



Nr 6-2007

DÄCK DEBATT



Sune Envall



DÄCK DEBATT

NUMMER 6 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

Annons

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@prinfobergs.se

Prenumeration

Malini Karlsson, PM-Press Media,
Tel: 0295-205 88
Fax: 0295-206 60
malini@pm-pressmedia.se
Helår: 250:- inkl. moms
Medlemsföretag i DRF kan erhålla
tilläggsprenumeration helår utöver
medlemsex för 200:- inkl. moms.
Inbetalning till PM-Press Media, plusgiro
165 14 15-0, bankgiro 5855-4924.

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
ISSN nr 0348-9345

Trafikansvarslag eller frivilligt ledningssystem?

Tisdagen den 9 oktober i år var det exakt tio år sedan Nollvisionen infördes. En fredag tio dagar senare går jag med min branschkollega Lars Åman till ett möte på Sankt Paulsgatan 6 i Stockholm. Vård är SIS, Föreningen Svensk Standard, och ordförande Anders Lie från Vägverket. Ämnet för dagen är Ledningssystem för trafiksäkerhet.

Vän av ordning ställer här naturligtvis frågan: Vad har det med oss i däckbranschen att göra?

De tilltänkta användarna av ett sådant här ledningssystem är de så kallade systemutformarna. Det är dels de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportssystemet: vägarna, fordonen, transporttjänsterna. Dels de organ som ansvarar för stödsystem för säker vägtrafik: regelverk, utbildning, information, övervakning, räddning, vård, rehabilitering. Jag tror att var och en ser att däckbranschen är med på ett hörn, som en del av den stora och blandade gruppen systemutformare. I själva verket intar vi på ett sätt en nyckelposition. Vi hjälper ju trafikanten och fordonet till deras enda fysiska kontakt med vägen. Dessutom är flera av de stora systemutformarna kunder hos de auktoriserade däckspecialisterna.

Låt mig göra ett par jämförelser med kvalitet och miljö:

Varje dag drabbas leverantörer och kunder av kvalitetsbrister av olika slag. Kunden klagar, eller långt innan varan skall lämna fabriken så visar det sig att den inte håller måttet. Hanteringen av kvalitetsbristerna tar sig uttryck i termer av omarbetningar, reparationer, omklassningar, leveransdispenser, skrotningar. Det ekonomiska värdet av världens samlade kvalitetsbristkostnader representerar enorma resursförkluster i form av pengar och tid. För en enskild organisation kan det handla om 10, 20, 30 – i värsta fall uppåt 40 procent av omsättningen. Sedan år 1989 finns det en internationell ledningssystemstandard för kvalitet – ISO 9001.

Varje dag orsakar människorna och deras aktiviteter allvarliga belastningar på miljön. Det tar sig uttryck i resursförbrukning i sådan omfattning att resurserna tar slut och att naturen inte förmår återhämta sig även om resursen i sig skulle vara förnyelsebar. Vidare i form av utsläpp i luft och vatten samt avfall. Avfallshanteringen har genererat en storindustri i form av återanvändning, återvinning (t ex Svensk Däckåtervinning AB), destruktion och deponi. Det totala värdet av världens samlade miljöansträngningar är svåra att beräkna. Sedan år 1996 finns en internationell ledningssystemstandard för miljö – ISO 14001.

Begreppet systemutformare för vägtransportssystemet infördes officiellt för drygt tio år sedan genom en regeringsproposition Nollvisionen och det trafiksäkra samhället. Där formulerades en princip:

Ansvar för trafiksäkerheten skall delas så att systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportssystemets utformning och funktion medan trafikanterna har ansvaret att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Om långvarig ohälsa uppstår eller riskerar att uppstå, eller om trafikanterna inte tar sitt ansvar, så måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder.

VTI – Statens Väg- och Trafikforskningsinstitut – har undersökt hur olika systemutformare tolkar riksdagens principbeslut samt hur de skulle ställa sig till en trafikansvarslag. 23 intervjuer med Vägverket, Polisen, kommunerna, åkerinäringen och bilbranschen visar att de flesta intervjupersoner accepterar principen. Men de är motståndare eller osäkra om införandet av en trafikansvarslag.

VTI:s slutsats:

”Det framkom att arbetssättet har måst ändras och fortfarande behöver ändras i vissa sammanhang. Nollvisionens arbetssätt och organisation har förändrat myndigheterna och branscherna en hel del redan, framför allt har en kommunikativ verksamhet startat inom myndigheter och organisationer som troligen inte hade kommit igång i samma omfattning utan Nollvisionen. Man har också byggt kontakter mellan myndigheter och organisationer som inte tidigare funnits. Nu talar man om trafiksäkerhet i flera sammanhang på systemnivån och trafiksäkerhetstänkandet sprider sig i organisationerna.”

Fortfarande när jag skriver denna ledare så pågår en omröstning bland ISO:s medlemmar (den internationella organisationen för standarder) för att ta ställning till om ledningssystemstandard för trafiksäkerhet skall utvecklas. I Sverige har redan en kommitté bildats på SIS.

Nästa möte på Sankt Paulsgatan 6 är torsdagen den 13 december. Jag ser fram emot ett riktigt gott luciakaffe.

Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas
Riksförbund

Problem med rekrytering

För däckverkstäder som behöver anställa extra personal när alla ska byta till vinterdäck kan det vara en rysare. För Interwheel i Karlstad blev det en verklig prövning när de ville rekrytera personal från Bosnien. Klart är att rekrytera personal från länder utanför EU är svårt och inte anpassat efter företagets behov.

- Vi har haft en bosnisk medarbetare i företaget under några år. När vi i vår började planera för den extra personal vi behövde inför hösten så hjälpte han oss att komma i kontakt

med personer i Bosnien med rätt kompetens, berättar Åse Leijon, hos Interwheel. För oss var detta en bra lösning för annars hade vi blivit tvingade att utbilda personal i flera månader innan ruschen drog igång i oktober. Det är inte ekonomiskt.

Men att rekrytera rätt kompetens för att kunna möta den större efterfrågan under hösten blev svårare än vad hon hade föreställt sig.

Godkända behovet

-Regelverket fungerar idag så att facket och länsarbetsnämnden måste godkänna behovet av personal från tredje land innan en arbetsgivare kan anställa, säger hon. Vår inställning som företag är att man borde få anställa vem man vill.

Redan i maj visste företaget vilka de ville anställa.

- Jag kontaktade då arbetsförmedlingen för att få veta hur jag

skulle göra för att rekrytera de bosnier vi hade kontakt med. Arbetsförmedlingens svar var att länsarbetsnämnden var tvungen att pröva rekryteringen och om det verkligen förelåg kompetensbrist i Sverige och i EU för rätt personal, säger hon och fortsätter:

Lång väg

- En viktig del var facket. Vårt lokala fack sade ja medan facket centralt sade nej. Det blev då att gå den långa vägen. Först när arbetsförmedlingen inte klarade av att skaffa fram den personal vi behövde kunde vi rekrytera de vi själva ville.

- Vi hade i ett tidigt skede kontaktat emigrationsverket för att få arbetstillstånd. Genom turerna med facket och arbetsförmedlingen fick deras beslut vänta och tas upp på nytt när arbetsförmedlingen gick bet på att få fram rätt personal, säger

hon och tillägger:

- Nu har vi fått klarttecken att rekrytera tre bosniska säsongsarbetare. Det har tagit nästan ett halvår. Det är för lång tid. Som regelverket är utformat tror myndigheterna att vi har all tid i världen. Det har vi inte som småföretagare.

Anställt fler

Nu har problemet löst sig. Samtidigt har Interwheel anställt tio nya medarbetare och en gårdskarll på halvtid som är halvt sjukskriven.

- Det är vår kraftiga expansion som har gjort detta möjligt. Våra relationer med arbetsförmedlingen är nu de bästa. Samtidigt diskuteras det nu att regelverket ska ändras för att kunna anställa människor med rätt kompetens från tredje land. För ett företag måste ha rätten att få anställda dem de vill, poängterar hon.

Anderstorp Däck AB

Nu har vi installerat vår nya växel.

Därmed är vårt gemensamma ordertelefonnummer

0371-19220

Vi har ökade öppettider från och med idag:
Måndag-Fredag 06.00-17.00

Faxordernummer är

0371-17950



Välkommen till oss!

Marknadsledare i Ryssland

Med en marknadsandel på 27,4 procent är Nokian Tyres en klar marknadsledare i segmentet premiumdäck på den ryska marknaden. När det gäller vinterdäck har Nokian Tyres över 30 procent av marknaden.

Företagets fabrik i Vsevolozhsk nära St Petersburg har för närvarande en årlig produktion av fyra miljoner däck. Fabriken kommer att utökas med en fjärde produktionslinje i år och ytterligare sex produktionslinjer fram till 2011. Produktionen kommer då att öka till tio miljoner däck om året.

Nokian Tyres har hittills investerat 1,4 miljarder kronor i den ryska fabriken och planerar att investera ytterligare 1,8 miljarder kronor fram till 2011.

I Ryssland såldes det i fjol cirka 36 miljoner däck. Av dem var tio miljoner vinterdäck. Den ryska däckmarknaden växer med cirka tio procent om året. Det som speciellt ökar är efterfrågan på premiumdäck, men även försäljningen av tunga specialdäck och regummerade däck ökar.

Den kraftiga ökningen beror på bättre köpkraft och ökad export av bilar från väst. I Ryssland såldes i fjol cirka två miljoner nya bilar, varav cirka en miljon var västbilar. Av dem var 72 procent importerade och 28 procent tillverkade i Ryssland av västägda bilföretag.

Kampanjen mot dubbad

Under hösten har det förts en kraftig kampanj mot dubbdäcken. Visst har Stockholm och flera större städer ibland ett problem med PM10-partiklar (PM10 är partiklar som är 0,001 mm stora), men är det dubbarna som orsakar problemen? Är dubbarna verkligen dödligt farliga?

Vägverket har stort inflytande

Många av de uttalanden som har gjorts är överdrivna och i vissa fall grovt felaktiga.

Vägverket gick till exempel ut med följande uttalande genom sin miljödirektör i en TT-artikel den 5 oktober och som publicerades vitt och brett i media: – Det finns, med moderna bilar och nya dubbfria däck, inte längre några trafik säkerhetsskäl att välja dubbade vinterdäck, säger Vägverkets miljödirektör Lars Nilsson till TT. Här vägs alltså miljö- och hälsosyn mot säkerheten.

Felaktiga påståenden om miljö och hälsa

I samma TT-artikel refererar Lars Nilsson till en forskarartikel¹ från Umeå Universitet. Man påstår helt fräckt att de partiklar som dubbarna river upp dödar fyra gånger fler än de som dör i trafikolyckor. Detta är en mycket allvarlig feltolkning av forskningsrapporten. Talet 1800 döda, vilket innebär för tidig död med 2–3 månader enligt rapporten, gäller all lokal partikelproduktion. Alltså inte bara från däck/vägbana, utan även t ex bromsar, sand och grus som sprids, annan smuts från bilarna, damm från vägarbeten och andra byggarbeten i närheten, troligen även saltpartiklar. Det sprids stora mängder salt vintertid på gatorna. Det är ganska cyniskt att jämföra 1800 som dör 2–3 månader tidigare än de annars skulle ha gjort av andra orsaker t ex rökning eller andra sjukdomar,

med offer i trafikolyckor.

I Världshälsoorganisationen, WHO's rapportskrift *Health Aspects of Air Pollution*² säger man att effekten av PM10 avseende dödlighet är oklar. Alltså skall man vara mycket försiktig med att påstå att 1800 personer dör varje år på grund av dubbarna.

Gomorrön Sverige

I SVT:s Gomorrön Sverige den 10 oktober intervjuades bland andra Magnus Nilsson från Naturskyddsföreningen. Han sa, som svar på redaktörens fråga om vad en minskning till 50% dubbdäcksandel skulle betyda: 'det skulle reducera antalet människor som drabbas utav cancer och andra sjukdomar orsakade av partikelbildningen skulle gå ner en hel del. Till saken hör att det finns ingen tidigare uppgift om att dubbdäck, i motsats till dubbfria däck, skulle orsaka cancer.

I debatten talas det också om att dubbarna är den största källan till PM10-partiklarna i luften. Ej heller detta är belagt, utan är snarare ett antagande, därför att partikelhalterna ökar kraftigt vintertid när dubbarna finns i trafiken. Det förhåller sig emellertid så att vintertid är de atmosfäriska förutsättningar (luftrörelserna uppåt som rensar luften från föroreningar begränsas av inversion) sådana att partikelhalterna ökar jämfört med sommarmånaderna.

Detta har verifierats i Hamburg³, som ju inga dubbar har, men som har problem med överskridanden av EU's gränser av PM10-partiklar just under vintermånaderna. Man kan få se uppgifter om att slitage från vägbanan står för 87% av PM10 och att dubbar står för merparten. Verkligheten är att man inte vet exakt hur fördelningen är mellan olika källor.

40 gånger fler partiklar med dubbdäck

Tidigt i debatten gick VTI ut med en uppgift i en rapport, som återgavs av media, om att prov i en s.k. provvägsmaskin visade att dubbdäck producerar 40–50 gånger så mycket partiklar som odubbade däck. Då skall man veta att i mas-

kinen tvingas däckets att rulla runt i en cirkel med 2,5 meters radie. En bil har en vändradie på oftast runt 5 meter. Den extremt snäva kurvtagningen innebär att dubbarna skrapas genom fotavtrycket fram och tillbaka mot underlaget och på så vis accelereras slitage på ett sätt som knappast sker i normal trafik.

Är luften så smutsig?

Sett över hela året är luften i t ex Stockholm, som debatten huvudsakligen berör för närvarande, mycket ren. Stockholm är en av de renare städerna i Europa. Det finns flera städer som har stora problem med PM10 trots att de inte har dubb i trafiken. Tittar man närmare så ser man att problemen med PM10 i Stockholm och Uppsala finns vid hårt trafikerade gator vid vissa tider på året och när vädret är torrt så att dammet lätt uppröses. Detta innebär att det finns möjligheter att åtgärda problemen utan att ta bort dubbarna. Tillfälliga hastighetsbegränsningar är en utmärkt metod eftersom sänkt hastighet ger betydligt mindre uppvirvling av partiklarna. Problemet är således lokalt och periodiskt.

Det verkliga problemet

Den 20 mars i år intervjuades forskaren Christer Johansson, från SLB Analys, miljöförvaltningen i Stockholm, stående vid en mätbuss från EU på Hornsgatan i Stockholm. Han inledde intervjun med att säga att problemet för dagen var en för hög koncentration av nanopartiklar. Han sa att man hade 60 miljoner partiklar per liter luft och att detta var bland de högsta mätningarna i Europa. Nanopartiklar är partiklar som kommer mest från avgaser och annan förbränning, ej dubbdäck. På frågan om vad man kunde göra åt detta så var svaret att man får byta ut fordonsparken, vilket inte går på kort sikt. Reportern ledde strax in samtalet på dubbdäck och de partiklar som dessa påstås orsaka. Det är enklare att göra något åt dubbarna, även om det inte är de som är det egentliga problemet.

De fina partiklarna PM2,5

De finare partiklarna (PM2,5) är en

väsentligt större hälsorisk än de grövre PM10, som stannar mest i de övre luftvägarna. Nanopartiklarna är så fina att de letar sig ned i lungorna och ut i alveolerna där det sker ett byte mellan blod och luft av koldioxid mot syre⁴. WHO säger i sin skrift att PM2,5 har allvarliga effekter på dödlighet och akuta intagningar på sjukhus.

Intressant i sammanhanget är att VTI, i sitt yttrande till Näringsdepartementet avseende Vägverkets utredning om dubbdäck, har påtalat just att 'det finns risk för att behovet av åtgärder riktade mot slitagepartiklar överskattas', och att 'nya mål diskuteras som sätter mer fokus på de mindre partiklarna från fordonsförbränningen (PM2,5) vilka bedöms utgöra en större hälsofara.⁵

Dubbfria däck har utvecklats

Visst har de dubbfria vinterdäcken utvecklats till att bli bättre i många olika avseenden, inte minst greppet på is och snö, men gummit och mönstret kan ännu inte ersätta dubbens effekt på hal is. Nu menar man kanske att det inte förekommer så mycket is, men när det gäller bilbältet, används det även om man anser att det är mycket liten risk att råka ut för en olycka. Dubbens effekt på hal is är odiskutabel och har bevisats många gånger, bland annat av VTI i Linköping⁶.

Dubbar har betydelse för att korta bromssträcken på hal is, men den kanske viktigaste egenskapen är att ge ett tillskott till greppet när bilen börjar glida i sidled. Tänker man sig en framhjuldriven bil som körs genom en kurva där man släpper upp gaspedalen för att minska hastigheten, så får framhjulen maximalt grepp i sidled. På en bakhjuldriven bil skulle detta stabilisera bilen, men på den framhjuldrivna bilen blir det tvärtom. När framhjulen ger större vridande moment än bakhjulen, så får bilen sladd och svänger runt – om inte föraren styr emot snabbt och precist⁷. Med odubbade däck är risken för en okontrollerbar sladd mycket stor, särskilt för en överraskad ovan förare. En kollision i sidled kan få svåra konsekvenser.

e vinterdäck

Däckens egenskaper är alltid kompromisser

De dubbfria vinterdäcken graderas i två versioner, även om det inte finns någon klar gräns dem emellan. Den ena däcktypen kallas nordiska dubbfria vinterdäck, den andra mellaneuropeiska. De senare är utvecklade framförallt för marknaderna i t ex Tyskland där kraven på våtgrepp prioriteras. Däremot prioriteras is- och snögrepp hos de nordiska däcken. Detta innebär att en kompromiss med våtgreppet är ofrånkomlig. STRO har i en jämförande tabell beskrivit flera olika egenskaper för dubbdäck, nordiska och mellaneuropeiska dubbfria däck⁸.

Vinterdäck på vintern, sommardäck på sommaren

Det faktum att vinterdäcken är prioriterade för vinterkörning innebär att de är olämpliga att använda sommartid när hastigheterna och lufttemperaturen oftast är högre. Om fler bilister övergår till dubbfria vinterdäck finns en klar risk att allt fler kommer att låta vinterdäcken sitta kvar på bilen efter vinterns slut. På längre sikt kan detta fenomen innebära sämre trafiksäkerhet totalt sett.

Den sekundära effekten

Dubben har också en viktig sekundär effekt, nämligen att skapa bättre grepp för de som kör dubbfritt. Skulle alla köra dubbfritt så skulle däckens polering av is och hårdpackad snö leda till att halkan ökar. Detta skulle kunna få katastrofala följder även

inne i städer där bilarna skall t ex stanna före ett övergångsställe. Det händer att det blir riktig vinter även inne i Stockholm.

Sammanfattning

- Dubbarnas andel i problemen med PM10 är oklar. PM10 förekommer i ännu högre grad i andra europeiska städer trots att de inte har några dubbdäck
- Det finns inga vetenskapliga bevis för att PM10 har en avgörande effekt på dödlighet, alltså är allt tal om att 1800 dör varje år i Sverige på grund av dubbar ogrundat
- Ett flertal dagstidningar har ändå publicerat uppgifterna om 1800 döda på grund av dubbdäck, ibland också i en faktaruta, utan att ens undersöka uppgifternas riktighet
- Dubbarnas betydelse för ökad säkerhet vid vinterväglag där is förekommer är bevisad
- Dubbfria däck har utvecklats betydligt men kan ändå ej ersätta dubben vid isväglag
- Ökat is- och snögrepp hos vinterdäck innebär en kompromiss med våtgreppet
- Vinterdäck är endast avsedda för bruk vintertid, sommardäck för sommartid.

Halvard Nilsson

tidigare utvecklingschef hos Gislaved Däck 1972 – 1994
Ledamot i den ideella forskningsföreningen VETA, Vetenskap och Erfarenhet i TrafiksäkerhetsArbetet, Hedersmedlem i Scandinavian Tire and Rim Organization, STRO

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

2 WHO, *Health Aspects of Air Pollution*, June 2004, E83080, sidan 11

3 Institut für Hygiene und Umwelt, Hamburg, *Aktuelle Themen* 2005/2006, Feinstaub PM10

4 http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=112754&i_word=alveol

5 Väg- och Transportforskningsinstitutet, Linköping, Yttrande, 20070824, Dnr 2007/0300-13

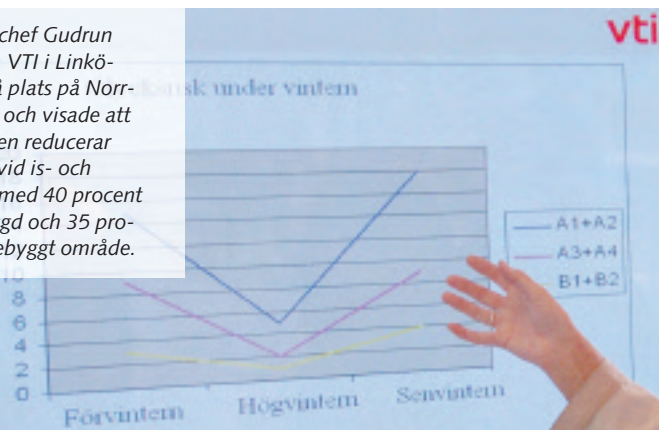
6 Väg- och Transportforskningsinstitutet, Linköping, Olle Nordström, Nya och begagnade vinterdäcks friktion på slät is, M923, 2003

7 <http://lennarstrandberg.blogspot.com/2007/10/varning-fr-farlaga-rd-om-halkkerning.html>

8 <http://www.stro.se/sverige/valvinter.pdf>

Byt till vinterdäck i tid

Forskningschef Gudrun Öberg från VTI i Linköping var på plats på Norrmalmstorg och visade att dubb däck reducerar olyckorna vid is- och snövägslag med 40 procent på landsbygd och 35 procent i tätbebyggt område.



Det var många som stannade upp vid Norrmalmstorg i Stockholm när Goodyear Dunlop Nordic drog igång sin trafiksäkerhetskampanj. Vintern är här. Många var frågande till budskapet att de redan nu skulle behöva byta till vinterdäck i det fina och soliga höstvädret. Men efter informationen om den väderlek som väntar var det flera som fick sig en tankeställare.

-Den kampanj vi startade första oktober har två syften, säger Ludvig Nauckhoff, försäljningschef hos Goodyear Dunlop Nordic. De flesta bilister väntar för länge med att byta sommar däcken till vinterdäck och blir därför nästan alltid offer för den alltid så överraskande första snön. För att redan nu propagera för att snart kommer den första snön kan bilisterna påminnas om att göra däckbytet i tid och slippa det kaos som alltid bryter ut på alla däckverkstäder när den första frostnatten och snön kommer.

Ökad trafiksäkerhet

-Det andra syftet vi har är att öka trafiksäkerheten med vår kampanj, fortsätter han. Det är en kampanj

som omfattar hela Norden och de baltiska länderna. Varje land bygger upp sin kampanj under namnet Vintern är här med olika aktiviteter. Hela kampanjen avslutas med ett evenemang för bilåkande turister vid SkiStars skidanläggning i Lindvallen i mitten av december.

Det var en bred information om det förrådiska vintervägslaget som Goodyear Dunlop Nordic hade tagit fram. De visade på den analys som Vägverket utfört på 100 dödsolyckor under tre vintersäsonger som visar att 13 procent av bilarna hade kört på sommar däck. Under perioden december – mars då bilar enligt lag måste ha vinterdäck när det råder vintervägslag hade hela sju procent av bilarna som var inblandade i dödsolyckor fortfarande sommar däck.

Använd vinterdäck

-Detta visar att kampanjer är nödvändiga för att få bilisterna att använda vinterdäck, påpekar Nauckhoff.

På plats på Norrmalmstorg fanns också forskningschef Gudrun Öberg, från VTI i Linköping. Hon var den som tog fram underlaget till den vinterdäcklag vi har idag och är stor förespråkare för dubb däck.

Hon presenterade den studie som VTI har gjort som visar att dubb däck reducerar olyckorna vid is- och snövägslag med 40 procent på

landsbygd och 35 procent i tätbebyggt område jämfört med sommar däck. Motsvarande effekter för odubbade vinterdäck är 25 respektive 20 procent. Mätningen är gjord på såväl helt nya som gamla utslitna däck.

I onödan

-Många trafikolyckor på vintern sker i onödan för att bilisterna underskattar vädrets hastiga omslag. Om fler bilister bytte till vinterdäck tidigare skulle säkerheten öka, vilket VTI:s forskning också visar, framhåller Nauckhoff.

Enligt de studier som är gjorda av Vägverket är det inte som många tror, vinterkörning i sig som är farlig, utan risken ligger i överraskningsmomentet och plötsliga skiftningar i det kalla höst- och vintervädret. Faran är som störst när temperaturen pendlar över och under noll grader och underlaget växlar mellan ishala, regnvåta och torra vägar.

- Det vi vill är att bilisterna tidigt byter till vinterdäck. Det är tillåtet att köra med vinterdäck från den första oktober. Detta för att bilisterna ska vara beredda när vintervädret slår till, säger Nauckhoff.

Logistik blir allt viktigare

Efter ett omfattande investeringsprogram börjar nu omorganisationen för Anderstorp Däck AB att vara på rätt väg. Kombinationen regummerade personbilsdäck och försäljningen av nydäck har lyckats. Från att ha varit en rent regummeringsindustri är företaget idag en däckleverantör där logistik med snabba leveranser har kommit allt mer i förgrunden.

Det tidigare lagret i Helsingborg har nu helt flyttats till Anderstorp och kvar av det tidigare Franska Däckimporten är ett försäljningskontor. I Anderstorp har problemen med utbyggnad nu blivit löst då kommunen har ändrat stadsplanen för området.

– Det förändringspussel vi har arbetat med under de sista åren börjar nu få sin helhet, säger Lars-Owe Sveningsson, inköps- och logistikchef hos Anderstorp Däck AB. Den helautomatiska produktionen av regummerade personbilsdäck går nu på högvarv med produktion 140 timmar i veckan. Det nya affärssystem vi kopplade in i fjol är nu

sammankopplat med ett logistiksystem. Det ger oss ett säkrare och snabbare ordersystem med leverans ut till kund.

Ett måste

– För snabba leveranser är idag ett måste för att kunna konkurrera. Logistikerna har blivit allt viktigare i konkurrensen i takt med att lagerhållningen ute hos kunderna har minskat. Det är idag fler leveranser i mindre volym än tidigare. Frågan är om inte snabba och säkra leveranser idag är viktigare än vilka däck vi marknadsför då nästan alla däck på marknaden numera har hög kvalitet, fortsätter han.



Det som ökar för varje år är kompletta hjul och för att klara den ökade efterfrågan har Anderstorp Däck investerat i en monteringsline som sköts av Peter Särnblad.



Med det nya systemet kan kunder i till exempel Stockholm beställa däck fram till klockan 17 och få dem levererade klockan nio på förmiddagen dagen efter.

– Vi har förbokad plats på linjebilarna som utgår från Skillingaryd. Det sista stoppet gör de hos oss innan de fortsätter till slutdestinationen. Det gör att vi kan täcka in en stor del av landet med över-natten-leverans utan att behöva drabbas av fullastade bilar, förklarar Sveningsson.

Var nödvändigt

För att anpassa sig till de förändringar som sker inom branschen har det investerats i en dubbautomat.

– Det var nödvändigt, påpekar Sveningsson. Att sitta och dubba var något som inte var populärt. Med automaten går det nu tre gånger snabbare. Samtidigt har leveranserna av dubbdäck utan dubb ut till kund minskat och utgör idag bara en till två procent av vår försäljning.

Det som också har ökat är kompletta hjul och företaget har investerat i en monteringsline.

– Vi monterar mellan 4 000 och 5 000 däck om året. Främst är det nydäck till bilhandeln, men vi märker också en ökad efterfrågan från däckfackhandeln när de får som mest att göra, säger Sveningsson.

Höstens nyheter från AGI, som är varunamnet för de regummerade däcken, är ett dubbat R un Flat i dimensionen 205/55 R 16 och är

världens första regummerade Run Flat-däck. Däckets beteckning är Sarek 2.

Bland nyheterna finns också ett dubbat och ett odubbat Sarek 2 i dimensionen 185/60 R 15 och ett 4 x 4-däck i dimensionen 235/65 R 17.

Nydäcken ökar

Totalt säljer idag Anderstorp Däck 300 000 däck och av dem är 160 000 regummerade däck. Om drygt två år ska försäljningen enligt företagets prognos omfatta 500 000 däck.

– Det som ökar är nydäcken i vår försäljning där vi har avtal med några billeverantörer. Huvudparten av de regummerade däcken är vinterdäck som uppgår till mellan 90 000 och 100 000 medan sommardäcken omfattar cirka 60 000 däck, berättar Sveningsson. När det gäller sommardäcken har vi märkt ett visst trendbrott med en liten ökad efterfrågan.

När det gäller nydäcken är Falken huvudmärket med både personbilsdäck, C-däck, 4 x 4 och lastbilsdäck.

Nytt program

– Till våren kommer Falken med ett helt nytt program med en däckfamilj som omfattar 81 nya dimensioner, säger Sveningsson. I Falken-programmet finns också odubbade vinterdäck som är europeiska vinterdäck. En gummiblandning anpassat för det nordiska vinterkli-

Här visar Lars-Owe Sve-
ningson, Anderstorp Däck
AB, det första dubbade
vinterdäcket i världen i
Run Flat-teknik tillsam-
mans med ett nytt Sarek 2.



matet håller vi för närvarande på
att testa.

Det andra nydäcket är Interstate
Tires där personbilsdäcken tillver-



För att snabbt klara alla order har Anderstorp Däck investerat i två plocktruckar som bemannas av
f v Arne Persson och Roland Cato.

kas i Kina och 4 x 4 däcken i USA.
Utöver det finns nischdäcken från
Pro Comp Tires i USA.

- Interstate har fått ett fint mot-

tagande och försäljningen har gått
över förväntan, tillägger Sve-
ningson.

Anderstorp Däck AB har idag 50

anställda och omsätter 115 miljo-
ner kronor.

Trelleborg Wheel utökar i Australien

Trelleborg Wheel Systems har tecknat ett avtal om att köpa den privatägda australiska specialdäck-distributören Solid Service Group med cirka 40 anställda. Företaget har en omsättning på cirka 65 miljoner kronor.

Solid Service Group är en av de största distributörerna av industridäck i Australien med huvudkontor i Dandenong utanför Melbourne. Företaget har filialer på olika platser i landet.

Verksamheten är inriktad på specialiserad service för industriella kunder som omfattar pressutrustning och mobila pressenheter för lokal montering och service av alla typer av industridäck främst för truckar.

- Företaget är en specialiserad och ledande aktör på den australiska marknaden för industridäck, säger Maurizio Vischi, affärsområdeschef för Trelleborg Wheel Systems. Övertagandet kompletterar och förstärker vårt nuvarande logistiska nätverk över hela kontinenten, vilket skapar nya möjligheter för våra egna däckprodukter.

Däckia flyttar till Bollnäs

Däckia har nu flyttat över all regummeringsverksamhet till sin anläggning i Bollnäs. Kvar i Hässleholm är en depå med turbil som svarar för distributionen av de regummerade däcken och samlar in stommar. Samtidigt är kontrollen av de inlämnade stommarna kvar i Hässleholm.

- Flytten av produktionen från Hässleholm till Bollnäs var nödvändig, säger Björn Hydén, produktionschef för regummeringen i Bollnäs. De investeringar vi var tvingade att göra då maskinparken på båda orterna var gamla och utslitna hade blivit för höga. Därför valde vi att centralisera allt till Bollnäs där vi nu har investerat fem miljoner kronor i ny maskinutrustning och autoklav.

Större volym

- Samtidigt krävs det allt större volymer för att få lönsamhet. Produktionen i Bollnäs och Hässleholm var 12 000 lastbilsdäck vardera. Nu har vi fått en produktionskapacitet på 30 000 lastbilsdäck per år, fortsätter han.

I Hässleholm finns tre anställda kvar vid depån samtidigt svarar de också för insyning av de stommor som kommer in.

- Vi har noggrann kontroll av de stommor som kommer in. Vi kassera 30 procent av dem som lämnas in för regummering. Detta gör vi på plats då det är onödigt att transportera stommor som ska kasseras till Bollnäs, påpekar han.

Regummeringen av lastbilsdäck i Bollnäs sker till 80 procent med hel ring.

- De slitbanor vi använder kommer från Marangoni med deras mönster och Goodyears banor med deras originalmönster som också tillverkas av Marangoni, förklarar Hydén.

Entreprenad

Utöver regummering av lastbilsdäck regummeras också entreprenaddäck som uppgår till 1 200 om året. Utöver det regummeras också däck till skogsmaskiner.

- Det vi nu har gjort följer den trend som finns inom olika näringsgrenar att det krävs allt större volym för att klara de investeringar som är nödvändiga för att få lönsamhet, framhåller Hydén. Samtidigt kan vi utnyttja maskinparken i större utsträckning och vi har nu infört tvåskift vid regummeringen av lastbilsdäck.

- Den autoklav vi nu har investerat i drar mindre energi än de vi tidigare hade. Så det vi har fått är en rationellare produktion med lägre driftkostnader. Något som är nödvändigt för att kunna konkurrera i den allt hårdare konkurrensen med de billiga nydäck som importeras, tillägger han.

Antalet anställda i Bollnäs uppgår till ett 30-tal.

NOTERAT

Grönare vinterhjul

Volvo Personbilar Sverige kommer från i höst att leverera alla miljöbilar från modellår 2008 med så kallade HA-fria däck. Samtidigt kommer Volvohandeln att erbjuda HA-fria däck på eftermarknaden till Volvos hela produkt-

program av sommar- och vinterdäck.

- Det rekommenderade däcktrycket varierar för olika modeller och körförhållande men vår tumregel är mycket enkel. Från modellår 2007 kan man pumpa däcken till det rekommenderade Eco-trycket.

Målet snart nått för De

För första gången och troligen den sista blev årets resa för medlemmarna i Dekk Partner uppdelad i två grupper. Medlemmarna i Norge och Finland åkte för sig och de svenska medlemmarna en vecka senare. Destinationen var den samma för båda grupperna. Denna gång Edinburgh i Skottland. Omkring 110 personer var med i den svenska gruppen.

-Detta var enda gången vi delade upp medlemmarna i två grupper. Det kommer vi troligen inte att göra igen, säger Leif Kristiansen, VD för Dekk Partner. För en styrka för kedjan är de sociala kontakterna mellan alla medlemmar och deras respektive samt leverantörer. Nästa år försöker vi att hitta en plats där alla får plats. För det finns.

För medlemmarna presenterades Dekk Partners nyvalde ordförande Deniz Bavautdin som har efterträtt Christer Borg. Bavautdin

har arbetat länge inom däckbranschen både hos Continental och Nokian.

För Dekk Partner går det framåt. Antalet medlemsföretag är nu över 100 i Sverige.

-Innan årets slut ska vi ha 110 däckverkstäder anslutna till kedjan i Sverige, säger Kent Carlsson, ansvarig för Dekk Partner i Sverige. Målsättningen är att komma upp till 150 medlemsföretag.

Rätt medlemmar

-Vi har nu satt upp vissa kriterier för att en däckverkstad ska få bli medlem. Samtidigt söker vi de rätta medlemmarna på speciella geografiska områden för att bli en heltäckande kedja, fortsätter han. Det gör att vi blir mer attraktiva för leverantörerna och även kunderna. För att mer aktivt arbeta mot stora och prioriterade kunder har Peter Axelsson anställts. Idag har Dekk Partner i Sverige ett tiotal centrala kontrakt.

-Av de centrala kontrakt vi har är det bara ett som omfattar alla tre länderna där Dekk Partner finns. Vår strävan är att få fler då vi är den enda däckkedjan som har medlemsverkstäder i både Norge, Sverige och Finland. Det som gäller är att vi blir mer nordiska och inte så nationella, påpekar han.

De fleet kontrakt som hela ked-



Det gäller att anpassa sig till miljön, vilket också Kent Carlsson gjorde när han hälsade alla välkomna till Edinburgh i Skottland. Här beundrad av Lars Johansson, Falun, tv.

jan har idag uppgår till tio miljoner euro.

De leverantörer som Dekk Partner har avtal med är ett stort antal. Bara på däcksidan uppgår de till nästan tio. Till det kommer avtal med fälggrossister samt företag inom maskin och tillbehör.

Begränsningar

-Vår huvudleverantör av däck idag är Michelin. Samtidigt arbetar vi

med att begränsa leverantörsledet och få tre huvudleverantörer på däcksidan. Vi är inte klara med hur denna omorganisation kommer att bli ännu. För en förändring krävs, säger Carlsson.

Det en kedja riskerar att hamna i är att bara inrikta sig på inköp med så bra avtal för sina medlemmar som möjligt.

-Inköp till bra avtal är en viktig del, men i framtiden kommer även ekonomi och försäljning att bli lika viktigt. Något vi har satsat på är kommunikationen inom kedjan där vårt svenska servicekontor nu är öppet hela dagen. Vi har delat in Sverige i sex regioner med regelbundna möten och där varje region har en kontaktperson, berättar Carlsson.

För kedjan som helhet börjar nu strukturen att nå målsättningen.

Bra koncept

-För Sveriges del är målsättningen 150 medlemsföretag och vi börjar nu nå det antalet. I Finland har vi 70 medlemsverkstäder och målsättningen är 80. I Norge har vi 130 medlemsföretag och täcker i stort sett in hela landet, säger Leif Kristiansen. Det vi nu ska göra är att stärka kedjan och få den mer eta-



Till ny ordförande för Dekk Partner har valts Deniz Bavautdin som har efterträtt Christer Borg.



Björn Stenqvist blev tillsammans med Tony Holmberg de första Dekk Partners hedersmedlemmar i Sverige med evigt medlemskap.

kk Partner

blerad som en nordisk kedja.

- För det koncept vi har är bra och även stämningen bland medlemmarna inom kedjan. Vi ska nu konsolidera kedjan efter de senaste årens kraftiga expansion innan vi tar nästa steg som kan bli Danmark. Där finns redan däckverkstäder som har kontaktat oss, fortsätter han. Vad det sedan kan bli vet ingen då Danmark också är porten mot övriga Europa.

Ökad omsättning

Omsättningen för hela kedjan uppgår till 2,2 miljarder norska kronor. Det är en ökning med tio procent jämfört med i fjol.

För att bygga varumärket Dekk Partner kommer det att satsas på reklam inom olika idrotter. En viktig del i marknadsföringen är ock-

så de bilar som företagen kan få på leasing. Idag finns 220 bilar i Sverige för leasing där företagen har 70 procent reduktion av priset.

Whiskeybesök

Under de fyra dagarna i Edinburgh var det besök på whiskydestilleri och skotsk afton på en bondgård. Festkvällen hölls i en stor hangar under vingarna på en Concord på en autentisk flygflottilj från andra världskriget med Glenn Miller-musik till storband. Kvällen avslutades med säckpipemusik.

Hedersmedlemmar

Dekk Partners guldnål tilldelades Tony Holmberg, Torsby och Björn Stenqvist, Norrköping. De fick också diplom och evigt medlemskap. Kraven för guldnålen är att de säl-



Som sig bör är det säckpipemusik som hör till Skottland och på avslutningskvällen fanns en hel orkester på plats.

jer sitt företag till någon som fortsätter att vara medlem i Dekk Partner eller överlåter den till någon i

familjen.

Årets leverantör blev på nytt Pro Imp i Borås.

Fått en synlig däckverkstad



– Vi var lite tveksamma om kunderna skulle hitta till den nya adressen. Men det har blivit tvärtom, säger Göran Gustavsson, tv och Ambjörn Blom, som tillsammans äger G.A. Däckspecialisten i Karlskrona. Vad vi har fått är en mer synlig däckverkstad.

Klassen på däckverkstäderna ökar för varje år. De blir mer tilltalande för kunderna och tillgängligheten ökar. De som har tagit detta steg är G.A. Däckspecialisten i Karlskrona som har övertagit ett bussgarage och byggt till det med en lagerbyggnad. Det de har fått är en synlig däckverkstad på en ny adress.

Vi var lite tveksamma att flytta och var rädda för att kunderna inte skulle hitta till den nya adressen. Men det har blivit tvärtom. Kunderna hittar hit och även nya kunder då tillgängligheten har blivit bättre främst för åkerier. Så den flytten vi gjorde ut till ett industriområde ångrar vi inte, säger Göran Gustavsson, som äger däckverkstaden tillsammans med Ambjörn Blom.

– Den tidigare däckverkstaden låg inklämd i ett område med olika bil-

verkstäder. Någon direkt fördel av att vi låg bland dem hade vi inte. Det märker vi nu efter flytten, fortsätter han.

Det företaget har fått är en verkstadsyta på 425 kvadratmeter och ett 640 kvadratmeter stort kallager samt en stor asfalterad parkeringsplats utanför verkstaden.

Stor tomt

– Tomten är på 4 000 kvadratmeter så den räcker till. Vi har asfalterat hela tomten för att bilarna ska kunna köra runt. Det var inte billigt, säger Gustavsson.

Den byggnad som företaget köpte är ett bussgarage som byggdes i slutet av 1980-talet.

– Det har gjort att vi med köpet fick bra personalutrymmen samt stora entréportar. Där har vi nu tre portar för personbilar med lyftar och en port för tunga fordon. Det vi fick bygga var en kundmottagning i verkstadsbyggnaden samt kallaget, berättar han. Det är byggt sex meter från verkstaden med en gång emellan som har brandsäkra dörrar som stängs automatiskt vid brand. Allt enligt de senaste brandbestämmelserna.

G.A.Däckspecialisten startades för sju år sedan.

Ville starta eget

– Jag var då platschef för Däckias däckverkstad här i Karlskrona, men ville starta något eget innan jag blev pensionär, säger Gustavsson.

Tillsammans med kompanjonen Ambjörn Blom startade han däckverkstaden.

– Jag hade sysslat med en del däckservice hemma i garaget för att finansiera mitt rallyåkande, tillägger Blom.

Göran Gustavsson har varit i däckbranschen i hela sitt verksamma liv och är en del av dess historia.

– Jag började som ung på en däckverkstad i Tranås som ägdes av Forslunds. Jag kom sedan till Karlskrona som platschef för en däckverkstad som ägdes av Union Däckservice i Kalmar. Den såldes sedan till Vulko som ägdes av Trelleborg. Nästa ägare blev Dafa i Växjö och sedan Däckia. Så det har hänt en hel del, påpekar han.

Idag är företaget en däckverkstad som ingår i Hankook Master och är verkstad nummer 16. Det är medlem av Däckpoolen och sedan ett

år tillbaka är de Vianorpartner.

Stort urval

– De flesta däck vi köper går genom Amring och Vianor, berättar Gustavsson. De personbilsdäck vi säljer är Hankook, Michelin, Vredestein, Nokian och Nordman samt Elite regummerade däck. När det gäller lastbilsdäck är det mycket Michelin samt Nokian och Nordman. Vi har också entreprenad och säljer mycket MC-däck. Främst då cross-däck.

– Som en del av mitt specialintresse har vi också Hankooks rallydäck samt Kingstars, säger Blom.

Med den nya verkstaden räknar nu ägarna med att verksamheten ska öka. Utöver de två ägarna finns två anställda samt en kontorist.

– Vi kan nu utöka vår däckförvaring med det nya kallaget. Vi har för närvarande 2 500 hjul i förvaring. Det kan vi nu utöka ordentligt genom att utnyttja den höjd vi har i lokalerna, fortsätter Blom. Så det vi har fått är helt nya möjligheter.

Företaget omsätter 7,5 miljoner kronor.

Nytt grossistlager i Stockholm

Euromaster utökar nu sin grossistverksamhet med att öppna ett lokalt grossistlager i Stockholm. Det är placerat ihop med Euromasters verkstad i Älvsjö där ett grossistlager har byggts upp för leverans ut till kunderna i Storstockholm två gånger dagligen.

Lokal grossistverksamhet har blivit allt viktigare i takt med att återförsäljarna har allt svårare att hålla aktuellt lager då antalet däckdimensioner och hastighetsklasser ökar för varje år, säger Bengt Ottosson, försäljningschef hos Euromaster. Detta märker vi vid de övriga grossistlagren i landet, där vi ökat försäljningen men även antalet dimensioner och varianter för varje år. Återförsäljning har en lång tradition inom Euromaster som idag har

lager i Varberg, Vetlanda, Malmö, Skövde, Köping och nu Älvsjö. De senaste fem åren har utvecklingen varit stark för vår grossistförsäljning i Sverige. Depåerna samarbetar med varandra för att ge bästa service vilket är nödvändigt med det stora utbud vi har på däck och fälg.

Snabbare leveranser

- De två största lagren har vi idag i Varberg och Vetlanda, förklarar Ottosson. Våra kunder i Stockholm har tidigare fått leveranser från Varberg och Köping men de kommer nu att få snabbare leveranser från det nya lagret i Älvsjö.

- För att få en så effektiv distribution som möjligt har vi valt att lägga ut transporter på ett externt företag. De har fler distributionslinjer och bilar att sätta in i högsäsong än vad vi internt kan bygga upp och därför är det bättre att köpa den tjänsten, fortsätter han. Ansvarig innesäljare för grossistförsäljningen i Älvsjö är Daniel Sandberg. Till sin hjälp har han Jan-Olof Blixt som är distriktsansvarig säljare på Mellansverige och Stock-



- Den lokala grossistverksamheten blir allt viktigare i takt med att återförsäljarna får det allt svårare att hålla ett aktuellt lager på grund av alla däckdimensioner, säger Bengt Ottosson, försäljningschef hos Euromaster.

holm för Euromaster, han är en erfaren och välkänd person i däckbranschen. Jan-Olof kommer från Köping där han byggde upp en stark och modern däckanläggning som han senare sålde till Euromaster 1997. Det är inte bara däck och fälg vi säljer. Vi hjälper dem också i sin marknadsföring, då är det viktigt att det finns personer att tala med som kan branschen från grunden, tillägger Ottosson.

Lokala grossister

- Euromasters grossistförsäljning finns givetvis i hela Sverige och företaget har fem erfarna säljare ute på fältet. Kunderna kan även lokalt få däck då varje Euromasterverkstad agerar som en lokal grossist på sin ort där kunderna kan hämta däck eller få hjälp med service som man inte utför på sin egen verkstad, säger Ottosson.

Till hjälp i sin försäljning har Euromaster sin E-handels sida för återförsäljare på Internet som växer kraftigt.

- Kundmottagaren hos våra åter-

försäljare kan se vilka produkter som finns i lager och aktuella priser direkt när de pratar med konsumenten. De kan se lagret på det lokala grossistlagret men även på de övriga lagren. Detta innebär att kunden kan få snabbt svar och beställa däck alla dagar dygnet runt och kan undvika telefonköer som kan uppstå i högsäsong, säger Ottosson.

- De säljer personbildäck från Michelin, Gislaved, Continental, Kleber, Cooper, Kumho, Tiger och Sunny. Tiger är ett fabrikat som tillverkas av Michelin i Serbien och som endast säljs via Euromaster och har blivit en stor framgång för oss, berättar Ottosson.

- På lastbilssidan erbjuds lastbilsdäck från Michelin, Continental, Uniroyal och Recamac regumering (Michelins slitbanor). Dessa tillverkas i våra två egna fabriker.

- Fälgar är också en viktig del av utbudet, både aluminium och plåtfälgar.

Euromaster har sitt huvudkontor i Varberg.



De som ansvarar för lagret i Älvsjö utanför Stockholm är Daniel Sandberg och Jan-Olof Blixt.

Goodyear Dunlop omorganiserar

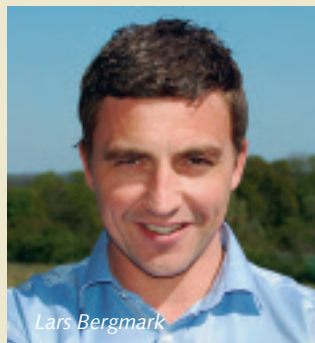
Under ny ledning av VD Dario Vicario, har Goodyear Dunlop Nordic nu genomfört en förstärkning av sin försäljningsorganisation i Sverige.

– Vi vill få tydligare nationellt fokus i de länder som ingår i Goodyear Dunlop nordiska organisation, förklarar Lars Bergmark, ny Country Sales Manager Sverige. För varje land har nu en landsansvarig försäljningschef utsetts och flertalet av de tidigare nordiska övergripande säljchefstjänsterna har tagits bort.

– Avsikten med förändringen är att satsa ytterligare på ledarskap i varje land som ingår i Goodyear Dunlop Nordic, förklarar Bergmark, som nu blir ansvarig för Goodyear Dunlops försäljning av personbilsdäck i Sverige.

Lars Bergmark har arbetat på Goodyear Dunlop Nordic sedan januari 2006 och har haft flera olika tjänster inom företagets försäljningsavdelning, närmast som Field Sales Manager. Han är 39 år och bosatt på Ekerö i västra Stockholm.

Fredrik Eriksson blir ansvarig för lastbilsförsäljningen i Sverige, Norge och Island och Claes Hedström blir fortsatt försäljningsansvarig inom MC, entreprenad och traktor.



Lars Bergmark

Nummelin ordförande för FVU

Till ny ordförande för FVU (Fordonsverkstadsutrustarna) har valts Thomas Nummelin, Continova. Han efterträder Göran Eriksson som har varit ordförande för föreningen sedan 2002.

Medlemmarna i föreningen redovisar en totalökning med drygt tolv procent under 2007.

Vid mötet var Siv Edlund från Svenska Mässan på plats och informerade om Auto 2008. Av utställningsytan är drygt 12 500 kvadratmeter redan bokade och man placerar nu även utställare på våning två.

Till ny VD för Anderstorp Däck AB har Johan Runberger, 43 år tillträtt. Han kommer från möbelbranschen och har senast varit VD för Bergtex i Lagan i fyra år. Han är bosatt i Gnosjö.



Johan Runberger

Ny VD för Anderstorp Däck

– Det jag har arbetat med är försäljning och marknadsföring. Möbelbranschen och däckbranschen är rätt lika då båda branscherna består av kedjebildningar, säger han. Den första tiden blir nu att lära mig branschen. Det kommer

säkerligen att går bra då jag har många trogna medarbetare inom företaget som kan allt om däckbranschen.

Den tidigare VD:en Anders Oliv har övergått till att bli marknadschef för Tylö bastu i Halmstad.



Pierre Brannestam

Anderstorp Däck

Pierre Brannestam har anställts som ny säljare och ansvarig för distrikt Mellersta Sverige syd. Han har tidigare varit rådgivande konsult inom IT.



Peter Karlström

Michelin Nordic

Peter Karlström har blivit försäljningschef från och med första oktober för personbilsdäck i Sverige hos Michelin Nordic. Han har tidigare under fyra år haft huvudansvaret för kontakterna med Dekk Partner inom Michelin Nordic och ansvar för kontakterna med de statliga myndigheterna i Sverige.

FERRARI 60ÅR

Det finns inte så många bilmärken med så många drömmar om som Ferrari. Säg den bilist som inte någon gång har drömt om en sportbil från

Ferrari. För de allra festa blir det bara en dröm. När nu Ferrari fyller 60 år har vi valt en bild med detta klassiska bilmärke på första sidan. Den ger en känsla av stil och skönhet. Trots att Ferraris grundare och ägare Enzo Ferrari avled 1988 lever företaget och racingstallet kvar.

Välbesökt möte hos Sydvästra

Det var som vanligt många medlemmar som mötte upp till Sydvästras höstmöte i Borås. Inbjudna gäster till mötet var Däckspecialisternas Riksförbunds (DRF) nytillträdde VD Anders Karpesjö och förbundsordförande Hans Claeson.

Den nye VD:n började med att presentera sig själv och vad han hade sysslat med innan han blev anställd av DRF. Han redogjorde för utvecklingen av DRF:s verksamhetsplan fram till 2010 och framhöll att myndighetskontakter kommer att tas med Vägverket för att försöka få till stånd en certifiering av däcktekniker. En samverkan ska sökas med DFTF i frågor som är gemensamma som till exempel frågan om hälsofarli-

ga partiklar som frigörs vid körning med dubbdäck.

Försäljningsstatistik

- Samtidigt ska jag arbeta vidare med frågan om DRF:s medverkan som expert i haverikommissioner som avser fordons hjul och däckutrustning. Samt att ta fram ett bra system för sammanställning av försäljningsstatistik, sade han.

- Samtidigt vill jag tillvarata medlemmarnas intressen, följa lagstiftning, verka för utveckling av yrket däcktekniker och verka för trafik-säkerhet i samband med myndigheter och organisationer, tillade han.

DRF har haft en stark medlem-sutveckling under året och har nu 648 medlemmar och 34 korresponderande medlemmar. Regummeringssektionen har 17 medlemmar.

Karpesjö berättade vidare att kurser i Däckskolan planeras att hållas i Jönköping den 21 och 22 samt den 23 och 24 januari nästa år. Vi-

dare planeras ett seminarium för erfarna hjulinställare att hållas i Växjö den 23 och 24 januari och femte och sjätte februari nästa år.

- De som vill anmäla sig till någon av kurserna kan göra det till kansliet, framhöll han.

Däckrazzia

Förbundsordföranden Hans Claeson gav en rapport från årets Däckrazzia och framhöll att det på vissa håll varit stort intresse, men att samverka med polisen och NTF i vissa fall ställt till bekymmer särskilt som polisens insatser inte styrs centralt utan av polismyndigheterna i de olika länen.

- En möjlighet att få bättre genomslag skulle kunna vara att framledes engagera ungdomar i Däckrazzian, påpekade han.

Han informerade vidare att gymnasieskolan i Skara planerar för en så kallad lärlingsutbildning som inne-

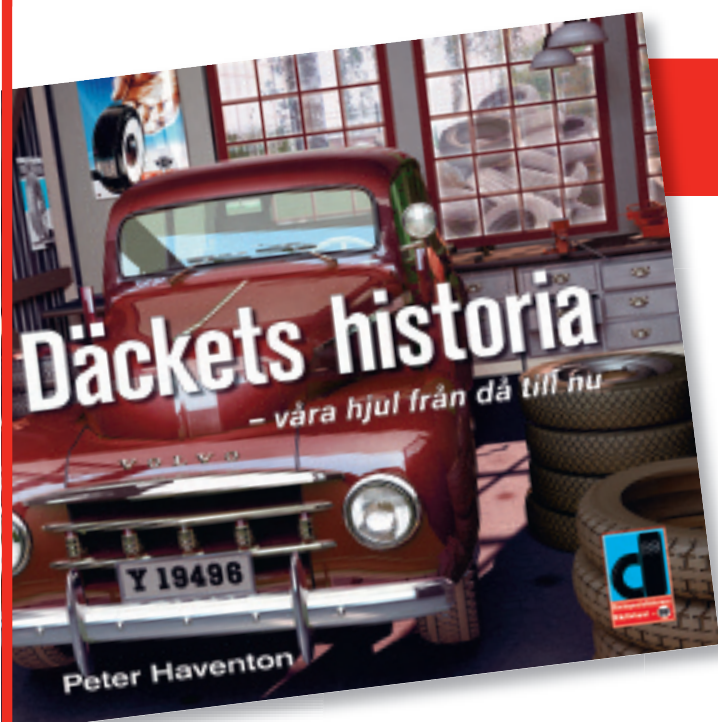
bär

att eleverna utbildas 50 procent av tiden på skolan och att resterande 50 procent av utbildningen sker ute på företagen. Bland annat har Vianor och Euromaster visat intresse av att medverka om en lärlingsutbildning kan startas för däcktekniker.

Fin julklapp

Till sist uppmanades deltagarna vid mötet att beställa hem DRF:s bok Däckets historia från kansliet.

- Det kan vara en fin julklapp för däckverkstäderna att ge bort i julklapp till anställda och kunder och att även säljas i kundmottagningarna, poängterade han.



Julerbjudande!

Köp Däckets historia och ge i julklapp till dina anställda, sälj till dina kunder.

Julerbjudande: 225 kr/st (ord. pris 290:-)

10 ex 210 kr/st inkl moms. Frakt tillkommer.

Vill du beställa fler än 10 ex. - kontakta oss!

Vi tog ett intressant föremål som alla kommer i kontakt med. Vi samlade in all intressant historia och alla gamla bilder som gick att få tag på. Och så kontaktade vi den sanna entusiasten - journalisten och författaren Peter Haventon. Tillsammans skakade vi så denna fantastiska cocktail tills den var i sitt mest njutningsbara tillstånd. Resultatet blev den prisade Däckets historia.



Däckspecialisternas Riksförbund DRF
info@drf.se | Tel: 08-50 60 10 50 | fax: 08-50 60 10 51

www.drf.se



**FOLKSAM
AUTO AB**



Efter däckbytena tid för utbildning.

Just nu jobbar vi alla som bäst med att hjälpa kunderna med rätt däck för säsongen. Men när det lugnat ner sig blir det utrymme för utbildning.

Efter årsskiftet har DRF laddat med många kurstillfällen runt om i landet.

Bland annat även en efterlängtd nyhet, påbyggnads-seminariet för erfarna hjulinställare.

Passa på nu och anmäl dig när det fortfarande finns plats.

Mer information om våra kurser hittar du på vår hemsida www.drf.se

Kurs	Ort	Datum
Däckskolan	Norrköping	9-10/1
Däckskolan	Växjö	14-15/1
Grundkurs Hjulinställning	Växjö	14-15/1
Grundkurs Hjulinställning	Växjö	16-17/1
Däckskolan	Växjö	16-17/1
Däckskolan	Jönköping	21-22/1
Däckskolan	Jönköping	23-24/1
Däckskolan	Karlstad	22-23/1
Hjulinställning seminarium	Växjö	NY 23-24/1
Däckskolan	Hisings Backa	28-29/1
Däckskolan	Sollentuna	30-31/1
Däckskolan	Luleå	4-5/2
Hjulinställning seminarium	Växjö	NY 5-6/2
Däckskolan	Sundsvall	6-7/2
Däckskolan	Gävle	11-12/2
Däckskolan	Borlänge	13-14/2
Däckskolan	Östersund	18-19/2

Däckspecialisternas Riksförbund DRF



Däckarna med eget ke

Efter några år av tillbakagång har nu Däckarna på nytt startat en offensiv satsning. Kedjan av fristående däckverkstäder är den äldsta i landet och startades den 12 juni 1974 på Hooks Herrgård. Runt en kärngrupp av medlemmar som har varit med under alla åren utökas nu antalet medlemsverkstäder efter ett nytt kedjekoncept.

-Vi måste hitta vår plats i den utveckling som sker inom däckbranschen med medlemsägda och leverantörägda kedjor, säger Mikael von Zweigbergk, kedjeledare för Däckarna. Därför har vi utformat ett eget koncept där bland annat ett antal medlemmar i Däckarna har startat Däckfocus AB som övertar däckverkstäder när de blir till salu. Däckverkstäderna som köps blir medlemmar i Däckarna och ska sedan på sikt säljas till en enskild ent-



Helt överens om att Däckarna måste hitta sin egen nisch i den utveckling som sker inom däckbranschen är kedjeledare Mikael von Zweigbergk och Stefan Gunnarsson, som är ordförande i föreningen Däckarna.

reprenör. Detta för att skapa ett alternativ till de allt större leverantörägda kedjorna.

- Som vi ser det inom Däckarna är inte den utveckling som pågår helt positiv, tillägger han.

Nystart

Den nystart som Däckarna har fått märktes när kedjan hade sitt höstmöte i Athen. Samtliga medlemmar var positiva inför framtiden. Antalet medlemmar uppgår för närvarande till ett 30-tal med ett 40-

tal anslutna däckverkstäder.

- Det ser nu ut som om vi är på rätt väg igen, säger Bernt Sahlin. Sahlins Gummiverkstad AB i Arvika, som har varit medlemmar i Däckarna sedan starten. Kedjan har varit nere på knä tidigare under de 33 år den har funnits och har kommit igen. Nu tyder allt på att den är på uppgång igen och jag tror att det nya konceptet ska lyckas.

Vid höstmötet var representanter från Goodyear Dunlop, Bridgestone och Nokian på plats och informerade om nya produkter och de aktiviteter som de olika företagen planerade inför hösten.

Känns positivt

- Det känns att det är positivt inom gruppen och alla är intresserade av det nya som nu händer, säger Stefan Gunnarsson, Däckcentrum i Blekinge AB, som är nyvald ordförande. Detta att vi nu har fått ordning på vårt kontor efter flytten från Eskilstuna till Göteborg har en stor betydelse. Det har ökat aktiviteten något som vi också märker bland våra leverantörer där intresset har ökat för kedjan. Så för tillfället går allt på rätt håll och anta-



Bröderna John, tv och Lars Brovall, Korsnäs Gummi, har nu sålt sitt företag till Däckfocus AB. Ansvarig för verksamheten är nu Kjell Åke Larsson här i mitten mellan de två bröderna.

edjekoncept

let medlemmar ökar och allt fler hör av sig som överväger att gå in som medlemmar.

- Det känns roligt och även spännande för den vändning med framtidstro som kedjan nu har fått. Det som nu gäller är att uppfylla de förväntningar som finns och som jag tror att vi kommer att lyckas med, påpekar han.

Även bland leverantörerna finns en optimism att Däckarna ska lyckas på nytt.

Förändringar

- Det krävs nya koncept i den förändring som däckbranschen genomgår, säger Bengt Jansson, försäljningschef för eftermarknaden av personbilsdäck hos Bridgestone Sweden AB. Konkurrenten ökar och det gäller då att hitta sin nisch.

Det jag tror på är att enskilt ägda däckverkstäder, där det finns ett personligt ägande, är en oslagbar kombination i de förändringar som sker. Så det koncept som Däckarna nu har utformat och arbetar efter tror jag kommer att lyckas.

Nya medlemmar

Vid höstmötet var det inte bara information och diskussioner om framtiden utan även avkoppling. Det var sightseeing med besök på alla de sevärdheter som Athen har att bjuda på. Middagar med havets alla läckerheter, vinprovning och vid ett Akropolis upplyst i strålkastaresken.

- Detta var ett avstamp som vi behövde inför det nya som Däckarna står inför, är von Zweigbergks kommentar.



Medlemskapet i Däckarna går i arv som Bernt Sahlin, tv, Sahlins Gummiwerkstad AB i Arvika som nu har lämnat över till sonen Peter Sahlin.

Däckia utökar

Däckia har slutit avtal med fyra nya partnerverkstäder. Det är Sköndals Däck, Johanneshov, Rehns Gummi, Nyköping, Joakim Ericsson Bil, Tumba och Värmdö Bilservice, Gustavsberg.

Sköndals Däck har tre anställda och omsatte i fjol 3,5 miljoner kronor. Rehns Gummi har 4,5 anställda och omsatte i fjol sju miljoner kronor. Joakim Ericsson Bil har sex anställda och omsättningen i fjol var fem miljoner kronor. Värmdö Bilservice har fyra anställda och omsättningen i fjol var tre miljoner kronor.

Med de fyra verkstäderna har Däckia 104 verkstäder anslutna till sig.

- Vår expansion fortsätter och under nästa år blir det en förändring av våra partners då en del partners kommer att bli så kallade konceptpartners. Det innebär att de verkstäder som ingår i kedjan kommer att se likadana ut, säger Dag Falkström, försäljningschef hos Däckia.

Ett fåtal platser kvar

Nästa års Automässa kommer att bli mycket större än den som arrangerades för tre år sedan. Omkring 250 utställare har bokat plats och endast ett fåtal platser finns kvar. Hela bottenplanet i mässhallarna är bokade och en hall på plan två håller nu på att fyllas. Totalt är nästan 14 000 kvadratmeter monteryta bokad.

- Det är ett helt annat intresse inför denna mässa än det var för tre år sedan, säger Siv Edlund, projektledare för mässan. Det märks att branschen har haft tre år på sig att ladda upp inför denna mässa och flera företag har ökat sin monteryta.

Högtryck

-Samtidigt är det högtryck inom branschen, vilket märks av alla de positiva samtal vi får från utställarnas sida. Så allt tyder på att de fyra

mässdagarna mellan den 16 och 19 januari blir en höjdpunkt för branschen, påpekar hon.

Bland branschfolk är förväntningarna stora och Fordonsverkstadsutrustarna (FVU) och Bildelsgrossisterna (SBF) som arrangerar mässan har satsat hård på att marknadsföra mässan.

- Det roliga är att samtliga FVU-medlemmar kommer att ställa ut på mässan, säger FVU:s representant Gilbert Fransson.

Företagen inom bil- och däckmarknaden på servicesidan har haft några bra år och det har gjort att investeringarna har ökat.

- Vi ser en tvåsiffrig tillväxtökning bland våra FVU-medlemmar och någon avmattning märks inte, tillägger han.

Stort intresse

Även inom däckbranschen är intresset stort inför mässan och de flesta av däcktillverkarnas försäljningsbolag i landet kommer att finnas på plats.

Det kommer också att finnas utländska utställare från ett tiotal länder.

- De är inte så många då nästan alla utländska företag har inhems-

ka företag som representerar dem på mässan, säger Edlund.

Skolelever har bjudits in till mässan i en tävling som kallas depå-stopp. Några av dem kommer att få göra upp vilket mekanikerteam som är snabbast, noggrannast och bäst på att serva en racerbil på så kort tid som möjligt.

Utöver det blir det en konferensdag som Motorbranschens Arbetsgivareförening (MAF) kommer att svara för.

Toppladdad branschfest

Vid Automässan i Göteborg blir det en toppladdad branschfest fredagen den 18 januari i Svenska Mässans kongresshall. Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) har förbokad 100 mycket bra platser på festen. Dessa platser finns kvar till 15 november. Sedan lämnas de tillbaka till mässan. Så det gäller att vara snabb och boka plats.

De som underhåller under kvällen är Wallmans on Tour med ståupparen Ann Westin.

NOTERAT

Matador helägt av Continental

EU-kommissionen har godkänt Continentals övertagande av däcktillverkaren Matador i Slovakien. Sedan 1998 har Continental varit delägare i företaget.

Med att Matador nu blir ett helägt dotterbolag till Continental kommer de att utöka sin verksamhet i östra Europa.

Utöver däck tillverkar Matador även transportband. Företaget har 4 700 anställda.

Continental bygger också en ny fabrik i Kina för tillverkning av hydrauliska bromsar. Fabriken ska vara klar nästa år och kommer på sikt att sysselsätta 1 000 personer.

För 75 år sedan startade Erik "Vulkarn" Andersson och hans bror Tage en gummiverkstad i Varberg. Den fick namnet Varbergs Vulk AB. Bröderna hade fått låna 5 000 kronor av sina föräldrar för att starta gummiverkstaden. Affärerna gick trögt i början och första månaden omsatte företaget 193 kronor och 25 öre.



Idag är Joakim Petersson, tv, VD för Euromaster och ansvarig för verksamheten i Norden. Här tillsammans med Håkan Gustavsson, på verkstaden i Varberg där också huvudkontoret för Norden finns.

"Vulkarn" startade framgångssaga

Företaget höll till på Västra Vallgatan. Lokalerna var trånga och slitna. Det var mest däck till hästvagnar som var i behov av reparation. Sedan kom kriget.

-Första krigsåren var det tydligen särskilt tufft. 1939 fick de låna 100 kronor en gång, 75 kronor en annan gång och 25 kronor en tredje gång. Det var sista gången de behövde låna pengar. Sedan dess har företaget aldrig visat röda siffror, säger Jan Wulker, son till Erik Anderson.

Krigsåren medförde att däckreparationer ökade. Det gjorde att regummering av däck tog fart efter kriget och 1948 fick företaget agenturen för SIO-pressar. De kunde också användas för lagning och sulning av gummistövlar.

Genombrott

Under 1950-talet fick regummeringen sitt genombrott och företaget fick kunder över hela landet. Det blev investering i nya pressar och en ny anläggning byggdes i Varberg och blev först med att kun-

na ta in och utföra montering på lastbilar inomhus.

Under 1960-talet ökade regummeringen allt mer och 1967 köptes mejeriet i Rolfstorp som blev regummeringsfabrik. Några år senare introducerades kallregummeringen.

1972 tog Erik Anderssons söner Jan och Bengt Wulker över företaget.

-Pappa kallades i folkmun "Vulkarn" och vi fick bära samma smeknamn. Då kändes det lika bra att byta Anderson mot Wulker, säger Jan Wulker.

De båda sönerna hade redan som smågrabbar hjälpt till i verkstaden.

-Vi fick sopa gårdsplanen och utförde ärenden, berättar Jan. Efter skolan brukade vi cykla och lämna fakturor. Inom stadsgränsen fick vi fem öre per faktura och tio öre om de var utanför.

Expansion

Med sönerna i ledningen startade den verkliga expansionen. 1974 fick företaget patent på Dacapo-meto-

den initierad av Jan Wulker och Willi Reppel. Ringöns Däckservice köps och Vulkokedjan. 1975 bytte företaget namn till Wulkers AB.

1979 avlider Erik Andersson vid 69 års ålder.

Expansionen fortsätter med att Firestones fabrik i Tvååker köps och regummeringen flyttas från Rolfstorp. Hurtigs Gummi AB köps 1982 och 1984 övertas Däck-sab i Vetlanda med fem verkstäder. Wulkers blir först med att använda Michelins kallregummering som utvecklats vid fabriken i Tvååker och som senare kommer att heta Recamic.

Den sista stora affären som bröderna gjorde var att överta Alpus 13 verkstäder 1991 och samtidigt öppnades en däckverkstad i Magdeburg i Östtyskland.

1992 bestämmer sig bröderna för att sälja bolaget.

Blev först

-Affären gjordes upp vid ett möte på Orly-flygplatsen i Paris i november 1992. Uppgårelsen genomfördes snabbt. Vi var nöjda med betalningen. Valde att behålla fastigheterna och har fortfarande god kontakt med Michelin och Euromaster, säger Jan Wulker.

Med affären blev Wulkers den första stora kedjan av gummiverkstäder som köptes av Michelin för att säkra sin distribution.

Euromaster fortsatte sedan expansionen och finns nu med verk-

städer på 65 platser runt om i Sverige och har cirka 400 anställda. Två regummeringsfabriker ingår. Den i Tvååker och den i Sollefteå. I år siktar Euromaster i Sverige på att få en total omsättning på en miljard kronor.

I Varberg finns inte längre enbart det svenska huvudkontoret för Euromaster utan i år har en nordisk organisation börjat byggas upp för Euromaster Norden som omfattar Sverige, Finland och Danmark med 165 verkstäder och 1 200 anställda och med en omsättning på 2,3 miljarder kronor.

Allt större

-Euromaster är däckfamiljen som blir allt större, säger Joakim Petersson, som är företagets VD och chef för Norden. Vi befinner oss nu i en expansiv fas med avsikt att förvärva fler verkstäder. Detta kommer att kräva en genomtänkt och långsiktig kompetensförsörjning av personal, både vad det gäller verkstäder och administrativ samt annan supportande personal på vårt nordiska huvudkontor i Varberg.

-Siffrorna fortsätter att peka uppåt. Marknaden är konkurrensutsatt. Det gäller att ständigt vara på offensiven och lyhörd inför kundernas krav, önskemål och behov, tillägger han.

Nokian tyres har utökat sin Hakka-familj med ett SUV-däck anpassat för medelstora stadsjeepar. Utöver stadstrafik är också däckets anpassat för dem som vill söka sig ut på slingriga grusvägar.



SUV-däck för nordiska fö

Den ökade försäljningen av SUV-bilar har fått allt fler tillverkare av däck att satsa på detta segment. Senast i raden är Nokian Tyres som har utökat sin Hakka-familj med ett SUV-däck som är anpassat för medelstora stadsjeepar. Däckets är ett sommardäck som är anpassat för det nordiska klimatet och för SUV-ägare som även vill söka sig ut på sliriga grusvägar.

De undersökningar vi har gjort visar att ägare till medelstora stadsjeepar efterfrågar däck som ger personbils känsla med bekväma och säkra köregenskaper oavsett vilken typ av väg man kör på, säger Petri Niemi, produktchef hos Nokian Tyres. Det nya SUV-däck vi kommer att släppa ut på marknaden till våren finns i de populäraste dimensionerna och i hastighetsklasserna T (190 km/h) och H (210 km/h).

För nordiska vägar

Det nya däckets har speciellt utvecklats för nordiska vägar som består av mjuka grusvägar och grova asfaltsvägar. För att däckets ska kunna bära det tunga fordonet och klara att ge stabila köregenskaper åt fordon med hög tyngdpunkt ställs höga krav. Den konstruktion som däckets har är anpassad för de olika miljöer som SUV-bilarna används för. I stommens stålradialpaket finns ett foglöst nylonbälte som ger däckets styrrespons. Bältet har förstärkta sidor och med den foglösa kabelkonstruktionen ökar däckets hållbarhet i tuff körning. Konstruktionen ökar också däckets livslängd.

Slitbanans mönster är asymmetriskt. En nyhet i mönstret är en stenborrtagare som finns vid huvudspåret och som ser till att små stenar inte fastnar i däckets huvudspår och mönsterklackar. I mjuk terräng rensas jorden bort ur spåren när däckets rullar. Det självrensande mönstret minskar risken att stenar fastnar i spåren.

Terrängklor

Då däckets är asymmetriskt är däckets inner- och ytterskuldror olika. Ytterskuldran är styv för att ge däck-

et stabilitet och innerskuldran spår är utformade för att effektivt föra bort vatten och minska risken för vattenplaning.

För bra köregenskaper på grusvägar och mjuka underlag har däckets så kallade terrängklor. Det är utbuktningar som är sneda och kantiga för att ge bättre fäste vid drag- och bromsgrepp.

Det som är anpassat till det nordiska sommarklimatet är gummibland-

ningen i slitbanan. Det är en silica-blandning som Nokian kallar för Nordic Cool Silica som är utvecklad för att klara temperaturväxlingarna med högsommarväder och vinterleken under senhösten då det kan bli minusgrader.

Bland nyheterna i det nya däckets är en dubbel tättningsring vid däckets fotområde som ökar däckets och fälgens



SUV-däckets är ett sommardäck som är anpassat till det nordiska klimatet.

livslängd. Tättningsringen ser till att smuts och små stenar inte hamnar mellan däcket och fälgen. Samtliga däck i profilen 55 eller lägre har även ett fälgskydd som skyddar fälgen mot skador.

Säkerhetsåtgärder

De säkerhetsåtgärder som Nokian har utvecklat finns också med på det nya däcket. Slitagevarnaren visar det återstående mönsterdjupet i millimeter och vattenplaningsvarnaren varnar när risken för vattenplaning ökar. På mönstret finns ett vattendroppemärke som försvinner när mönsterdjupet är mindre än fyra millimeter.

- Det ger bilägaren en påminnelse att risken för vattenplaning nu ökar. För vi anser att för att få det bästa skyddet mot vattenplaning

med tanke på att under de nordiska sommarmånaderna kommer det också mycket regn bör ett somrardäck bytas vid ett mönsterdjup på fyra millimeter. De 1,6 millimeter som lagen föreskriver som minsta mönsterdjup är som vi anser en trafikfara, påpekar Niemi.

Stort utbud

Däcket som kommer att börja säljas under våren finns i 16 dimensioner och från 15 till 18 tum. Hastighetsklassen T (190 km/h) kommer att finnas i sex dimensioner i 70- och 75-profil. Hastighetsklass H (210 km/h) kommer att finnas i tio dimensioner i profil från 55-till 65-profil.

Däcket kommer att säljas i Norden och Ryssland.

Trelleborg distributör för Galaxy i Norden

Trelleborg Wheel Systems har blivit distributör för Galaxy-däck i Sverige, Finland, Norge och Island. Galaxy-däcken tillverkas av GPX i deras fabrik i Serbien. Galaxy har ett komplett produktsortiment av lantbruksdäck i både radial och diagonalt.

- Det här distributionsavtalet är ett steg i rätt riktning. Det stärker vår position som specialist och skapar nya tillväxtpotentialer för båda företagen, säger Paolo Pompei, divisionschef för Agricultural and Forestry Tires inom Trelleborg Wheel Systems.

Vid mässan Elmia Lantbruk Maskin & Fält var det premiär för de nya däcken som nu ingår i Trelleborgs försäljning. Under mässdagarna visades också en ny konstruktion av dubbelmontaget Dual 3000 samt radialdäcket Trelleborg TM9000 i dimension 800/70 R 38.

Den ommärkning som Trelleborg håller på med från Pirelli till Trelleborg har nu kommit till TM800 sortimentet. De första dimensionerna med märkning Trelleborg är 650/65 R 38 och 600/65 R 38 som visades under mässdagarna på Elmia.

rhållanden

Vinterdäck med valnötsskal

Toyo fortsätter på den inslagna vägen med att blanda krossat valnötsskal i slitbanan. Tekniken med valnötsskal har utvecklats sedan de första däcken kom för några år sedan. Det nya däckets Garit G4 har en slitbana med en helt ny silicablandning med kolfiberstoff och miljoner små luftbubblor.

-Det Garit G4 som vi nu lanserat på den svenska marknaden är ett helt nytt odubbade vinterdäck där tekniken med valnötsskal har förfinats med den nya gummiblandningen, säger Thor-Björn Gustafsson, VD för Nordisk Däck Import AB i Lund. Vid de tester som gjordes under förra vintern fick däckets bara lovord. Främst för sin komfort och tysta gång. Det enda negativa är att bromssträck-

an på blöt asfalt blir lite längre.

Toyo som är en av de största däcktillverkarna i världen kom med inblandning av valnötsskal i slitbanan när det blev förbjudet med dubbade däck i Japan. Tekniken blev mycket omdiskuterad. Nu har teckningen förfinats med en rad andra innovationer i det nya däckets.

Slitbanan är uppbyggd så att den behåller sin elasticitet även i mycket kallt klimat. Materialet är snöavvi-



För några år sedan var det stor uppståndelse när Toyo kom med krossade valnötsskal i slitbanan. Nu har tekniken förfinats och Toyo har kommit med ett nytt odubbade vinterdäck där valnötsskal finns kvar med en rad andra innovationer.

sande för att inte snö ska fastna i mönstret. Däckets har en bred anläggningsyta.

I slitbanan finns kolfiberstoff som är vattenavvisande och hjälper däckets till bättre kontakt med vägbanan vid isigt underlag. Luftbubblorna i slitytan fungerar som små sugkoppar som kommer fram när däckets slits.

Patenterad sajpning

Däckets har en patenterad 360 graders sajpning som förhindrar flytt-

ning i sidled och stabiliserar bilen i rullriktningen.

- Däckets är utvecklat för den japanska och svenska marknaden då vinterförhållandena är lika i de båda länderna, säger Gustafsson. Tanken är att däckets ska vara ett mellanting mellan odubbade och dubbade vinterdäck. Livslängden för däckets är lång och i slitbanan finns över sju miljoner valnötsskal.

Däckets finns i de 25 vanligaste dimensionerna.

Idealimport

Vinterdäck för rätt klimat

Bridgestone har kommit med två nya vinterdäck för lastbilar. Det ena däck är utvecklat för hårda nordiska vintrar och det andra för mildare klimat. Drivdäcket W970 har kompletterats med det nya styrdäcket W958 för extrema förhållanden och styrdäcket M788 med drivdäcket W990 för mildare förhållanden.

W958 som är utvecklat för de nordiska länderna är ett flexibelt däck. Det är avsett för tuffa vinterförhållanden, men allt eftersom däckets slit utvecklas dess egenskaper vilket resulterar i bra barmarksegenskaper.

Däcket har en nyutvecklad gummiblandning som ökar livslängden med upp till 20 procent.

Det nya slitbanekonceptet har en utformning för att göra kontaktytan så kvadratisk som möjligt. Samtidigt har slitbanemönstret utformats tillsammans med mönsterklackarnas uppbyggnad för att minska risken för oregelbundet slitage. Genom att mönstret har fler greppkanter är bromssträckan upp till tio procent kortare än andra däck.

Det nya däck finns i dimensionen 315/80 R 22,5. Fler dimensioner kommer att finnas nästa vinter.

Däcket W990 för mildare vinterklimat har fått en ny gummiblandning som ökar livslängden med 30 procent. Konvexa mönsterklackar ger bättre tryckfördelning i kontaktytan och ett sicksackmönster förbättrar däckets självrensande egenskaper.

Däcket finns i fyra dimensioner.



Bridgestone har kommit med det nya styrdäcket W958 som är avsett för tuffa vinterförhållanden.

Det tidigare styrdäcket M788 har kompletterats med drivdäcket W990 för mildare vinterklimat.

Vinterdäck för lastbilar

Michelin har kommit med ett nytt vinterdäck för lastbilar. Däcket har beteckningen XFN 2 + och är avsett för styraxlar. Enligt Michelin har det nya däck tio procent bättre grepp på vintervägar jämfört med föregångaren.

Jämfört med sin föregångare XFN+ har det nya däck tre teknologiska fördelar. Däcket har Michelins patenterade lamell-teknik som ökar däckets väggrepp i kurvor på snö och våta vägar med tio procent. Kilometerresultatet blir 15 procent bättre och bromssträckan kortas med fem procent.

Däcket är konstruerat för att kunna användas vid flera olika typer av vinterkörning. Däckets stomme är anpassat för regummering med Michelin Remix.

Det nya vinterdäcket finns i dimensionen 315/80 R 22,5.

NOTERAT

Namnet Tretorn finns kvar

Från att ha varit en stövel- och tennisbollstillverkare har Tretorn gått och blivit ett allt större modeföretag. Nu öppnar företaget, som ägs av sportjätten Puma, sin första egna butik.

Adressen är 53 Green Street i stadsdelen Soho på Manhattan i New York och premiäröppnandet planeras att ske i mitten av september. Butikens sortiment kommer att bestå av märkets skolkollektion för både herr och dam samt herrklädlingen som lanserades i våras.

Vinterdäck för SUV-bilar

Nokian Tyres har utökat sitt produktionsortiment med en helt ny typ av däck som är ett nordiskt odubbats vinterdäck. Däcket har beteckningen Hakkapeliitta R SUV och är ett alternativ för ägare till stadsjeepar att köra med ett odubbats vinterdäck.

I grunden uppfyller däcket det viktigaste kravet för produktmärket Hakkapeliitta som ett vinterdäck för de nordiska förhållandena. Enligt Nokian Tyres har däcket bra köregenskaper på snötäckta och torra vägar och ger också ett bra grepp på isiga och våta vägar.

Däckets mönster har en grov och ojämn skulderyta med en bred ribba i mitten med dubbla mönsterblock som är sajpade. Skuldran är uppdelad i sektioner med tre mönsterblock i olika storlekar i varje block. Även skuldrans mönsterblock är hårt sajpade.

Med ny gummiblandning och

mönster har däcket enligt Nokian bättre isgrepp än vad ett odubbats vinterdäck har. En viktig del i utvecklingsarbetet har stabilitet och våtgrepp varit. Detta för att föraren ska känna av när gränsen börja närma sig vad däcket klarar på

en isig eller våt vägbana.

Däcket har ett lågt rullmotstånd när det gäller odubbade vinterdäck. För att täcka in nästan samtliga stadsjeepar finns däcket i 17 olika dimensioner från 16 till 20 tum. De flesta av dimensionerna har XL-

märkning. Profilen är från 40- till 70-profil. Det nya däcket har hastighetsklass R (170 km/h).

Däcket finns i ett begränsat antal redan mellan jul och nyår. Den officiella försäljningen i Norden och Ryssland startar först nästa år.



Nokian tyres har kommit med ett nytt nordiskt odubbats vinterdäck med namnet Hakkapeliitta R SUV.

Hakka-familjen utökas



Hakka-familjen har utökats med UHP-däcket Hakka Z och Y. Däcket är anpassat för de speciella väderleksförhållande under sommartid i Norden och Ryssland. Däcket är tyst och mjukt att köra med.

Det har gått bra för Nokian Tyres i lanseringen av sitt nya varumärke Hakka för sommardäck speciellt anpassade för det nordiska klimatet. I våras började de första däckerna i Hakka-familjen att marknadsföras ut till konsument och försäljningen har gått bra. Nu utökas familjen med det nya UHP-däcket Hakka Z i hastighetsklasserna W (270 km/h) och Y (300 km/h) som kommer att lanseras till våren.

Konceptet bakom Hakka-däcken är ett däck anpassat för det speciella väderleksförhållande som är i de nordiska länderna och Ryssland

under sommarhalvåret med regn och varierande temperaturer, säger Teppo Huovila, produktutvecklingschef hos Nokian Tyres. Däcket är också anpassat för den grova asfalt och ojämna vägar som finns i Norge, Sverige och Finland. Den grova asfalten som finns som beläggning i de tre länderna finns inte i andra länder i Västeuropa. Deras asfalt är mer finfördelad och ger en jämnare yta.

Spåriga vägar

– Som nordisk däcktillverkare har vi därför valt att utveckla en däckserie som är anpassad till de nordiska spåriga vägarna. Det vi speciellt har inriktat oss på är däckets våtgrepp och skyddet mot vattenplaning. Därför skiljer sig slitbanans mönsterutformning mot övriga sommardäck, fortsätter han.

Nytt i däcket är slitbanekonstruktionen med flera gummilager och nanosilicagummiblandning. Längst ner i slitbanan efter flera gummilager finns en tunn gummiblandning som minskar rullmotstånd och värmeutveckling. Det



De långsgående ribborna i slitbanans mönster förstärker konstruktionen så att mönsterlackarna inte kan röra sig utan stödjer varandra.

mellersta lagret av gummiblandningen baseras på den nya nanotekniken. Den har en elastisk nanosilicagummiblandning som reagerar på styrning fortare än traditionell gummiblandning. Kontakten med vägen blir känslig och exakt samt förstärker däckets konstruktion trots att blandningen samtidigt är elastisk. Däckets stabilitet märks främst på spåriga vägar.

Grov asfalt

Däckets nya gummiblandning som kallas för Nordic Cool UHP Silica är utvecklad för bra våtgrepp vid olika temperaturer som kan variera

från nollstrecket till höga sommartemperaturer. Samtidigt dämpar det däckljudet från den grova asfalten.

Slitbanans mönster är asymmetriskt med inside-outsides mönster. Däcket har ett stadigt yttre skulderområde som går ihop med mönsterlackarna som ger en ny slitbanaradie. Den långsgående ribban förstärker konstruktionen så att mönsterlackarna inte kan röra sig utan stödjer varandra. Det förbättrar körstabiliteten speciellt i kurvor samt vid filbyten och väjningar.

Körstabiliteten märktes vid de test-

med hastighetsdäck

körningar som Däck Debatt gjorde på Gotlands Ring tillsammans med en rallyförare. Trots hög hastighet hade däcken bra sug mot asfalten i skarpa kurvor med kraftiga ratttrörelser utan att släppa. Den körstabilitet som däcken gav vid körningen på banan gav en trygghetskänsla vid häftiga väjningar i sidled.

Däcket har som de Hakka-däck som kom i våras polerade spår i mönstret.

Mitt i mönstret finns en slitagevarnare som visar huvudspårens mönsterdjup i millimeter.

Fyra millimeter

- Det vi rekommenderar är att huvudspåret måste vara minst fyra millimeter djupt för att kunna minimera risken för vattenplaning, säger Petri Niemi, produktchef hos

Nokian Tyres.

På däcksidan finns inforutan där det rekommenderade lufttrycket kan markeras. De tidigare HA-oljorna har i däckets ersatts med godkända oljor.

Det Hakka-skydd som lanserades när de första Hakka-däcken kom ut finns även för de nya däcken. Det Hakka-skyddet innebär är att om ett däck, som har monterats rätt och har använts på ett normalt sätt, av en olyckshändelse förstörts så får konsumenten ett nytt likadant däck utan kostnad från en däckverkstad som säljer Nokians produkter.

Det nya Hakka Z kommer till våren att finnas i 29 olika dimensioner från 16 till 20 tum. Det W-klassade däck finns i 18 dimensioner från 40- till 60-profil och det Y-klassade däck i elva dimensioner från 35- till 50-profil.



Hakka-däcken är anpassade för den grova asfalt som finns på de nordiska vägarna. Bilden visar den nordiska asfalten t v och de som finns på vägarna i övriga Västeuropa t h.

Dunlop lanserar nu Sportmax Roadsmart som är ett däck speciellt utvecklat för dagens sport-touringmotorcyklar. Det nya däcket kommer att efterträda Sportmax DD220ST och har förbättrats mycket när det handlar om våta underlag. Även däckets hållbarhet har förbättrats, vilket var en av föregångarens styrka.



Sportmax Roadsmart är ett däck speciellt utvecklat för dagens sport-touringmotorcyklar. Det nya däcket kommer att efterträda Sportmax DD220ST.

Nytt sport-touringdäck

Segmentet radialdäck för sport-touringmotorcyklar har växt med fem procent årligen under de senaste fem åren och det nya däckets är ett direkt svar på den stora efterfrågan. Det säljs över en miljon däck i detta segment varje år i Europa, vilket motsvarar mer än 25 procent av den totala däckmarknaden för MC.

Det nya däckets är designat för sporttouring- och GT-cyklar. Samtidigt har däckets den sportprestanda som roadsterförare vill ha.

Nytt mönster

Däckets har ett helt nyutvecklat mönster med stor fokus på väte-

genskaper. Långa snedställda mönsterkanaler förbättrar däckets förmåga att föra bort vatten och motverka vattenplaning i alla lutningsvinklar. Kanalerna är djupare skurna i mitten för att få förbättrade egenskaper på vått underlag under hela däckets livslängd. Däckets vinklade mönsterkanaler optimerar utjämningen av trycket över hela kontaktytan och motverkar därmed slitage.

Genom Dunlops nya teknik så kallad cosecant curve fördelas krafterna jämnt vid kurvtagning, acceleration och inbromsning genom att däckets olika element arbetar mer sammansvetsat i alla olika vink-

lar. Denna fördelning av krafterna leder till att Dunlop kan använda sig av en mjukare gummiblandning som ger bättre grepp utan att däckets får en sämre hållbarhet.

Ny teknik

Däckets är baserat på Triple Tread Compound (TTC) från Dunlops motorsportbaserade däck Qualifier RR och GP Racer. Yttersidorna på däckets slitbana är framtagna med en mjukare gummiblandning som ger utökad grepp när motorcykeln ligger ner. I mitten av slitbanan finns en hårdare gummiblandning som arbetar med en lägre arbetstemperatur vilket ger längre hållbarhet, bättre körstabilitet, grepp och inbromsningar.

Under de två yttre gummiblandningarna på däckets ligger en ny framtagna teknik i stommen något som Dunlop kallar Trumpet Technology. Detta är ett lager som sammansvetsas de två yttra blandningarna. Denna teknik har utvecklats noga för att ytterligare förbättra däckets stabilitet, grepp i vått som torrt och hållbarhet något som är mycket viktigt vid tunga körningar på landsväg då värme lättare byggs upp.

En ny framtagningsprocess gör det möjligt att använda olika typer av silica i däckets olika gummiblandningar som i TTC-konceptet ger

en balans mellan våtprestanda och hållbarhet. Dessutom används en finfördelad svart kol vilket ger snabbare uppvärmning av däckets utan att påverka slitaget.

Minskade förändringar

Dunlop använder sig i det nya däckets av FS-JLB-konstruktion som ger bättre stabilitet, prestanda vid kurvtagning och högre komfort. Konstruktionen minskar förändringar i däckmönstret vid höga farter, vilket gör att däckets bibehåller en stabil kontaktyta och minskar risken för höga temperaturer i slitbanan. Detta ger inte bara fördelar vid höga farter utan även när man har en passagerare eller vid kraftiga vindar och oväder.

Anpassade profiler

Med hjälp av olika designverktyg har fram- och bakdäckets designats med anpassade profiler. Kontaktytan är förbättrad på tre huvudområden:

Kontaktytan mot vägen är optimerad för att ge stabil körning vid olika lutningsvinklar. Framdäckets kontaktyta är mer likformig, vilket ger bättre respons från vägen och både bak och fram har kontaktytan förstärkt så att däckets får mer grepp vid maximal lutning av motorcykeln.

Därför Ducati Desmosedici

Bridgestone har utvecklat ett nytt hypersport-däck särskilt för den unika Ducati Desmosedici RR som visades i Mesano i september och visas på Paris Motorcycle Show 2007. Det nya BT-01-däcket har fått sitt namn efter Bridgestones första Battlax-radialdäck för motorcyklar 1983.

Motorcykeln är en exakt kopia av den Desmosedici GP6 som Loris Capriossi körde så framgångsrikt till åtta prispallsplaceringar och tre segrar 2006.

Föga förvånande var specifikationerna från Ducati mycket krävande när projektet inleddes 2005 som var Bridgestones första år som leverantör av däck till det italienska

MotorGP-teamet.

Ducati ville ha ett däck med dimensioner som så mycket som möjligt liknande MotoGP-racingdäckets och dessutom ett nytt och unikt slitbanemönster, mjukare gummiblandning, ZR-hastighetsklassning och de egenskaper på vått underlag som behövs för hypersportdäck.

Nytt däck

Eftersom 16,5-tumsprofilen på MotoGP-däck inte är godkänd för vägvändning av ETRTO valde Bridgestones tekniker 17-tums framdäck (120/70ZR 17M/C) och 16-tums bakdäck (200/55ZR 16M/C) med det lägre profilhöjningsförhållandet 55 efter att ha gjort studier av avståndet till underredet för att fastställa de lämpligaste dimensionerna.

Stabiliteten och komforten vid körning, med bra kontaktkänsla och linjär men enkel manövrering, är ett resultat av Bridgestones beprövade konstruktion med en kord i en enda spiral i framdäcket. Det bakre däcket, som har en monospiralkord i kevlarstål och ett enda nylonskikt, ger den nödvändiga kontrollen, med enkel manövrering och mycket respons till föraren.

Kemiska ämnen

I slitbanans speciella gummiblandning som utvecklats på grundval av Bridgestones MotoGP-teknik används nya kemiska ämnen som ger bättre grepp än andra sammansättningar som används för street-däck, samtidigt som den nödvändiga lättmanövrerbarheten kvarstår.

BT-01-slitbanans mönsterkonstruktion har anpassats för att ge bästa möjliga grepp på torrt och vått underlag. Framdäckets konstruktion med spår i skuldrorna som löper parallellt med belastningens riktning ger bra grepp i kurvorna och den bakre slitbanans stora kontaktyta ger bra grepp i det vågräta planet. Genom mittområdets styvhet i omkretsens riktning överförs bromskraften effektivt till underlaget via framdäcket och den enorma



I slitbanans speciella gummiblandning som har utvecklats på grundval av MotoGP-teknik används nya kemiska ämnen som ger bättre grepp än andra sammansättningar som används för street-däck samtidigt som den nödvändiga lättmanövrerbarheten kvarstår.

accelerationskraften och styrkan från V4-motorn överförs till underlaget via bakdäcket.

Grafiskt sidomönster

Desmosedici RR-modellens slående utseende kompletteras av Battlax-däcket som har en UNO-logotyp med hänvisning till BT-01 och ett grafiskt mönster på sidoväggen som symboliserar vinden som rusar över kåpan och förarens axel.

NOTERAT

Start för Nokian i Kazakstan

Nokian Tyres har nu officiellt bekräftat ryktena att man förhandlar om ett fabriksprojekt i Kazakstan. Det avgörande beslutet beräknas vara klart till nyår. Investeringen beräknas till 200 miljoner dollar och när den nya fabriken är klar beräknas produktionen att uppgå till fyra miljoner däck om året.



Fakta om partiklar (PM10) och vinterdäck

Det pågår som bekant en ganska intensiv debatt om dubbdäck och deras bidrag till farliga partiklar i luften. Däckbranschens Informationsråd har täta kontakter med olika myndigheter, bl.a. Vägverket och kommuner, i denna fråga. I debatten florerar en hel del oklarheter, osäkerheter och även felaktigheter. Nedan finns en del klargöranden.

PM10 är beteckningen på alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer och dessa kan vara farliga att andas in. PM10 har kopplats till såväl befolkningens dödlighet, hjärt-kärlsjukdomar och luftvägsrelaterade sjukdomar. Beroende på storlek fastnar partiklarna i andningsvägar, lungor och kan även gå ut i blodomloppet. De kan också vara bärare av skadliga ämnen.

av lokala utsläpp av partiklar i luften. Hur många av dessa förtida dödsfall som orsakas av slitagepartiklar från dubbdäck är inte klarlagt.

Dubbdäck bidrar antagligen till grövre partiklar i PM10-registret (2,52,5 till 10 mikrometer). Dessa verkar vara tydligare kopplade tillorsakar huvudsakligen astma och luftvägsbesvär än mindre partiklar. En del forskning pekar på att de mindre partiklarna (under 2,5 mikrometer) har en tydligare kopp-

Men Forskningsresultaten rörande forskningen om hälsoeffekter är här inte entydig. Entydig och vilka egenskaper hos partiklarna som orsakar hälsoeffekterna har ännu inte klarlagts helt klart.

Fler partiklar från dubbdäcken

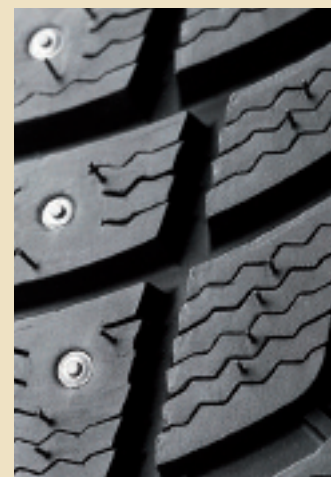
Dubbdäck bidrar i högre utsträckning än dubbfria vinterdäck till att skapa PM10. Främst kommer slitagepartiklarna då från vägbeläggningen. Bland annat visar mätningar att när dubbdäcksandelen på hösten ökar sker en kraftig uppgång i mängden PM10, även innan någon sand har spridits på vägbanan.

Sandningens roll

Sandning kan också bidra till luftens att det blir partikelhalter. Mer partiklar i luften. Inte bara genom att sanden innehåller eller bildar damm då sanden nöts ner av trafiken, utan även genom att dammet sliter på asfalten genom en s.k. sandpappers-effekt. Hur stort sandningens bidrag är till PM10 är inte klarlagt och varierar säkert mycket, men studier tyder på att mycket av sanden virvlar bort från vägbanan efter några få fordonsrörelser.

Uppvirvling från dubbfria vinterdäck och dubbdäck

Finsk forskning visar att dubbfria vinterdäck har en större förmåga att virvla upp partiklar som finns på vägbanan i luften. Däremot visar mobila mätningar i Stockholm (med motsvarande mätfordon, men anorlunda placerad mätutrustning) att dubbdäcken emitterar betydligt mer PM10 än de dubbfria vinterdäcken. Resultaten är dock inte helt jämförbara då eftersom mätningarna genomförts vid olika hastigheter.



Hastigheten viktig

Minskade hastigheter kan vara en mycket effektiv åtgärd för att minska uppkomsten och spridningen av PM10. På en vägsträcka i Oslo med ursprunglig hastighetsgräns på 80 km/h gav en minskning av medelhastigheten på 10 km/h en minskning av PM10 på hela 39 procent.

Påverkan på olycksstatistiken

En undersökning från Trondheim i Norge 2005 visar på att andelen dubbfria vinterdäck inte är överrepresenterade i statistiken över allvarliga olyckor, efter att andelen dubbdäck minskats, genom åtgärder för att minska andelen PM10. Även studier av dödsolyckor i Sverige visar att dubbfria vinterdäck inte är överrepresenterade i statistiken. Det finns däremot inga uppgifter om hur antalet mindre trafikolyckor, utan allvarliga personskador, påverkas när andelen dubbdäck minskar och andelen dubbfria vinterdäck ökar.

I Japan ökade från slutet av under 1990-talet antalet allvarliga olyckor tydligt när ett förbud mot dubbdäck infördes. Detta kan bero på att ett totalförbud i Japan ledde till att inga dubbdäck ruggade upp isiga vägbanor.

Statistiken om däckanvändning och däckens skick vid olyckor är idag knapphändig. Mer forskning behövs för att säkrare kunna visa olycksrisk vid olika väglag med olika typer av vinterdäck.

Branschens ståndpunkt

I kontakter med Vägverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelser, kommuner m.fl. framför Däckbranschens Informationsråd att branschen anser följande:



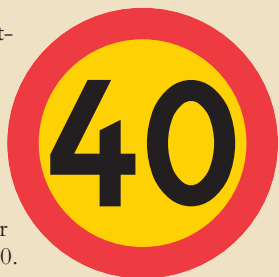
I debatten kring partiklar (PM10) och vinterdäck florerar en hel del oklarheter, osäkerheter och även felaktigheter.

Fel uppgifter om antalet döda

Uppgiften som tyvärr allt för ofta dyker upp i pressen om att 1800 personer dör varje år på grund av partiklar från dubbdäck stämmer inte. Enligt beräkningar dör 1800 människor i förtid (i genomsnitt några månader) i Sverige på grund

ling till dödlighet och hjärt-kärlsjukdomarpartiklar som leder till dödsfall vanligen är mindre och . En mindre andel av dessa partiklar kan komma från dubbdäcksslitage, men de minsta partiklarna har främst kommer från andra källor, som t.ex. förbränning.

1. PM10 är ett problem på högt trafikerade gator i städer, där bilar, fotgängare och cyklister ska samsas. Forskningen har visat att dubbdäck bidrar till att det bildas PM10.
2. En åtgärd för att minska problemen med PM10 kan vara att upplysa de som kör mycket i stadsmiljö om möjligheten att välja dubbfria vinterdäck. Styrkor och svagheter med de olika typerna av vinterdäck bör kommuniceras på ett balanserat, vetenskapligt och objektivt sätt. Straffavgifter på eller totalförbud mot dubbdäck ska inte införas och inte genom förbud eller avgifter.
3. Minskade hastigheter på utsatta gator är en viktig åtgärd för att minska både bildning och spridning av PM10.
4. Bättre städning samt dammbindning på utsatta gator när risken för höga partikelhalter är stor kan minska andelen PM10.
5. Nya och bättre vägbeläggningar, bättre val av sand samt aktiviteter för att minska trafiken är ytterligare exempel på åtgärder för att minska problemen med PM10.
6. En viss andel behöver även fortsättningsvis köra på dubbdäck, även på utsatta gator, så att det skapas en friktionsyta som behövs för att de dubbfria vinterdäcken ska fungera bra.
7. Andelen som kör på dubbfria vinterdäck på sommaren får inte öka, eftersom detta skulle påverka trafiksäkerheten negativt. Åtgärder för att motverka denna risk bör genomföras.
8. Mer forskning inom området behövs, så att de åtgärder som sätts in verkligen är det mest effektiva ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv.



*Minskade hastigheter
minskar både bildning och
spridning av PM10.*



Beställ informationsmaterial

Broschyrställ och broschyrer om vinterdäck respektive sommar-
däck kan beställas genom Däck-
branschens 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

Harry Johansson fick DRF:s förtjänstnål

När Smålands-regionen av Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) höll sitt höstmöte i Växjö fick Harry Johansson motta DRF:s förtjänstnål i guld av DRF:s nye VD Anders Karpesjö.

Harry Johansson har varit verksam inom DRF i många år som ordförande i Smålandsföreningen och ledamot av förbundsstyrelsen. Han har också varit ansvarig för Däckspecialisterna i Västra Svealand.

Vid överlämnandet betonade Anders Karpesjö det arbete som Harry Johansson hade utfört inom DRF.

För de 30-tal personer som hade mött upp till mötet började DRF:s nye VD att presentera sig själv. Han



Här överlämnar Däckspecialisternas Riksförbunds nye VD Anders Karpesjö, tv, förtjänstnålen i guld till Harry Johansson.

redogjorde för utvecklingen av DRF:s verksamhetsplan fram till 2010 och framhöll att myndighetskontakter kommer att tas med Vägverket för att försöka få till stånd en certifiering av däcktekniker.

- Samtidigt ska jag arbeta vidare med frågan om DRF:s samverkan

som expert i haverikommissioner vad avser fordons hjul och däckutrustning, framhöll han.

Han berörde också Däckskolan som planerar att hålla två kurser i Jönköping och ett seminarium för erfarna hjulinställare i Växjö.

Ny teknik bakom ny anläggning för däckåtervinning

Helt nyligen har TyreGenica öppnat en återvinningsanläggning för däck i Baglan, nära Port Talbot i södra Wales. Enligt nyhetsbrevet Tyra Trade News skall anläggningen vara banbrytande i sitt slag och kunna hantera 4 miljoner däck om året eller cirka 100 ton däck om dagen. Redan har det brittiska företaget sålt in 70 procent av sin produktionskapacitet.

70-miljonersanläggningen bygger på användandet av flytande kväve som används för att frysa ner däckmaterialet till minus 80 grader varefter de då sköra däcken mekaniskt slås till smulor.

Gummimaterialet används företrädesvis till konstgjorda fotbolls- och andra idrottsplaner men också som isolermaterial och gummimattor och -golv, allt enligt vd Nick Wyatt.



Verstadschefen Kåre Abrahamsson framför nyuppförda Bilial Däckcenter i Sisjön, Göteborg.

Tar upp kampen med fackhandeln

Av Anders Löfvendahl

Nu ger sig Bilial in på eftermarknaden för däck. Och man gör det med besked. I direkt anslutning till anläggningen i Sisjön i södra Göteborg har man nämligen upp-
fört Bilial Däckcenter, ett däckhotell med plats för hela 18 000 hjul i kombination med en topputrustad däckverkstad. Investeringskostnaden för detta totalkoncept för däckhantering uppges till 12-13 Mkr.

Sveriges första och största däckhotell inom volvo-handeln, konstaterar stolte verkstadschefen tillika hotellchefen Kåre Abrahamsson som redan känner att satsningen är helt rätt och att man nu på allvar konkurrerar med däckfackhandeln.

Däckförvaring

Hjärtat i den nya däckverksamheten som färdigställdes tidigt i våras, ut-

görs av däckförvaringen som breder ut sig över 800 kvm. Stället är fyra våningar högt och rörligt i sidled vilket gör att endast en lagergång i taget är öppen för trucktrafik och hämtning/lämning av de 100x80 cm stora pallarna på vilka travar med de kundspecifika däcken förvaras. Genom denna ställage-lösning nära nog fördubblas man förvaringskapaciteten jämfört med ett traditionellt lager med gångar mellan varje hyllställenhet.

- Tidigare förvarade vi, liksom kollegerna i Kungsbacka, Almedal och Sävedalen, kundernas däck i containern ute på gården. Nu slipper killarna springa in och ut och slita med kalla hjul i snö och slask och annat dåligt väder. Dessutom blir det en helt annan kvalitet på förvaringen. Överhuvudtaget är detta ett jättelyft för hela verksamheten. Och visst finns det all anledning att kalla detta för ett däck-hotell!

Kampanjer

Med kontinuerliga kampanjer tidigare i år och massiv marknadsföring, bl.a. i form av 75 000 foldrar i ett utskick tillsammans med benräkningen i början av oktober månad, har Bilial Sisjön redan mer än fördubblat antalet förvaringar, från 380 till drygt 800 bilar eller 3

200 däck. Och målsättningen är att i år komma upp i 1 500 bilar.

- Gensvaret har varit mycket stort och däckförvaring blir mer och mer ett begrepp, menar Kåre Abrahamsson, som nu också utökat arbetsstyrkan från fem till sex man. Att låta förvara däcken är ju bekvämt och säkert och därtill kommer att det idag kan vara tungt och ohanterligt att hantera de större bilarnas hjul. Och tjänstebilförarna skulle tex. aldrig komma på tanken att själva byta hjul.

Samma sak gäller företagen med en egen bilpark. Bilial Sisjön har här redan tecknat avtal med ett antal större företag. Ett av dessa är Göteborgs-Posten med 120 fordon som tidigare anlitat en däckfackhandlare men nu låter Bilial ta hand om förvaring och hjulskiften.

Boka in

- En fördel med däckförvaringen är också att bilägaren kan boka in ett skifte via internet eller genom att ringa däckbokningen. Vi erbjuder här bokningsbara tider mellan kl. 10 och 12 och 13 och 15, summa 36 tider. Men vi tar också inbokning av skiften på övriga verkstadstider i mån av tid och kan vid högtryck även disponera Direkt-service, f.d. 5 Direkt.

För bilägare med Volvokort kos-

tar en säsongs förvaring med hjul-tvätt och skifte men exklusive balansering och ventilbyte 750 kronor. Bilägare utan Volvokort får lägga upp ytterligare en 100-lapp. Helårskostnaden blir alltså den dubbla.

- Noterbart i sammanhanget är att vi mäter upp mönsterdjupet vid inlämningen och informerar bilägaren om detta. På så vis kommer förslaget att byta ett eller flera däck inte som en överraskning vid nästa skifte, säger Kåre Abrahamsson.

Stor kapacitet

Med idag 800 bilars hjul på hyllan men kapacitet för 4 500, spänner Bilial Sisjön naturligtvis bågen. Men då skall man veta att Bilial i denna region årligen säljer 21 000 enheter, varav huvudleverantören Goodyear svarar för 70 procent - potentialen finns alltså:

- En enorm kapacitet, erkänner också Bilias vd för Västra Regionen Thomas Johansson. Men vi ser det här första året som ett läroår för att trimma in och få bl.a. logistiken att fungera helt smärtfritt. Och eldopet - ja, det kommer nu i samband med vinterdäckskiften!

