången visade Trelleborg Wheel Systems upp sin nya produktserie TM900 High Power i Sverige. Det är flaggskeppet i Trelleborgs utbud av ra-

dialdäck för traktorer. Samtidigt är det första däck i det pågående varumärkesskiftet från Pirelli Agricultural till Trelleborg. Green Diamond presenterade ett

nytt varumärke i sin monter. Det var nydäcket Stunner som är ett europeiskt tillverkat sommar-däck.

– För oss blir däckets ett bra komplement till vårt andra nydäck Kenda och våra regummerade däck Da Capo och Green Diamond, säger Steine Gretarsson.

Även i Däcklogistikts monter var det nyheter. Till hösten kommer Federal med sitt första dubbdäck.

I Vredesteins monter var det världspremiär. För första gången på en mäsas visades de tre däcken Vredestein, Maloya och Amtel som är däck från samma koncern.

–Det var först när vi i monter, som vi hade tillsammans med Däck-

forum 2000, började prata om de olika varumärkena som finns inom koncernen som vi kom fram till att det var första gången de tre visades upp på en mäsas tillsammans, säger Jaap von Wessum, VD för Vredestein Däck.

Premiär under mässdagarna var det också för Svenska PangWebbshop som för första gången visades för mässbesökarna.

– I vår Webb-shop finns hela vårt sortiment utom maskiner, förklarar Nils Degerholm, VD för Svenska Pang. Våra kunder kan när de vill gå in på Webb-sidan och beställa det de vill ha. Det vi har gjort är att föra över det som fanns i vår ka-



Utställarna hade lagt ned mycket arbete på sina monter för att det skulle locka besökarna.



I Trygg-Hansas monter var det dubbelt Peter Eckerbom.



Premiär under mässdagarna var handel som här visas av VD Nils



visade ryska Amtel upp sina
ck från MALoya sedan Amtel
mie Baldock, Däckforum och



För däckedjan Deckpartner går det bra och har nu 100 däck-
verkstäder som medlemmar. Ett servicekontor för den svenska
delen har öppnats i Järfälla där fv Lasse Szücs, Kent Carlsson
och Peter Axelsson svarar för verksamheten. I samma monter
fanns också Edéon i Staffanstorps.



Om inte däcken lockar kan kvinnlig ögonfröjd få mässbesökare
att ta det avgörande steget in i montern.

att bygga vidare på

talag till Webb-sidan och de som har besökt vår monter har visat stort intresse för detta enklare sätt att handla.

Arbetsmiljö

För att få bättre arbetsmiljö på däckverkstäderna hjälper det inte bara med effektivare maskiner vid hjulbyten och balansering utan också hjälpmedel för att minska arbets-skador. De som har tagit fasta på detta är Micrologistic i Täby med sin däckkärra och däcklyft som undviker tunga lyft vid förflyttning och montering av däck.

Nytt i deras monter var Däckas-sistenten. Det är en batteridriven

skylift för lagerhantering av däck och fälg med tanke på att det nu är förbjudet att lyfta ett däck eller fälg högre än 1,70 meter.

– Det vi har kombinerat med vår däckassistent är en stege, en plattform att stå på och ett eldrivet höj-/sänkbart lyftplan att lägga godset på, berättar Björn A. Carlsson, Micrologistic. De lager som finns på de flesta däckverkstäder har en höjd upp till 2,5 meter och där är inte truckhantering en bra lösning på grund av utrymmesbrist och begränsad takhöjd.

Trots att besökareantalet bara uppgick till lite över 1 000 personer var utställarna nöjda.

Vi fick tid

– Vi fick tid att tala med var och en som kom. Något som är viktigare än att bara stå och dela ut broschyrer när folk strömmar förbi på en större mässa, var den uppfattning de flesta utställare hade.

– Samtidigt är det viktigt att träffa sina kunder och det kan även bli en del nya, framhöll de.

För maskinleverantörerna är mässorna viktiga. De kan på plats demonstrera sina maskiner för besökarna.

– För oss ger det möjlighet att visa nyheter. Då det är svårt att åka runt till kund efter kund och visa upp det vi har, säger Milan Nikolic,

Nya Däckmaskiner, som tillsammans med Boab Trading och Svenska Hjuldelar visade upp en rad nyheter under mässdagarna.

Gav mersmak

– Om så vi hade önskat oss ett större deltagarantal var det omdöme vi fick från både utställare och besökare positivt. Vi ska nu göra en utvärdering för att se om vi kan gå vidare. För trots allt gav mässan mersmak, säger Hans Claesson, förbundsordförande för Däckspecialisternas Riksförbund.



det för Svenska Pangs webb-
Degerholm.



Bara glada miner var det i Vianors monter.



Stor uppmärksamhet väckte Micrologistics Björn A. Carlsson som visar hur det går till att lagra däck med en begränsad takhöjd.

Däckrazzia med blandat resultat

Efter ett års uppehåll hölls på nytt en till stor del riksomfattande däckrazzia i början av september. Uppslutningen av personal från däckbranschen som svarade för bemanningen tillsammans med NTF vid de över 80 däckrazzior som genomfördes var stor. I några områden var det problem.

-När vi har fått in alla resultat kommer vi att göra en utvärdering hur razziorna genomfördes, säger Sven-Erik Fritz, som är den inom DRF:s förbundsstyrelse som har kontakt med den nationella projektgruppen som har ansvaret för razziorna. Vad jag vet var uppslutningen från våra medlemsföretag inte den bästa inom vissa distrikt. Medan andra distrikt klarade sin uppgift mycket bra.

Utvärdering

– Det är detta vi får titta på lite närmare varför det var problem på vissa



Vid E 4 norr om Ljungby var det full fart och det var också den kontroll i däckrazzian under pressdagen som hade flest bilar.

håll, fortsätter han.

Vid de däckrazzior som Däck Debatt besökte var uppslutningen stor från medlemsföretagens sida och klarade sin uppgift perfekt.

I jämn ström kom bilarna från po-

likkontrollen och många av bilisterna var positiva till att de fick sina däck kontrollerade.

– För oss i Kronoberg har det gått mycket bra. Alla inblandade har insett det värdefulla med däckrazzian och har ställt folk till förfogande, säger Thorwald Dahl, Växjö, som var ansvarig för däckrazzian i Kronoberg tillsammans med NTF.

Positivt

– Vid de fem däckrazzior som vi genomförde är det uppenbart att de fyller sin uppgift. Den uppfattningen hade även polisen när de nu systematiskt kontrollerade alla däck på de bilar som togs in för kontroll. Framst vid däckrazzian i Växjö. Där var det flera skrämmande exempel på blankslitna däck som fick påföljd av polisen. Detta gjorde att det troligen från polisens sida kommer att vara fler kontrol-

ler vid större tätorter än tidigare, fortsätter han.

– Samma sak var det i Jönköpings län, säger Jan Swärd, ansvarig för däckrazzian i Jönköpings län. De flesta bilister som fick föreläggande för olagliga däck var vid den däckrazzia vi genomförde vid Jönköping. Så däckrazziorna behövs för en ökad trafiksäkerhet, vilket både polisen och NTF var helt överens om.

Inga problem

– För oss var det inte några problem att få folk från däckbranschen att ställa upp. Utan efter de år som däckrazziorna nu har hållit på har branschen upptäckt det värdefulla i att vara med ute vid däckrazziorna och informera om bra däckekonomi och nödvändigheten av trafiksäkra däck, påpekar han.



Reaktionerna från bilisterna som valde möjligheten vid poliskontrollerna att få sina däck kontrollerade var positiv. Här en bild från Jönköping där kontrollerna fick göras i hållande regn.

NYA MEDLEMMAR

Salabacke Däck AB

Fredrik Hållander
F.d Svenska Gummicentralen
I Uppsala.

Svennes Däckservice

Sven Adriansson
Skärplinge

Däck & Hjulcentrum AB

Kurt Revestam
Linköping

Filialer

Dekk Partner

Gummiverkstan i Torsby AB

Karl-Johan Axelsson

Karlskrona Däckservice AB

Roger Pettersson

Löthmans Däckservice AB

Rikard Löthman

Däck Team

Däck Team verkstad i Borås

Hans Karlsson

Norsjö Bil & Däck AB

Göran Westergren

Hultvägens Däck AB

Daniel Fransson
Eksjö

Bollnäs Däck AB

Torbjörn Thyren

Däckia

Däckia AB

Lars Höijer
Sollentuna

Korresponderande

Medlem

ESAB/DRF Säljskola

Thomas Ohlin

Ökat tryck för Automässan

Intresset ökar allt mer för Automässan i Göteborg den 16 till 19 januari nästa år. Enligt Svenska Mässan uppgår nettoytan till över 13 000 kvadratmeter och hittills har utställare från nio länder bokat plats.

- Vi förstår att det är högt tryck i branschen, säger Siv Edlund, mässansvarig. För utställarna handlar det om att möta både nya och gamla kunder under mässdagarna.

- Det vi märker är att tillväxtpotentialen främst ligger inom märkeshandeln. Därför gör vi en stor satsning på Automässan, säger Thomas Nummelin, Continova. För oss är det den största marknadssats-

ningen någonsin. Det handlar om en marknadsinvestering på över en miljon kronor. Vi har bokat 600 kvadratmeter, vid mässan för tre år sedan hade vi 425 kvadratmeter.

För Continova är mässorna viktiga.

- Vårt aktiva deltagande är vårt starkaste marknadsföringsinstrument, påpekar Nummelin. Vi visar allt vad vi har, vilket man av förklarliga skäl inte kan göra när man är ute och reser.

- För oss är det viktigt att bredda oss, tillägger han. Det är märkesbilverkstäderna som är den stora tillväxten för oss då det är de som investerar allt mer i däck, men även den traditionella däckfackhandeln rustar upp.

- Men det finns en förskjutning och glidning inom däckbranschen och den försöker vi fånga upp genom vårt deltagande på mässan, fortsätter han.

Produktion flyttas till Lettland

Trelleborg Wheel Systems kommer att lägga ned sin tillverkning av fälgar i Hadsten i Danmark och flytta produktionen till Liepaja i Lettland. Produktionen i Lettland planeras vara i drift under andra kvartalet nästa år medan tillverkningen i Hadsten upphör vid utgången av nästa år.

Verksamheten i Hadsten är inriktad på tillverkning av fälgar för specialdäck till lantbruksmaskiner samt till industrin. Fälg tillverkningen är ett nischområde som kompletterar Trelleborgs försäljning av specialdäck med syfte att erbjuda helhetslösningar för kunder inom dessa områden.

– Vi skapar genom detta förutsättningar för en konkurrenskraftig tillverkning av dessa relativt små serier av specialprodukter, säger Maurizio Vischi, affärsområdeschef Trelleborg Wheel Systems. Liepaja

har ett utmärkt läge och god kompetensbas. Flytten bidrar till att åter skapa lönsamheten och ger förbättrad kostnadsstruktur för denna typ av produkter, vilket stärker vår konkurrensförmåga.

Flyttas gradvis

Produktionen i Hadsten kommer gradvis att flyttas över till enheten i Liepaja under nästa år som kommer att ha cirka 70 anställda.

Av de cirka 80 anställda i Hadsten kommer omkring 70 att beröras av nedläggningen. Ett kontor för produktutveckling och försäljning kommer att finnas kvar med ett tiotal anställda.

Kostnaderna för stängning och produktionsflytt från Hadsten beräknas till cirka 25 miljoner kronor före skatt, varav majoriteten är kassapåverkande främst i år och under nästa år. Investeringen i produktion i Lettland uppgår till omkring 30 miljoner kronor över en tvåårsperiod.

För Trelleborg blir det den första etableringen i Lettland. Sedan tidigare har koncernen verksamhet i Litauen och Estland.

Tillverkningen av fälgar till lantbruksdäck i Sävsjö berörs inte i nuläget av etableringen i Liepaja.

Bra år för Continental

För Continentals division tunga däck blev fjolåret ett bra år. Fjolåret började med en hög försäljningsnivå till originalmarknaden medan eftermarknaden var ostadig. Först under andra halvåret kom en positiv vändning. Under andra halvåret ökade försäljningen till originalmarknaden samtidigt som industridäck stärkte sin marknadsposition.

Utvecklingen på den europeiska däckmarknaden varierade under fjolåret. Trots uppgången inom originalutrustningen bidrog utvecklingen inom eftermarknaden till att det inte kunde förutses några tydliga tendenser. I början av andra halvåret stabiliserades situationen och först då märktes en positiv trend jämfört med 2005. Industridäck lyckades att ytterligare förstärka sin position som global marknadsledare under 2006.

Ökad materialkostnad

Samtidigt steg materialkostnaderna till en sådan nivå att de äventyrade den förväntade avkastningen.

Interna åtgärder och prishöjningar lyckades inte heller helt kompensera de ökade kostnaderna.

– Den europeiska eftermarknaden för lastbilsdäck klarade sig precis, säger Herbert Mensching, försäljningsansvarig för division tunga däck hos Continental. Vi har inte riktigt hunnit smälta fjolårets efterdyningar för det året är fortfarande med oss.

Samtliga marknader började relativt bra i år.

Ökad omsättning

Divisionen för tunga däck ökade sin omsättning 2006 med 6,5 procent till omkring 1,5 miljarder euro jämfört med året innan. Efter konsolidering och engångskostnader ökade resultatet före finansiella kostnader och skatt med nästan tre miljoner euro, vilket innebär en ökning med 2,6 procent. Kostnaderna för råmaterial ökade med cirka 110 miljoner euro jämfört med året innan. Divisionen ökade sin globala försäljning av lastbilsdäck med över fyra procent till nästan sju miljoner enheter.

Divisionen för tunga däck har över 8 000 anställda världen över, med över 2 000 placerade i Tyskland.

Jubileumsfest

Med sång av Lennart Elgestål och Elvis Presley firade Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) sitt 70-årsjubileum med en jubileumsfest på Elmia i Jönköping, som sent kommer att glömmas. Fest hölls i Elmias Lobby Nord där över 250 gäster hade samlats där det serverades en tre-rätters supé med välvalda drycker.



Med en egen skriven inbjudningsvisa bjöd Lennart Elgestål gästerna till bords.



Det var Elvis Presley för hela slanten och mellan maträtterna presenterades hans största hits.

Inbjudningsvisa till DRF:s 70-årsjubileum

Text: Lennart Elgestål

Knö dig in, fast dörra är trång
För här har DRF nånting på gång.
Nu när vi 70 åren fyller
ta dig en frikväll,
du kan adressen.
Så nu vill jag önska er
en trevlig kväll!
Så var så god, att gå till bords!

Kvällens tema var One Night With The King. King för kvällen var Elvis Presley vars liv gästerna fick följa från genombrottet 1954 till hans död 1977. Mellan rätterna presenterades alla hans största hits av orkester och en naturtrogen Elvis Presley med doakör. Det märktes hos många av gästerna att Elvis tillhörde en av deras största idoler.

Nu var det inte bara Elvis och mat utan efter en specialskriven sång av Lennart Elgestål var det dags för förbundsordförande Hans Claeson att hälsa välkommen.

Under middagen dekorerades två trojänare till hedersledamöter för de insatser de har gjort för DRF under många år. Det var Eine Sjölund, Falun, som bland annat har varit förbundsordförande under många år samt Rune Bohlin, Borås, för hans insatser under flera år för däckspecialisterna i Västra Götaland.

Till Årets Däckspecialist hade förbundsstyrelsen utsett Sven-Erik Fritz som fick motta utmärkelsen av förbundsordförande Hans Claeson. Han fick motta utmärkelsen till stor del för det uppmärksammade utbildningsprogrammet Däckskolan för vilket han har ansvaret. Det kanske inte många vet är att Sven-Erik Fritz har arbetat inom branschen sedan 1952.

Eine Sjölund, Rune Bohlin, Sven-Erik Fritz och Lennart Elgestål tilldelades DRF:s förtjänstnål i guld. Utöver det fick de motta en gåva från Däckleverantörernas Förening (DF) som överlämnades av ordföranden Per-Åke Beijersten. Gåvan var ett specialdesignade glas från SDAB där foten är av återvunnet gummi från bildäck.

Efter maten och Elvis blev det sedan dans till fram på småtimmarna.



Från Skåne till Jubileumsfesten kom Anne-Li Håkansson och Hans-Olle Knast.



Tre herrar som trivdes med kvällen var detta gänget från Västsverige. F v Rune Bohlin, Holger Petersfålh och Christer Widholm.



Här hälsar förbundsordföranden Hans Claeson gästerna välkommen till jubileumsfesten.

med *rock'n'roll*



Det kom cirka 250 gäster till DRF:s jubileumsfest och Lobby Nord på Elmia blev fullsatt.



Här har Eine Sjölund, Falun fått DRF kanslidamer till bordet tv Marianne Kalla och Ritva Linde.



Till Årets Däckspecialist hade förbundet utsett Sven-Erik Fritz, Eskilstuna.



Här är det Elsebeth och Ingmar Sjölin, Ulricehamn, som har trevligt vid bordet.



En paus ute i friska luften från jubileumsfirandet föredrog en del.



Roger Knast hade svårt att sitta stilla när orkester och Elvis Presley drog igång med Jailhouse Rock. Vid sidan av honom hustrun Åsa.



Uppskattade underhållningen gjorde f v Jan Swärd, Jönköping och Peter Eckerbom från Trygg-Hansa.



Hedersledamöterna f v Lennart Elgestål, Eine Sjölund och Rune Bohlin fick motta en gåva av Däckleverantörernas Förenings ordförande Per-Åke Beijersten t h.

Årsmöte på rekordtid

Det var stor anslutning av medlemmar när Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) höll sitt årsmöte i anslutning till 70-årsjubileumet i Jönköping. Trots detta genomfördes förhandlingarna på rekordtid. Den enda fråga som kom upp vid sidan av dagordningen var att förbundet ska undersöka möjligheterna att få ett säravtal för gummibranschen. Årsmötet beslöt att förbundsstyrelsen ska undersöka vilka möjligheter som finns.

Bara en motion hade lämnats in till årsmötet. Den var från Sydvästra Sveriges region som föreslog att förbundsstyrelsen ska verka för att DRF fortsättningsvis ska kunna erbjuda framtida haverikommissioner sin expertis vad det gäller olycksdrabbade fordons hjul och däckutrustning. Hittills har ingen kommission inhämtat expertutlåtande vad gäller hjulenheter, vilket är en stor brist, enligt motionen.

Experthjälp

Förbundsstyrelsen ansåg att det var en viktig fråga för DRF och kommer att erbjuda framtida haverikommissioner vid utredningar av olycksdrabbade fordon den expert-hjälp som finns inom förbundet. Det blev också årsmötets beslut.

Förbundsstyrelsens förslag att den branschinformation som finns i STRO-boken ska finnas tillgänglig på alla medlemsföretag godkändes av årsmötet.

När det gäller kedjeförta- gen beslöt årsmötet att de kedjor som ansluter sig till DRF med mer än 50 anslutna verkstäder ska ha en ordinarie styrelsepost i DRF:s förbundsstyrelse och en personlig suppleant på en tid av två år i taget.

När det gäller arvoden till ledamöterna i förbundsstyrelsen beslöt enligt förbundsstyrelsens förslag och samma gäller traktamente och reseersättning. Förbundsstyrelsens förslag om oförändrade avgifter för medlemsföretagen godkändes.

Val

Vid valen omvaldes Hans Claeson till förbundsordförande för tiden

fram till och med nästa årsmöte. Till ordinarie ledamöter av förbundsstyrelsen omvaldes Sven-Erik Fritz och Christer Widholm. Ordinarie ledamöterna Mikael Brundell och Jacob Lamberg har löpande mandat på ett år.

När det gäller kedjeförta- gen går följande representanter från de olika kedjorna som ordinarie ledamöter i förbundsstyrelsen: Mikael Löfstedt, Vianor, Pär Landberg, Däckia, Joakim Petersson, Euro- master, Ulrik Jönsson, Däckpoolen, Harry Bång, Däckteam och Kent Carlsson, Dekk Partner.

Suppleanter i förbundsstyrelsen är John Nilsson och Sören Sahlin på löpande mandat.

Från kedjeförta- gen Lasse Dahlqvist, Vianor, Kenneth Johansson, Däckia, Peter Buhre, Euromaster, Stefan Thorén, Däckpoolen, Lars Kingelin, Däckteam och Peter Axelsson, Dekk Partner.

Regummeringssektionen

I Regummeringssektionen omvaldes Christer Widholm till ordförande. Som ledamöter omvaldes Robert Johansson. Övriga ledamöter är David Bengmark och Sören Sahlin.

Till revisorer omvaldes Bo Hägerström och Lars Johansson som suppleant.

Till valkommite valdes Jan Swärd som sammankallande med ledamöterna Lars Kraft och John Nilsson.

Till ordinarie ledamöter i SDAB:s styrelse valdes Christer Widholm och Mikael Brundell och till suppleanter Sören Sahlin och Jacob Lamberg.

Däckarmedlemmar bildar bolag

Ett antal medlemmar inom däckkedjan Däckarna har bildat bolaget Däckfocus AB. Avsikten med bolaget är att köpa in däckverkstäder. De första övertagandena är redan klara då bolaget har köpt Korsnäs Gummi AB i Falun och Vulcano Däck & Fälg i Sandviken AB med däckverkstäder i Sandviken och Hofors.

- Det är viktigt att påpeka att det inte är kedjan Däckarna som har startat bolaget, säger Mikael von Zweigbergk, kedjeledare för Däck-

arna. Utan det är en del av medlemmarna i Däckarna som har startat bolaget. Samtidigt kommer alla medlemmar i Däckarna att erbjudas att bli aktieägare i Däckfocus. Varje medlem får köpa en post. Ingen får köpa mer än en aktiepost.

– Däckfocus kommer att bilda en verkstadskedja. De kommer att förvärva och starta däckverkstäder. Varje däckverkstad som bolaget köper eller startar blir automatiskt medlem i Däckarna, förklarar von Zweigbergk. Så när Däckfocus växer så växer också Däckarna.

Företagande

– Kedjan kommer att drivas på ett sätt som efterliknar det egna företagandets villkor så mycket som möjligt. Varje person som är chef för en däckverkstad inom Däckfocus och som visar att han har rätt inställning till att driva verksam-



– Det bolag som ett antal medlemmar i Däckarna har startat är öppen för alla medlemmar i däckkedjan och kan köpa sig en aktiepost, säger Mikael von Zweigbergk, kedjeledare för Däckarna.

heten kommer att erbjudas delägarskap eller att köpa företaget, påpekar von Zweigbergk och fortsätter:

– Däckfocus har startats på grund av flera olika skäl både defensiva och offensiva. Defensivt för att inte enbart se på när de fabriksågda kedjorna köper upp Däckarnas medlemmar. När nu bolaget har startats finns också möjligheten att erbjuda en medlem att sälja sitt företag så att det kan stanna kvar inom Däckarna.

Bättre spridning

– Den offensiva delen är att Däckfocus kan köpa eller starta däckverkstäder på platser där Däckarna inte tidigare har några medlemmar. Då växer kedjan och får en bättre geografisk spridning. I detta finns också vår förhoppning och tro att en del av ägare till däckverkstäder som idag ingår i andra kedjor ska visa sitt intresse, tillägger han.

– Den start Däckfocus har fått med att överta Korsnäs Gummi och Vulcano är den bästa möjliga, fortsätter von Zweigbergk. För Däckarna är det glädjande att ha kunnat behålla Korsnäs Gummi som medlem. Tillsammans med Vulcano får Däckarna en starkare representation i regionen.

– Det vi inom Däckarna nu har gjort är unikt, påpekar von Zweig-

bergk. Det är första gången som ett större antal personer som alla har stor erfarenhet av att driva egna däckverkstäder bildar ett bolag tillsammans. Detta gör också Däckfocus unikt. Ägarna vet genom egen, ofta lång, erfarenhet vad som krävs för att driva en gummiverkstad. Samtidigt är det spännande för ägarna att göra något som inte gjorts förut.

Duktiga personer

– Därför söker Däckfocus kontakt med duktiga personer inom branschen som både vet vad det innebär att driva en däckverkstad och som på sikt vill bli egen företagare, fortsätter han.

Däckarna har också förstärkt sin organisation. Mikael von Zweigbergk är numera anställd som kedjeledare för Däckarna. Samtidigt kommer Jens Dahlhielm att arbeta tillsammans med von Zweigbergk. Han är civilekonom och kommer från Öhrlings Pricewaterhouse. Dessutom kommer Arne Rooth att arbeta för kedjan på konsultbasis. Ny medlem i Däckarna är Torleif Granlöf som har köpt tillbaka sina däckverkstäder i Östersund och Järpen som han tidigare sålde till Vianor.

Däckarna har också från första september flyttat sitt kontor till Göteborg.

DF har blivit DFTF

Däckleverantörernas Förening har upphört i och med att medlemsorganisationen numera omfattar numera även fälggrossisterna och tillbehörleverantörerna. Beslut om en ny förening togs för några veckor sedan. Förkortningen DFTF som står för Däck-, Fälg- och Tillbehörleverantörernas Förening.

– Intresseorganisationen DFTF är öppen för alla leverantörer till däckbranschen och inte bara som tidigare däckimportörerna, säger ordföranden Per-Åke Beijersten. Vi har redan hunnit rösta in en del nya medlemmar i den nya föreningen. Samtidigt har flera företag sökt om medlemskap. Så den här förändringen har redan fått ett positivt mottagande i branschen, framhåller Beijersten.

– Genom att samla alla i en organisation säkerställer vi en samordning som stärker hela branschen. Det är inte minst viktigt i den externa informationen och kommunikationen med myndigheter och andra organisationer att vi agerar tillsammans i en organisation. För våra medlemmar är det här ett viktigt steg framåt som kan ge branschen ökad status och tyngd i viktiga frågor, fortsätter han.

Hur påverkar detta relationerna med DRF, Däckspecialisternas Riksförbund?

– Bara positivt hoppas jag, säger Per-Åke Beijersten. Samarbetet med Däckspecialisternas Förening (DRF) fortsätter som tidigare. Vi driver gemensamt Däckbranschens Informationsråd och äger tillsammans Svensk Däckåtervinning AB.

Vi diskuterar och försöker samordna olika frågor som berör båda föreningarna och strävar efter att bli en starkare aktör i de frågor vi tillsammans vill driva, tillägger han.

DRF fortsätter att växa

DRF, Däckspecialisternas Riksförbund, fortsätter att växa och utvecklas. Antalet medlemmar är nu uppe i 636 stycken, varav 34 stycken korresponderande. Det framkom när DRF:s styrelse sammanträdde i Halmstad den 4 september. Samtidigt fick DRF:s nya VD Anders Karpesjö för första gången träffa styrelsen i dess helhet.

– Jag började ju det här jobbet den 1 augusti, så därmed skulle min ”smekmånad” kanske vara över, säger Anders Karpesjö. De ärenden som jag tog upp på dagordningen behandlades positivt så det känns som en bra start.

Till förbundets prioriterade frågor hör haverikommissionsfrågan.

På det senaste årsmötet beslutades att utreda om DRF skulle kunna erbjuda expertis vad gäller hjulenheter åt haverikommissioner. Andra prioriterade frågor är försäljningsstatistik och certifierad däcktekniker, samt skapandet av en verksamhetsplan för åren 2008-2010.

Styrelsens val av Halmstad som plats berodde på två saker. Dels att Tylösandsseminariet ägde rum samtidigt, dels att den nya föreningen DFTF (Däck- Fälg- och Tillbehörleverantörernas Förening) hade ett motsvarande möte i Halmstad. Därmed kunde styrelserna träffas och DRF få direkt information om innebörden i nya DFTF. DRF och DFTF driver tillsammans Däckbranschens Informationsråd och samäger Svensk Däckåtervinning AB. Kontinuerligt för DRF och DFTF en dialog för att finna samordningsvinster där sådana är möjliga.

Ny VD för DRF



Ny VD för DRF är sedan första augusti Anders Karpesjö.

Som VD för Däckspecialisternas Riksförbund har anställt Anders Karpesjö, 51 år. Under de sista tre åren har han arbetat som konsult hos Vascaia AB och dessförinnan tio år i Det Norske Veritas.

Utöver konsultarbetet ansvarade han för att bygga upp DNV:s externa kursverksamhet samt konsultingen inom DNV:s maritima affärsområde i Sverige.

Han har studerat juridik vid Uppsala Universitet och arbetat ett år på tidningen Bergslagsposten och

genomgått IHR för att därefter arbeta som copywriter och konsult på olika reklam- och marknads-kommunikationsbyråer.

– Utöver att min mamma var anställd under många år hos en däckverkstad i Karlskoga är min kontakt med däckbranschen reklamuppdrag för Pirelli samt fordonsindustrin genom Scania, berättar han och fortsätter:

– För mig gäller det nu att sätta mig in i däckbranschen och under två dagar har jag gått Däckskolan och får fortsätta med att etablera kontakter.

Anders Karpesjö är gift och har tre barn. Han är bosatt i Järfälla där han har skaffat sig erfarenhet i olika föreningssammanhang.

Goodyear Dunlop Nordic har fått ny vd

Till ny VD för Goodyear Dunlop Nordic efter Otto Drakenberg har utsetts Dario Vicario. Han är spansk medborgare och kom till Goodyear Spanien i april 2000 som VD för Dunlops varumärke.

Dario har därefter varit direktör för affärsområdet konsumentdäck i Iberia.

Till Sverige flyttade han i maj i år som Consumer Business Director i Goodyear Dunlop Nordic. Han tog examen i Industrial Engineering vid Escuela Tecnica Superior och innehar en Executive MBA från IESE Business School i Spanien.

Dario Vicario bor i Stockholm med fru och två barn. Han kom-

mer att behålla sin tidigare befattning tills en efterträdare har utsetts.

Den tidigare VD:en för Goodyear Dunlop Nordic Otto Drakenberg blir den första december VD för Carlsberg Sverige.



Dario Vicario, ny VD för Goodyear Dunlop Nordic som omfattar Norden och Baltikum.

Vianor

Mikael Löfstedt, 38 år, har börjat som ny VD för Vianor AB. Han har lång erfarenhet av bilbranschen och kommer närmast från Toyota Sweden AB där han var anställd i nio år. De tre senaste åren som strategisk försäljningsansvarig för privatmarknaden. Innan dess var han under elva år anställd hos Saab.



Mikael Löfstedt



Fortsatt dålig koll

Preliminära resultat från de däckrazzior som genomförts runt om i Sverige visar att svenskarna fortsätter att ha dålig koll på sina däck

En tredjedel (33%) av alla undersökta bilar hade minst ett slitet däck, med 3 mm eller mindre mönsterdjup. Samtidigt var det bara ungefär var tionde (11%) som hade koll på att däcken var slitna. De preliminära resultaten baseras på statistik från 1157 bilar, undersökta vid 27 däckrazzior i 11 län, under de två första dagarna av kampanj Däckrazzia 2007. Medelmönsterdjupet på alla undersökta däck var 4,8 mm och andelen bilar med minst ett olagligt däck (mindre än 1,6 mm mönsterdjup) var 4%. Många kör också med dåligt pumpade däck och 9% hade bara 1,6 bar eller mindre lufttryck i minst ett däck. 69% hade inte kollat lufttrycket den senaste månaden eller

visste inte när detta skedde senast. Det genomsnittliga lufttrycket i alla undersökta däck var 2,3 bar.

De preliminära resultaten från årets däckrazzior är i princip samma som vid de däckrazzior som genomfördes runt om i Sverige 2005. Kampanj Däckrazzia har skapat stor uppmärksamhet för mönsterdjupets och lufttryckets betydelse för trafiksäkerheten och miljön. Men det kräver uppenbarligen mer långsiktigt arbete för att nå resultat, när det gäller att motivera svenska bilister att bättre hålla koll på däcken.

När andelen som kör på däck med dåligt mönsterdjup respektive på dåligt pumpade däck minskar, blir det flera vinster, både för den en-



Kampanj Däckrazzia har skapat stor uppmärksamhet för mönsterdjupets och lufttryckets betydelse för trafiksäkerheten och miljön.

skilde bilisten och för samhället i stort. Bra mönsterdjup minskar risken att tappa kontrollen över bilen när det är vått på vägen. Rätt lufttryck i däcken gör att däcken håller längre och minskar bränsleförbrukningen. Vägverkets miljödirektör, Lars Nilsson, betonar att ett av de mest kostnadseffektiva sätten att minska klimatpåverkan är

att ha rätt lufttryck i däcken.

Under hösten kommer en eventuell kampanj Däckrazzia 2008 att diskuteras i den nationella projektgruppen. Samverkansparterna i kampanjen är Polisen, NTF, Bilprovningen, Däckbranschens Informationsråd och Vägverket.



Däckrazzia i Tylösand

Sveriges största och viktigaste trafiksäkerhetskonferens hålls varje år i Tylösand och kallas Tylösandsseminariet. Arrangör är MHF och konferensen pågick 2007 från den 3 till den 5 september, det vill säga mitt under däck-

razziakampanjen. I år firade Tylösandsseminariet 50 år och hade även en internationell del. Närmare 600 personer som arbetar med trafiksäkerhet hos myndigheter, organisationer och företag deltog.

Kampanj Däckrazzia hade likt 2006 en utställning under Tylösandsseminariet och arrangerade även en presskonferens. Vid presskonferensen presenterades de preliminära resultaten från de första två dagarnas däckrazzior (som redovisas ovan).

För att knyta ihop de däckrazzior som pågick runt om i Sverige med Tylösandsseminariet arrangerades en däckrazzia på vägen ut till Tylösand, under morgonen och förmiddagen av konferensens första dag. Många av deltagarna som körde bil till konferensen fick gå igenom en poliskontroll och nästan alla valde också att få sina däck lite mer noggrant undersökta. Att det var en stor del trafiksäkerhetsfolk som stannades i däckrazzian på Tylösandsvägen kan kanske utläsas ur den relativt sett mindre andelen

som hade slitna däck. Även om andelen var mindre än i riket i övrigt hade ändå var femte stannad bil minst ett slitet däck, med 3 mm eller mindre mönsterdjup. Bland trafiksäkerhetsexperter borde andelen ha varit lägre, kan man tycka.



Beställ informationsmaterial

Broschyrställ och broschyrer om vinterdäck respektive sommar-däck kan beställas genom Däckbranschens Informationsråd till självkostnadspris. Man kan även beställa affischer utan kostnad. Den som vill ha en beställnings-

blankett kan ladda ner en pdf-fil på www.dackinfo.nu eller kontakta Däckbranschens Informationsråd tel 0340-67 30 01 fax 0340-849 50 info@dackinfo.se





Ansvarig för den skandinaviska marknaden hos Marangoni är Mats Ruona som håller på att bygga på ett försäljningsnät av däckgrossister i de olika länderna.



I höst kommer Marangoni med det nya dubbdäcket 4 ice och därmed får Marangoni ett däckprogram mer anpassat för Norden.

Marangoni satsar

Av Sven-Erik Johansson

Marangoni som är mest känt för sitt regummeringssystem RTS men att de även tillverkar formar och utvecklar maskiner och teknologi för däcktillverkning är kanske mindre känt. Sedan 1989 satsar de även på produktion av nydäck till personbilar. 1989 övertog de Ceat-fabriken i Anagni utanför Rom när den såldes av Pirelli. Där har Marangoni byggt upp en produktion som ligger på tre miljoner däck om året. Under de sista åren när Pirelli ägde fabriken låg produktionen på 400 000 däck om året.

Produktionen i fabriken har ökat kontinuerligt och därmed satsningar på nya marknader. Flera medarbetare i företaget har gedigna kunskaper efter att tidigare ha arbetat för andra däcktillverkare. Idag säljs 18 procent av produktionen i Italien och 82 procent på export. Den totala kapacitet

en i fabriken ligger på 3,5 miljoner däck.

– Därför satsar vi nu på nya marknader framförallt i Europa och speciellt viktigt för oss är Skandinavien, säger Derek Carruthers, marknads- och försäljningsansvarig hos Marangoni. För att få en starkare ställning i Skandinavien kommer vi i höst ut med ett nytt dubbat vinterdäck 4ice. Vi börjar lite blygsamt med fyra dimensioner som sedan kommer att utökas.

Från grunden

– Marangonis personbilsdäck har tidigare marknadsförts i Sverige av olika mindre importörer av och till, vilka kanske inte hade kapacitet att växa med oss och för att vi inte satte tillräckligt fokus på denna marknad, säger Mats Ruona, ansvarig för Marangoni Tyre i Skandinavien.

– Vi bygger nu upp försäljningen från grunden i de nordiska länderna. I Norge har vi en bra plattform med Nordisk Däck Import (NDI) som importör med sina över 200 fristående däckverkstäder anslutna till SuperDekk. I Sverige har vi två grossister. Det är Disab i Malmö som täcker Skåne-regionen och som nu även finns i Stockholm. Den andra är Gummigrossen i Örnsköldsvik som svarar för resterande delar av landet samt även Stockholm. I Finland har vi en lokal grossist KM-RRR Yhtiöt OY som täcker hela landet och har redan lyckats bygga upp ett bra återförsäljarnät.

– Det vi nu får är ett mer anpassat däckprogram för Norden med det nya dubbdäcket. Ett dubbdäck har stor betydelse för försäljningen och ger uppmärksamhet på marknaden. I vårt program finns också odubbade vinterdäck Meteo Esc och Meteo HP, fortsätter han. Det nya dubbade vinterdäcket har en ny gummiblandning med riktningstämmt mönster och ny sidväggskonstruktion förstärkt skulderna för bättre sidostabilitet och bättre grepp på snö och is. Gummiblandningen är HA-oljafri utvecklad för det nordiska klimatet. Däckets tester har utförts både i Italien och finska Ivalo.

Eget kraftverk

Vid fabriken i Anagni har man ett eget kraftverk som med en patenterad metod eldas med kasserade och gamla däck. Vid förbränning återvinns kemiska beståndsdelar från materialet genom en speciell process och används på nytt i produktionen av däck. Det övriga energiåtervinns till värme som sedan omvandlas till elenergi. Den el som företaget inte själva använder säljs vidare ut på stamnätet.

– Det är ett unikt system som Marangoni är ensamma om och har patent på, säger Ruona.

De däck som marknadsförts i Sverige utöver det nya vinterdäcket är sommardäcken Trio, Vanto, Zeta Linea och Mythos samt SUV-däcket Maxo och M100LT för lätta last.

Garanti

– Det program vi har av sommardäck omfattar 95 procent av personbilsparken, påpekar Ruona. Vi har också det nya sommardäcket Verso som är ett T-, H-, V- och W-däck som utökas med fler dimensioner upp till 17 tum. De har en slitbana med Cap/Base-metoden. Samtliga däck från Marangoni har garantin Lifetime Warranty. Det betyder att om däckets får någon skada byts det ut mot ett nytt.

– Detta är för att ge konsumenten en säker i fall något inträffar, säger Ruona.

Stora investeringar har gjorts i fabriken och 50 miljoner euro har investerats de sista fem åren samt i en ny lagerbyggnad för 12 miljoner euro.

Ny teknologi

– Framför oss har vi också ett ambitiöst investeringsprogram. Både i utvecklingen av nya däck och snart bland annat en revolutionerande ny teknologi MTM, vilket är en helautomatiserad industriell produktionslinje för en rationellare produktion med en hög kvalitet, säger Carruthers.

Själva koncernen Marangoni omsätter 340 miljoner euro och har 1 800 anställda. Av det koncernen tillverkar stannar 41 procent i Italien och 40 procent exporteras till övriga Europa och resterande till övriga världen.



– En speciellt viktig marknad för oss är Skandinavien, säger Derek Carruthers, marknads- och försäljningsansvarig hos Marangoni.



Det är en modern fabrik som Marangoni har byggt upp efter att de köpte den gamla Seat-fabriken av Pirelli.

på Skandinavien



-För oss har bristen på entreprenaddäck, och främst de över 26,5 tum, haft fördelar och vi har ökat produktionen med 50 procent, säger Thomas Linder, ägare till Emgeve i Malå, th. Här tillsammans med sonen Jon.

Brist ökar produktionen

Av Sven-Erik Johansson

Bristen på nya entreprenaddäck och främst EM-däck har ökat efterfrågan på regummerade däck. Emgeve i Malå är ensamma i Skandinavien om att ha renodlat sin regummeringsverksamhet till att bara omfatta stora däck. Där märks den bristsituation som har uppstått. Under de senaste två åren har produktionen ökat med 50 procent.

-Det är nya radialdäck från 26,5 tum och uppåt som det är svårt att få tag i. Vi märker det tydligt då vi dagligen får förfrågningar. Trots att produktionen går på högvarv har vi svårt att kunna leverera till alla som vill ha. I höst kommer vi att utöka personalstyrkan med fyra anställda och hoppas att det ska hjälpa oss en del, säger Thomas Linder, ägare till Emgeve AB.

Orsaken till den globala brist som har uppstått av EM-däck är den världsomspännande högkonjunkturen och den industriella utvecklingen i Asien. Det har ökat efterfrågan på entreprenadmaskiner, samtidigt som alla gruvor bryter så mycket malm de hinner med för att klara efterfrågan.

Nya gruvor

-Vi märker det här i Norrland då nya gruvor har startats och i en del nedlagda gruvor har brytningen återupptagits. Det ökar efterfrågan på både maskiner och däck, påpekar Linder. Samtidigt krävs det nya vägar och upprustning av gamla vägar för att kunna forsla malmen från gruvorna. Även till dessa arbeten krävs det entreprenadmaskiner. Så den situation vi befinner oss i är som en uppåtgående spiral där efterfrågan hela tiden ökar i takt med att de däck som finns på maskinerna slits ut.

Den brist på EM-däck som har uppstått förväntas pågå två till tre år till. Däcktillverkarna investerar i utökning av produktionen i de fabriker som finns och etablerar

också nya fabriker. Frågan är vad som händer när det blir jämvikt i tillgång och efterfrågan.

Ökat medvetande

-Fördelen med den situation vi nu har är att vi har kunnat öka priserna och får betalt för de investeringar som har gjorts de senaste åren för att förbättra produkterna. Samtidigt har medvetenheten hos företagen ökat för de ekonomiska fördelar som det är med regummerade däck. Det märker vi genom att efterfrågan på EM-däck även har dragit med sig de mindre däcken. Det är bara att hoppas att denna medvetenhet hos företagen kommer att fortsätta även när tillgången på nya däck ökar, framhåller Linder och fortsätter:

- Det som också kan inträffa är att tillgången på bra stommar kan minska då företagen låter däcken vara kvar på maskinerna till de är totalt utslitna. Så effekten för oss regummerare av den däckbrist som har uppstått kan bli som att kissa i byxorna. Först värmer det gott och sedan blir det iskallt.

- För oss regummerare gäller det nu när efterfrågan är på topp att informera om bra däckekonomi hos våra gamla kunder och främst bland

de nya som nu har tillkommit. För den situation som nu har uppstått kommer att plana ut, tillägger han.

Nya aktörer

Utöver regummering har entreprenadföretagen också upptäckt att för vissa arbeten går det att använda diagonaldäck på sina maskiner. Samtidigt är det inte bara de stora däcktillverkarna av radialdäck för EM som ökar produktionen. Nya aktörer är på väg in på marknaden. Det är däcktillverkare främst i Kina och Indien som har börjat lära sig radialtekniken vid tillverkning av EM-däck.

- Detta är något vi har märkt då vi ibland får in stommar från dessa länder. Kvaliteten har successivt ökat och främst gäller det Kina, säger Linder.

Emgeve startades 1978 som däckverkstad i Malå. 1991 utökades den med regummering. Idag regummeras 2 000 entreprenaddäck om året. Till företaget hör också en däckverkstad i Kristineberg ett par mil från Vilhelmina. Av de däck som företaget regummerar går merparten till mellersta och södra delen av Sverige.

Företaget omsätter 25 miljoner kronor och har 20 anställda.

Däck för anläggningstrafik

Continental lanserar en ny däckserie för anläggningstrafik. Det är HSC 1, HDC 1 och HTC 1. Det som skiljer däcken från sina föregångare är större mönsterdjup och ökad volym gummi i slitbanan.

Den globala anläggningstrafiken står för runt 750 miljarder kilometer per år. Körning sker både on-road och off-road. För fordon som huvudsakligen körs på vägar är HSR 1 och HDR+ de bästa däcken medan HSO och HDO är konstruerade för renodlad off-road. De nya däcken som nu lanseras passar in mellan dessa två an-

vändningsområden.

Den nya däckserien har ett starkare andra och tredje bälte i stommens gördelpaket som gör däcken mer robusta.

– Den nya 1-serien har blivit mer förbättrad vad gäller hållbarhet och milage jämfört med den tidigare generationen av +-däck, säger Karim Fraiss, produktutvecklingsansvarig på divisionen för tunga däck hos Continental AG.

– Den nya serien känns igen på utseendet. Tidigare fanns det endast en version av HSC+ med kraftiga skuldror och tre runtgående spår. Däckmönstret på HSC 1 varierar beroende på däckstorlek som är 11-, 12- och 13 R 22,5 som är vanliga för terrängbruk och har tre spår och känns igen på skuldran som är optimerad för grepp, fortsätter han.

Liknande förbättringar har gjorts på drivdäcket HDC 1. Samtidigt har de vinklade hörnen på mönsterklackarna förbättrat däck-

ets självrensande förmåga och att däcksidorna buktar mindre än tidigare.

NOTERAT

Goodyear hjälper bilister spara pengar!

För andra året i rad genomförde Goodyear i somras den stort uppslagna kampanjen "Free Air" på den nordamerikanska marknaden. Bilförare inbjöds då att utan tidbokning rulla in till en Goodyear-återförsäljare för gratis kontroll av lufttrycket och däckens mönsterdjup. Vid behov justerades också lufttrycket.

– När bränsleprisernas är så höga som de är idag är det lätt att förmedla vikten av däckunderhåll, säger Goodyears Joey Vaselli och räknar med att Goodyears sommarkampanj kan bespara USA:s bilförare mer än 1,5 miljard dollar i onödiga bränslekostnader!



Regummering av däck var ett synligt tema i hallarna för däck vid årets Autopromotec i Bologna. Till stor del beroende av brist på stora nydäck i radialteknik.

Rekordmässan



Här bjuder Sven Möller, Safety Seal Europé, th, Sonia Matteoni och Udo Lippert på en tallrik med svenska delikatesser.

Av Sven-Erik Johansson

I högsommarvärme med över 30 grader hölls årets Autopromotec i Bologna. Årets mässa slog alla rekord med en utställningsyta på 130 000 kvadratmeter fördelat på elva hallar. Antalet utställare uppgick till över 1 300. Om så mässan pågick under fem dagar var det svårt att hitta rätt. Värmen gjorde också sitt. Efter en timme minskade intresset vad som fanns i de olika mostrarna.

Det gäller att veta vad man är ute efter, säger Benny Kristensen, ägare till Nordisk Däck Import i Danmark. Veteran efter att ha besökt alla Autopromotec sedan 1977.

– Det går inte att besöka alla hallarna. Utan koncentrera sig på dem som har produkter som man är intresserad av. I mitt fall däck och maskiner för däckverkstäder säger han och fortsätter:

– Samtidigt har mässan utvecklats allt mer att bli en mötesplats för de olika aktörerna inom branschen för att träffas. De direkta nyheterna bland det som visas upp i de olika mostrarna blir allt mindre. Samtidigt har utställarna lärt sig att när de har en stor nyhet för branschen har de en egen visning och presentation av sin produkt. Risken finns annars att de försvinner i det stora utbudet.

Förändring

Det som märktes i de hallar som var avdelade för däckbranschen var förändringen på regummeringsidan. Det som nu gällde var stora vulkaniseringspressar för däck 26,5 tum och mer. Till stor del beroende på den brist som är på nya stora däck.

– Det är på regummeringsidan som den stora förändringen har



– Autopromotec har utvecklats till en mötesplats för branschen och de direkta nyheterna bland det som visas upp i de olika monterarna blir allt mindre, säger Benny Kristensen, ägare till Nordisk Däck Import, som har besökt mässan i Bologna sedan 1977.



Bland besökarna från Sverige fanns också Hans och Inga Elf från Vanadis Gummi i Stockholm tillsammans med DRF:s förbundsordförande Hans Claeson, th.

skett. När jag besökte mässan under de första åren var regummering mycket stort. Det har sedan minskat och främst när det gäller personbilsdäck, påpekar Kristensen. Orsaken är att nydäcken har blivit billigare. Främst däck från Asien och då Kina som har fått en allt bättre kvalitet. De stora kinesiska däcktillverkarna har teknisk support från de stora internationella däcktillverkarna som en gång de mindre europeiska däcktillverkarna hade. Allt går igen.

Trots att det i förhandsreklamen för mässan var uttalat att det främst skulle satsas på utställare från Europa fanns många utställare från Asien och då främst från Kina på plats. Dels i egen monter eller hos en europeisk importör.

– Så det är ingen konst att hitta däck, säger Kristensen. Trots det har det blivit en helt ny marknad. Alla vill sälja stora däck. Det har blivit svårt att hitta till exempel 13 tum. Några företag har helt stoppat tillverkningen av dessa då prisnivån är för låg. Vill man köpa mindre däck är det nästan nödvändigt att affären också omfattar däck i 16 och 17 tum. Så mycket talar för att de mindre däcken blir dyrare.

Många besökare

På plats var också rätt många svenska besökare. Det hade varit fler om inte flygförbindelserna i Europa de

första dagarna mässan var öppen hade drabbats av stora förseningar och inställda flygavgångar på grund av bland annat strejk.

Bland besökarna fanns hela ledningen för Däckforum 2000 i Göteborg och representanter från CTT.

På maskinsidan fanns Milan Nikolic från Nya Däckmaskiner bland besökarna och även Hans Claeson som hade sällskap med Hans och Inga Elf från Vanadis Gummi.

– Några direkta nyheter upptäckte jag inte, säger Nikolic och får medhåll av Hans Claeson. Utan mässbesöket för mig är att träffa gamla vänner inom branschen hos de olika företagen som ställer ut. För de kontakterna är viktiga.

Viktig mässa

Svenska utställare var det inte många. På plats med stor monter var Safety Seal Europé.

– För oss är detta en viktig mässa, säger Sven Möller, marknadschef för Safety Seal. Då vi i montern också har representanter för de bolag i Europa som säljer våra produkter.

På plats med egen monter var också Alesco International i Göteborg som tillverkar induktionsvärmare. På plats fanns också Car-O-Line Sweden AB, Hedson Technologies AB och Opus Prodox AB.



En av de svenska utställarna var Alesco International i Göteborg. I montern fanns Lars Hammerstrand, tv, och Neil McCartney.

Däck för fjärrtrafik

Två nya lastbilsdäck för fjärrtrafik har Goodyear kommit med i sommar. De båda däcken har den nya tekniken FuelMax som ingår i det som kallas för Max Technology. FuelMax är en ny innovativ blandning för slitbanan med högt innehåll av kisel i kombination med ett särskilt utvecklat slitbanemönster.

Prestandan för däck på lastbilar i fjärrtrafik utgör 30 procent av den totala driftskostnaden. En nyligen gjord undersökning av Mercer i Tyskland visar att däck påverkar fyra av nio prioriterade områden för lastbils kunder. De fyra områdena är bränsleförbrukning, tillgång till reservdelar, tidsåtgång för reparationer och kostnad per kilometer.

Stor andel

Samtidigt utgör fjärrtransporter en allt större andel av den totala transportmängden i Europa. De utgör för närvarande uppskattningsvis 70 procent och samtidigt ökar den totala mängden gods.

De båda nya däcken är Marathon LHS II för styraxel och LHD II för drivaxel. Den nya gummiblandningen i slitbanan minskar rullmotståndet och däckets slits mindre och jämnare samtidigt som egenskaperna på vått underlag har blivit bättre.

Längre körsträcka

LHS II-däcket har ett slitbanemönster med fem ribbor och sex ribbor på däck med relationen 65 och högre. Dessa förlänger körsträckan ytterligare och ger ett jämnt slitage.

För bättre bromseffekter på vått underlag har däckets sidokantlameller och Flexomatic lameller med 3D-BIS väffelblandsteknik. För att skydda däckets mot inträngande stenar finns ett skydd in-

Rullmotståndet testades av Marathon-däcken med två identiska Daf XF 105,460 med nya respektive tidigare generation LHS- och LHD-däck. Bilarna rullade fritt från 40 km/h och bilen med de nya däcken rullade cirka 30 meter längre.



tegrerat i spåren, vilket ökar regummeringsförmågan.

LHD II-däcket för drivande axlar har utformats parallellt med LHS II-däcket. Lastbilsmotorer med en effekt som överstiger 500 hk och i synnerhet bromssystem med avancerade retardrar alstrar krafter som tidigare däck inte var utformade för. Därför är det nya däckets första rotationsbestämda för drivaxlar som Goodyear har tillverkat.

Tänjbar stomme

Stommen av metalltråd har fått en ny utformning som gör den extremt tänjbar. Metalltrådarna förstärker motståndskraften mot sprickor och förhindrar korrosion och förbättrar hållbarheten och motståndskraften mot skador.

Däcket LHS II finns i nio olika dimensioner från 55 till 80 profil. LHD II finns i sju olika dimensioner från 60 till 80 profil.



LHS II har ny gummiblandning i slitbanan som minskar rullmotståndet och förlänger körsträckan och ger ett jämnare slitage.

LHD II är det första rotationsbestämda däck för drivaxlar som Goodyear har tillverkat.

Ny generation lastbilsdäck

Av Sven-Erik Johansson

Däcken Regional RHS 11 för styraxlar och Regional RHD II för drivaxlar är de första däcken i en ny generation från Goodyear med KMax Technology som ingår i Max Technology. KMax Technology är en kombination av specialiserad däckkonstruktion, mönsterutformning och speciella material. Däcken klarar upp till 25 procent längre körsträcka jämfört med tidigare.

Regionala transporter är mycket krävande för däck. De finns på fordon som startar och stannar ofta, utsätts för stora sidokrafter på vägar och rondeller. Samtidigt utgör regionala transporter den största sektorn inom marknaden för lastbilsdäck och står för 45 procent av försäljningen. Det kan översättas till ett marknadsbehov på nästan två miljoner däck per år.

En bedrift

– Kraven på dagens däck för regionala transporter är tveklöst högre än förr. Driftförhållandena är mycket tuffare och dessutom används de inom fler områden. Att kunna ut-



Ny försäljningschef för lastbilsdäck hos Goodyear Dunlop Nordic är Serge Daleiden. Han kommer närmast från Goodyear Dunlop i Tyskland.

veckla denna nya däckgeneration som lever upp till de tuffare kraven och med råge överträffar föregångaren och konkurrensen är en bedrift för oss, säger Henry Johnson, VD för lastbilsdäck hos Goodyear Dunlop Tires Europé.

För att uppnå de nya fördelarna har gummiblandningen i slitbanan fått en hög andel kisel och ett speciellt utformat tvärbindingssystem. Det ger bättre motståndskraft mot slitage, bättre väggrepp på vått underlag samt bättre bränsleekonomi. Slitbanans mönster har fem rib-

bor. Flexomatic lameller med 3D-BIS väffelbladsteknik och kantlameller är integrerade i däckets för att få bra bromseffekt vid vått underlag och jämnt slitage.

Tänjbar stomme

Stommen av metalltråd är extremt tänjbar och förstärker däckets motståndskraft mot sprickor och förhindrar korrosion och förbättrar hållbarheten och motståndskraften mot skador.

TÜV har utfört jämförande tester mellan det nya RHS II och konkur-

renter. Testet visade att det konkurrensdäck som jämfördes med RHS II hade över 13 procent sämre resultat när det gällde rullmotstånd.

Testen för bromseffekt på vått underlag utfördes på betong och asfalt. På betong var RHS II över fem procent bättre än sin föregångare RHS och över åtta procent bättre än konkurrenten.

Regional RHS II finns i nio olika dimensioner och RHD II i åtta olika dimensioner.



RHS II är ett nytt regionaldäck för styraxlar och är bland de första däcken i Goodyears nya generation.



RHD II för drivaxlar med den nya tekniken som klarar upp till 25 procent längre körsträcka jämfört med tidigare däck.

Dubbdäck för varubilar

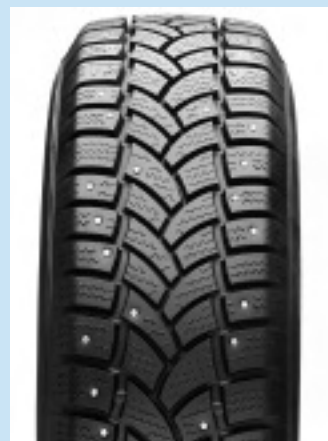
Vredestein kommer i höst med ett nytt dubbdäck som är speciellt utvecklat för varubilar. Däcket Comtrac Ice ingår i företagets Comtrac-serie.

Däcket har en riktad slitbana med två långgående spår. Gummiblandningen i slitbanan är utvecklad för att klara mycket låga temperaturer på både snö och is. En extra säkerhetsgaranti är att däckstommen har stål förstärkningar.

Dubbarna i däckets av hårdmetall. Dubbkärnans hårdhet och mått har specialanpassats till slitbanans

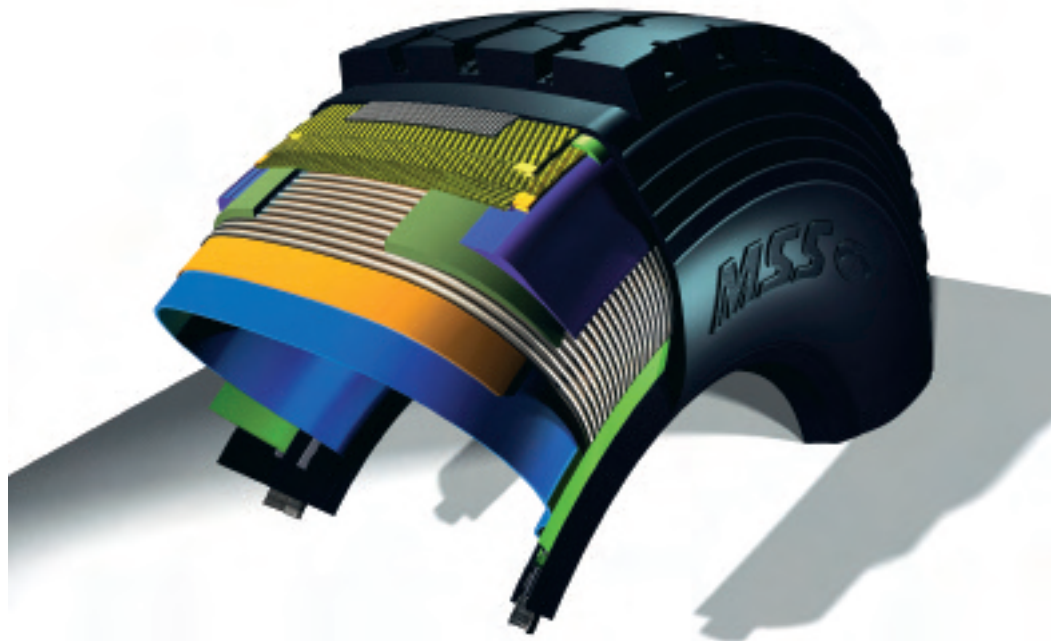
utslitningsgrad. Dubbkonstruktionen använder en trippelflås som minskar risken för dubbförlust. Däcket finns i sju dimensioner i 15 och 16 tum samt i profilerna 65- och 70 profil.

Vredestein har kommit med ett dubbdäck som är särskilt utvecklat för varubilar.



Av Sven-Erik Johansson

Goodyear lanserar nu sitt Duraseal lastbilsdäck i Europa. Det är däck som reparerar sig själv vid en punktering. Det första däck med Duraseal-tekniken är det nya lastbilsdäcket Omnitrac för blandad körning. Genom ett inbyggt tätningsmedel i däck hindras luft att läcka ut om ett föremål med en diameter upp till sex millimeter tränger in i slitbanan.



Däcken med Duraseal-tekniken har ett extra lager i slitbanan, som är gul på bilden, som är tillverkad av en särskild geléliknande gummiblandning som flyter in i punkteringen och skapar en lufttät tätning.

Däcket som reparerar sig själv

De första däck på den europeiska marknaden med den nya tekniken är Omnitrac MSS styrdäck och Omnitrac MSD drivdäck. Båda däck i dimensionen 13 R 22.5. Dessa däck finns tillgängliga för eftermarknaden och för originalmontering till lastbilar tillverkade av Renault och Volvo.

I år kommer också MSS- och MSD-däck med dimensionen 315/80 R 22.5 och MSS med dimensionen 385/65 R 22.5 att finnas på marknaden. Dessa däck är utformade för användning inom byggnads- och avfallsindustrin.

Etablerad produkt

På mycket kort tid har Duraseal blivit en etablerad produkt. Att både Renault och Volvo erbjuder däck på sina fordon för byggsektorn visar detta, säger Pietro Saletta, marknadsdirektör för lastbilsdäck i Europa för Goodyear Dunlop.

Däcken med Duraseal-tekniken är konstruerade med ett extra lager i slitbanan. Det är tillverkat av en särskild gul geléliknande gummiblandning som flyter in i punkteringen och skapar en lufttät tätning när ett föremål till exempel en spik tränger in i däck. Den kan täta en punktering som är upp till sex millimeter grov och kan göra det upprepande gånger utan att

däcket behöver repareras och utan att ny tätningsmassa behöver fyllas på.

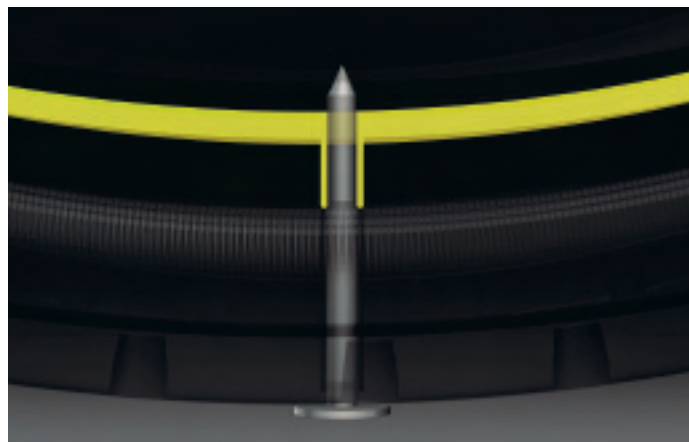
När föremålet som orsakar punktering tas bort flyter tätningsmassan in i håligheten.

Klarar regummering

Föremålen i däck kan vara kvar under den tid då lastbilen är i drift. Vid en uppvisning klarade en lastbil avsedd för blandade tjänster av att få 51 punkteringar utan att förlora trycket. Tekniken påverkar inte däckets regummeringsförmåga då det är fritt från lösningar och brandsäker. Efter regummering finns den speciella gummiblandningen kvar i däck.

Flytande tätningsmedel kan orsaka balanseringsproblem. När Goodyears ingenjörer för fem år sedan återupptog arbetet med tätningsmedel för däck var inriktningen att det inte fick påverka däckets balansering. Denna gång för lastbilsdäck. Det de kom fram till är att Duraseal, som utgör ett lager i däck reagerar annorlunda än andra blandningar under vulkningsprocessen. I regel härddas blandningar när värme tillförs. Duraseal-blandningen får en tuggummiliknande konsistens när däck vulkaniseras.

Med denna teknik har vi för många åkerier löst ett stort problem, säger Saletta. Marknadsundersökningar visar att sopbilar och



Tätningsmassan tätar en punktering som är upp till sex millimeter grov och kan göra det upprepande gånger.

fordon avsedda för byggplatser kontinuerligt tvingas reparera och byta ut punkterade däck. Detta medför stora kostnader för reparationer och stillestånd. Det problemet har vi nu löst.

Tålig konstruktion

Omnitrac-däcken har en tålig konstruktion för att minska skador. Slitbanan är utformad för att så få stenar som möjligt ska fastna och ge ett bra grepp på hala och lösa underlag.

Däcken har också Goodyears ECD-teknik som innefattar en korrosionsbeständig polyamidspärr för att skydda de höghållfasta stålban-

den och förhindra att fukt tränger in. Dessutom fungerar de som förstärkning och skydd mot olycksrisker.

I årets Dakar-rally var de båda Renault Kerax 4x4 servicelastbilarna utrustade med specialtillverkade Offroad ORD 14.00 R 20-däck med Duraseal-teknik. Trots de tuffa omständigheterna klarade båda fordonen sammanlagt 20 000 kilometer utan att drabbats av några däckproblem.

De fungerade perfekt som däck till servicebilarna i rallyt mellan Lissabon och Dakar. Det visar verkligen vilka extrema situationer som dessa däck klarar av, påpekar Saletta.

Nytt lastbilsdäck

Michelin har kommit med ett nytt lastbilsdäck för semi-trailers som kör långa och medellånga transporter. Däcket, XTE 3, har en bredare slitbana och djupare däckmönster. Enligt Michelin ökar däckets livslängd med 15 procent jämfört med föregångaren XTE 2.

Jämfört med sin föregångare har det nya däcket en 20 millimeter bredare slitbana och 17 millimeter djupt mönster, vilket enligt Michelin ökar livslängden med 15 procent.

Det ökade mönsterdjupet, förstärkta sidor och mer gummi i skuldran ger ett bättre skydd mot slitningar i kurvtagningar. Det gör däcket lämpligt för fler typer av körförhållanden än föregångaren. Stomkonstruktionen ger hög re-

gummerbarhet och däcket kommer att finnas tillgängligt i Remix-version.

Däcket finns i dimensionerna 385/65 R 22,5 och ersätter föregångaren XTE 2.



Michelin har kommit med ett nytt däck för semi-trailers. Däcket har bredare slitbana och djupare däckmönster.

Vinterdäck för mycket kalla klimat

Vredestein har utökat sitt vinterdäcksortiment med Nord-Trac Xtreme som är utvecklat för mycket kall väderlek. Däcket är traditionellt utvecklat i samarbete med designföretaget Giugiaro Design.

Däcket är ett typiskt nordiskt däck som är utvecklat speciellt för Skandinavien, de baltiska länderna och Ryssland.

Däcket har en mjuk slitbana. Slitbanans sajtteknologi har raka sajpar i däckets rotationsriktning. I skuldran har sajparna ett sicksackutförande.

Sidoväggarna är förstärkta och däckgördels konstruktion ger bra stabilitet, vilket gör att däcket även

passar för tyngre fordon.

Däcket finns i fyra dimensioner i 16 och 17 tum och i profilerna från 45 till 65 profil.



Vredestein har utökat sitt vinterdäcksortiment med Nord-Trac Xtreme som är ett högprestandadäck för mycket kalla klimat.

Ny kylteknik för Run Flat

Bridgestone har utvecklat en ny kylteknik, Cooling Fin, som gör att RFT-däck (Run Flat Tyre) kan användas på fler typer av bilar. Svårigheten med tekniken är att hitta ett sätt att minska den värmeutveckling som uppstår vid böjningen av däcksidan vid körning med förstärkt sidovägg där trycket har förlorats.

Cooling Fin-tekniken är en ny lösning där man använder luftvirvlar som skapas av utskjutande delar på ytan av däckets sidovägg, i riktning mot hjulets mitt, för att kyla däckets sidovägg. Detta gör det möjligt att skapa RFT-däck för vissa stadsjeepar och

andra större personbilar samt mindre transportfordon där däckets höga profilhöjd gör att mycket värme alstras i sidoväggen vid körning med lågt tryck. Hittills har förstärkta sidoväggar i RFT-däck bara kunnat användas på vanliga personbilar. Bridgestone har ansökt

om patent på tekniken.

–Vi tror att denna teknik i framtiden kommer att göra det möjligt att använda lättare sidoförstärkan- de gummi, vilket minskar totalvikten och ökar komforten vid normal körning, säger man från Bridgestone. Vi kommer att arbeta vi-

dare med forskning och utveckling på området för att kunna börja använda tekniken i andra däck.

Den nya tekniken planeras att presenteras på olika vetenskapliga konferenser i Japan och på andra viktiga teknikmarknader.



Den nya tekniken använder luftvirvlar som skapas på utskjutande delar på ytan av däckets sidovägg.

NOTERAT

Ny ordförande för Bipaver

Vid Bipavers årsmöte i Bologna, i samband med Autopromotec, valdes Peter Hülzer från BRV i Tyskland till ny ordförande. Han efterträdde Richard O'Connell från England som har varit ordförande i den europeiska branschföreningen för regummeringsföretag under de sista två åren.

Datasystem för däckförvaring

Formac AB i Växjö har tagit fram ett datasystem för märkning av däck vid förvaring. Det är ett system anpassat för mindre däckverkstäder och bilhandeln där information om kund och däck skrivs in i datorn. En etikett skrivs sedan ut och fästes på däck.

-Det system som vi har tagit fram är ett komplement till de mer avancerade som finns på marknaden. Det är anpassat för mindre däckverkstäder och även kostnaden för systemet, säger Clifford Mattisson, hos Formac, som har utvecklat programmet.

Det enda som krävs är programvaran för datorn, skrivare och etiketter.

När kunden kommer till däckverkstaden med däck för förvaring registreras kunden med namn och bilens registrering. Olika etiketter skrivs ut. Vita för vinter och gröna för sommar.

Däckets status

– I datorns program skrivs däckens förvaringsplats i lagret in. Även information om däckets status och



– Det datasystem som vi har tagit fram för märkning av däck är anpassat för mindre däckverkstäder och bilhandeln, säger Clifford Mattisson, Formac AB i Växjö.

millimeteruppgifter skrivs in. Verkstaden kan sedan kontrollera om däcken klarar en vinter eller sommar till och meddela kunden detta, förklarar Mattisson och fortsätter:

– Även andra uppgifter kan läggas in i programmet till exempel däckets obalans och snedslitning.

– När etiketterna till däcken skrivs ut på skriven får kunden också ett kvitto på däcken. Etiketten fäster också på en fuktig yta, tillägger Mattisson.

I programmet går det att söka på både kundens namn och bilens registreringsnummer.

Säkerhet

– En säkerhetsdetalj är att när personalen på däckverkstaden har varit inne i programmet måste de avsluta med sin signatur för att det ska släckas ned. Detta för att kontrollera, vilken som senast var inne i programmet, påpekar Mattisson.

Det går också att lägga till ett mail-verktyg till programmet för att skicka e-post med meddelanden till kunderna som är registrerade i programmet.

– Det ger en möjlighet till merförsäljning för däckverkstaden, säger Mattisson.

Hjulius, som programmet heter, är även anpassat för bilhandeln och deras däckhantering.

Automatisk scannermaskin

Vid mässan i Bologna presenterade John Bean en ny automatisk scannermaskin. Den mäter in hjulets utformning, hjulets orundhet, hjulets sidokast, förskjutning och fälgens inre utformning för placering av dolda klistervikter. Maskinen kan utrustas med automatiskt nav.

– Det är verkligen en helt automatisk scannermaskin av hög klass som är till stor hjälp på däckverkstäderna, säger Patrik Nikolic, Nya Däckmaskiner, som marknadsför den nya maskinen.



John Bean har kommit med en ny helt automatisk scannermaskin.

NOTERAT

Michelin tror på ökad vinst

Trots höjda råvarupriser och en vikande USA-marknad tror företrädare för Michelin på "en avsevärd vinstökning" under 2007. Michelin bygger sin prognos på en stark efterfrågan och tvåsiffrig efterfrågeökning på lv-däck i Europa, Asien och Syd-Amerika. Däremot kommer försäljningen av såväl pv-däck för originalmontering samt lv-däck för såväl originalmontering som eftermarknad att understiga 2006 års resultat. Däremot förväntas pv-däck samt lätta last för eftermarknaden att öka med 2 procent.



AutoSock finns nu också för lastbilar och kommer att lanseras under hösten. Montering av socken på en lastbil går lika snabbt som på en personbil.

AutoSock för lastbilar

AutoSock finns nu även för lastbilar. Det norska företaget har tagit fram en friktionsstrumpa som kommer att finnas i fyra dimensioner. Den nya strumpan har testats i Sverige och Nya Zeeland.

Testresultaten var entydiga. Med AutoSock minskade bromssträckan på snö och is med 20 respektive 14 procent. Samtidigt ökade baktagningsförmågan på isigt underlag med 20 procent och accelerationen på is med drygt

30 procent, säger Lars Elgestål, NDF i Mölndal.

De hanteringsmässiga fördelarna med AutoStock är detsamma för lastbilar som personbilar. Montering på de yttre drivhjulerna behöver inte ta mer än 90 sekunder och kan göras i backe. Vikten är låg och AutoSock för lastbilar väger bara 900 gram och kräver inte större utrymme än en sammanvikt herrskjorta.

– Trots att det har varit sommar är intresset för den nya lastbilsockan mycket stort. Vi har redan fått förhandsförfrågan från åkeriföretag som planerar att utrusta sina lastbilar med AutoSock, påpekar Elgestål.

Skyddar dyra fälgar

Ett speciellt skydd för att skydda dyra fälgar vid montering av lågprofil och run flat däck lanseras av Safety Seal. Skyddet har namnet DAPS som står för Dunlop Alloy Protection System och är ett patentrat system.

Det är lätt att få monteringskador på fälgen vid montering av lågprofil däck och run flat däck, säger Sven Möller, Safety Seal Europé. Samtidigt är dessa fälgar dyra och en skada blir dyrbar för däckverkstaden.

DAPS appliceras enkelt på fälgen och ger en enklare och snabbare monteringsprocess. Den finns i storlekar från 14 till 22 tum med undantag för 21 tum.



Ett skydd som enkelt monteras på fälgen skyddar dyra fälgar från monteringskador.

Tidigare start för Amtel-Vredestein

Amtel-Vredestein N.V. har tidigare än planerat kunnat påbörja testproduktionen vid sin nya produktionsanläggning belägen i Amtel-Chemozemefabriken i Voronezh, Ryssland. Under hösten kommer man att finslipa själva produktionslinjen och säkra de uppställda kvalitetsnivåerna. I december skall så mixeranläggningen anslutas varefter produktionen av Vredestein och Maloya kan starta. Däcken är avsedda för såväl den ryska hemmarknaden som för export till övriga Europa.

Däck ger giftutsläpp

Slitagepartiklar från bromsbelägg och däck är fortfarande en stor källa för utsläpp av giftiga metaller. Forskare vid Högskolan i Kalmar har studerat stadstrafiken i Stockholm och kommit fram till att utsläpp av giftiga metaller inte har minskat nämnvärt trots stora miljöinsatningar av bilfabrikanterna.

Efter de senaste årtiondenas begränsningar av bly i fordonbränsle samt debatten om klimatpåverkan från koldioxidutsläppen till följd av transporter är

det lätt att föreställa sig bränslet som en av de stora föroreningskällorna från biltrafiken.

–Vad man mer sällan tänker på är att det förslits stora mängder bromsbelägg och däck vid bilkörning och att dessa produkter innehåller en hel del metaller, säger David Hjortenkrans, en av forskarna vid Högskolan i Kalmar som har gjort undersökningen. Trots att myndigheterna har reglerat metallhalterna i bildelar och att dessutom bilindustrin har försökt bli bättre är bromsbelägg och däck fortfarande några av de stora källorna till metaller i stadsmiljön.

I studien jämförs beräknade metallutsläpp från bromsbelägg och däck för åren 1995, 1998 och 2005. Utsläppen av koppar och zink från bromsbelägg har varit oförändrade under denna tidsperiod.

– Glädjande nog har ansträngningarna att få bort kadmium och bly från bilprodukterna givit resultat med minskade utsläpp som följd, säger professor Bo Bergbäck. Det visade sig också att det numera finns stora mängder av metallen antimon i bromsbelägg, vilket räknas till de nyare metallerna vars användning har ökat i samhället de senaste åren (jämför med ämnet platina i katalysatorerna). Det framkommer också att trots att metallhalterna har minskat i däck är fortfarande däck en av de stora källorna för zink och kadmium i städer. –Studien levererar resultat som inte är helt igenom fördelaktiga för ett land, säger Hjortenkrans. För många människor skulle en skärpning av utsläppen från bilar kunna påverka rörelsefrihet en hel del.

Effektivare bilmotorer

En ny studie på Fysisk resursteori vid Chalmers visar att två tredjedelar av de tekniska förbättringar som skett av bilen äts upp av ökad service och prestanda. Studien omfattar nytillverkade bilar sålda i Sverige från 1985 till 2002.

Under tidsperioden har motorerna blivit effektivare. Det krävs till exempel mindre cylindervolym per hästkraft. Design och däckutveckling har gjort att luft och rullmotstånd minskat. Men dessa förbättringar har inte lett till lägre bränsleför-

brukning eftersom bilarna samtidigt har blivit 20 procent tyngre och motorerna 38 procent starkare. Dessutom har tiden för att accelerera från noll till 100 km/h minskat från 13 sekunder till 10 sekunder.

Finns skillnader

Forskarna har också studerat i detalj hur vissa specifika tekniska förbättringar som turboladdare har använts. Turboladdare kan antingen användas för att öka motors effektivitet, det vill säga hästkrafterna, eller för att minska motorstorleken och på så vis även minska bränsleförbrukningen.

– Det finns skillnader mellan till exempel Volvos och Saabs sätt att använda turboladdare, säger Frances Sprei, huvudförfattare till studien Challenges for end-use ener-

gy efficiency – Studies of residential heating and personal transportation in Sweden. Eftersom Saab valt att inte öka effekten i motorerna har de lyckats minska cylindervolymen på sina bilar med åtta procent. Volvo har fortsatt öka hästkrafterna och därmed missat möjligheten att förändra storleken på motorerna.

Ökade utsläpp

– Transportsektorn i Sverige visar fortfarande ökade koldioxidutsläpp och med tanke på de åtgärder som behövs för att skapa mer miljöpåpassade transporter är utvecklingen av bilparken lite oroväckande, säger Frances Sprei.

Ser man på den svenska bilparken ur ett europeiskt perspektiv så har Sverige i genomsnitt bilar som drar 20 procent mer bränsle än resten

av Europa.

Idag kan konsumenten välja på allt från en stor stadsjeep till minibil. Och det är främst de stora bilarna som blivit större. Det stora utbudet gör att det blir svårare dels att styra marknaden och dels att kunna ta reda på vart den är på väg.

Tydliga signaler

Och trenden mot fler miljöbilar då? Det är visserligen ett positivt tecken men i den nya miljöbilsdefinitionen tilläts ändå bilar som körs på alternativa bränslen att dra över genomsnittet av resten av den redan bensintörstiga svenska bilparken.

– Det krävs tydligare signaler på att minska bränsleförbrukning. Det är en viktig åtgärd om vi vill bättre utnyttja de tekniska förbättringar som faktiskt sker mot effektivare motorer, säger Frances Sprei.

Conti mot ett nytt toppår

Continental A.G. går mot ett nytt toppår, allt enligt ett pressuttalande av styrelseordföranden Manfred Wennemer som bygger sin prognos på tvåsiffriga plusstal för såväl försäljning som vinstutveckling under årets första sex månader.

Contis samlade resultat före skatt steg nämligen med hela 26,2 procent till närmare 8,3 miljarder SEK under denna period, medan försäljningen ökade med 10,8 procent till cirka 73 miljarder SEK.

Däckverksamheten redovisade under samma period en försäljningsökning med 4,5 procent och en vinstökning före skatt med hela 63,8 procent. Bäst resultat uppvisade personbilsdäck och låta last som uppvisade en försäljningsökning på 6,5 procent till närmare 22 miljarder SEK. Försäljningen till den kommersiella trafiken minskade dock med 1,8 procent under den första hälften av bokslutsåret.

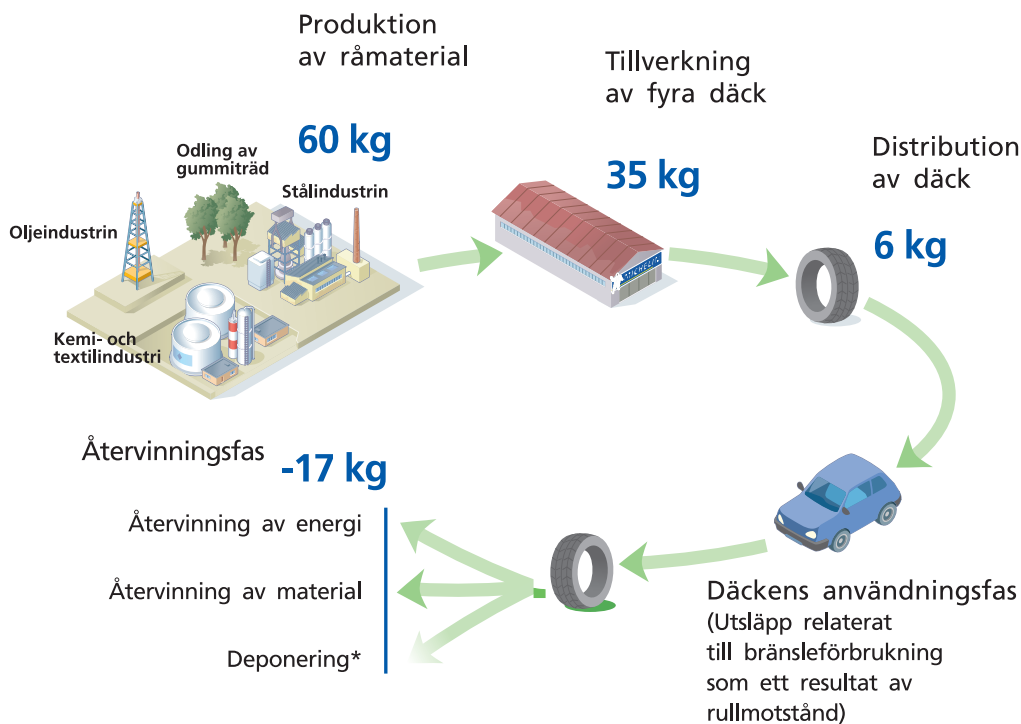
Nu 350 däckvarumärken i USA

Tycker ni att det kan vara svårt att hålla reda på den växande flor av däckmärken här i Sverige? Svårt är dock bara förnamnet på de besvärligheter som kollegerna i USA och Kanada brottas med. Här marknadsförs nämligen hela 350 olika däckmärken. Cirka 90 av märkena är importerade, övriga alltså USA-ägda. Noterbart är att drygt 30 procent av märkena är s.k. private brands, importerade såväl som USA-producerade. Och visst är omsättningen på märkesnamnen stor – förra året försvann ett 20-tal från marknaden medan ett 60-tal nya varumärken tillkom!

För den genomsnittliga däckverkstaden i USA är det dock i runda tal 8 märken som gäller. I normalfallet kör nämligen normalverkstaden med fem, kanske sex stora och väletablerade märkesnamn, ett eget märke (private brand) samt ett/två importerade däckmärken.

Däckets livscykel

Utsläpp av CO2 under ett personbilsdäcks livscykel



*I Europa är deponering av hela däck förbjudet sedan 2003 och deponering av förstörda däck förbjudet sedan 2006.

- vanliga däck: **1,675 kg**
- gröna däck: **1,435 kg**

Källa: baserad på en livscykelanalys av ett genomsnittligt europeiskt personbilsdäck, genomförd av PRÉ Consultants B.V.

Bilden visar att uppemot 90 procent av ett personbilsdäcks miljöpåverkan sker under användningsfasen. Det är alltså där miljövinster kan göras genom att välja ett lättrollat grönt däck och att se till att det har rätt lufttryck. Miljödebatten har under de sista åren, när det gäller däck, svängt från HA-oljor till koldioxidutsläppen. För nydäckstillverkarna är utmaningen att utveckla så lättrollade däck som möjligt utan att andra egenskaper försämrats. Då biltill-

verkarna får allt strängare krav när det gäller bilens koldioxidutsläpp är däcken en allt viktigare del av denna helhet.

– Miljön har allt mer kommit i fokus när det gäller däck, säger Lennart Lomaeus, miljöchef hos Michelin Nordic. Samtidigt har intresset från myndigheternas sida ökat för att få information om däckens miljöpåverkan. Deras kunskap är ojämn och de är öppna för all information. De senaste årens olika kampanjer från däckbranschen

sida med rätt lufttryck i däcken har uppmärksammats. Detta att det inte bara minskar koldioxidutsläppen utan även att bilägaren tjänar på det genom minskad bränsleförbrukning och ökad livslängd för däcken är positivt.

– Kampanjerna har visat myndigheterna att vi, också vill dra vårt strå till stacken med minskade utsläpp av växthusgaser, påpekar Lomaeus.

Nokian Däck allt starkare

Nokian Däcks satsningar i Sverige gör att företaget blir allt starkare på marknaden. Efterfrågan på deras däck som är speciellt utvecklade för det nordiska klimatet ökar. Samtidigt har företaget genom flyttningen till nya lokaler i Rosersberg fått ett 16 000 kvadratmeter stort logistikcenter där i dag cirka 30 personer är anställda.

-Genom vårt nya logistikcenter har vi kunnat öka servicen till våra kunder med kortare leveranstider, säger Per-Åke Beijersten, VD för Nokian Däck AB.

Nokian har ett starkt varumärksprogram. Främst gäller det Hakkapeliitta.

– Det är ett starkt varumärke och vår nya utmaning är det nya varumärket Hakka. I år var det den första säsongen för det däcket och det har gått bra, säger Beijersten.

I sin marknadsföring marknadsför Nokian Däck bara namnet Hakkapeliitta.

– Vi gör ingen skillnad på dubbdäck eller odubbade vinterdäck. Det är upp till konsumenten att välja vilken typ av vinterdäck de vill ha. Frågar de om skillnaden så



I Rosersberg utanför Stockholm har Nokian Däck byggt ett 16 000 kvadratmeter stort logistikcenter där idag 30-tal personer är anställda.

är informationen att dubbdäck ger bättre grepp och mer säkerhet speciellt på isunderlag, påpekar Beijersten.

Den ökade efterfrågan har gjort att Nokian Däck har anställt flera nya medarbetare. Ulrica Söderström började som ny produktchef i våras för personbilsdäck. Hennes viktigaste arbete är att bygga vidare på varumärkena Hakkapeliitta och Hakka.

Utöver det har Håkan Linden förstärkt säljorganisationen med ansvar för distrikt norra Svealand.



Per-Åke Beijersten



Ulrica Söderström

NYA NAMN

Däckteam

Jan Granstedt har anställts hos Däckteam i Sverige AB. Han kommer närmast från Svenska Fälg i Eksjö där han har varit försäljningschef.

Inom Däckteam kommer han att arbeta med bland annat inköp, centrala och lokala avtal samt rekrytering av nya medlemmar.



Jan Granstedt

