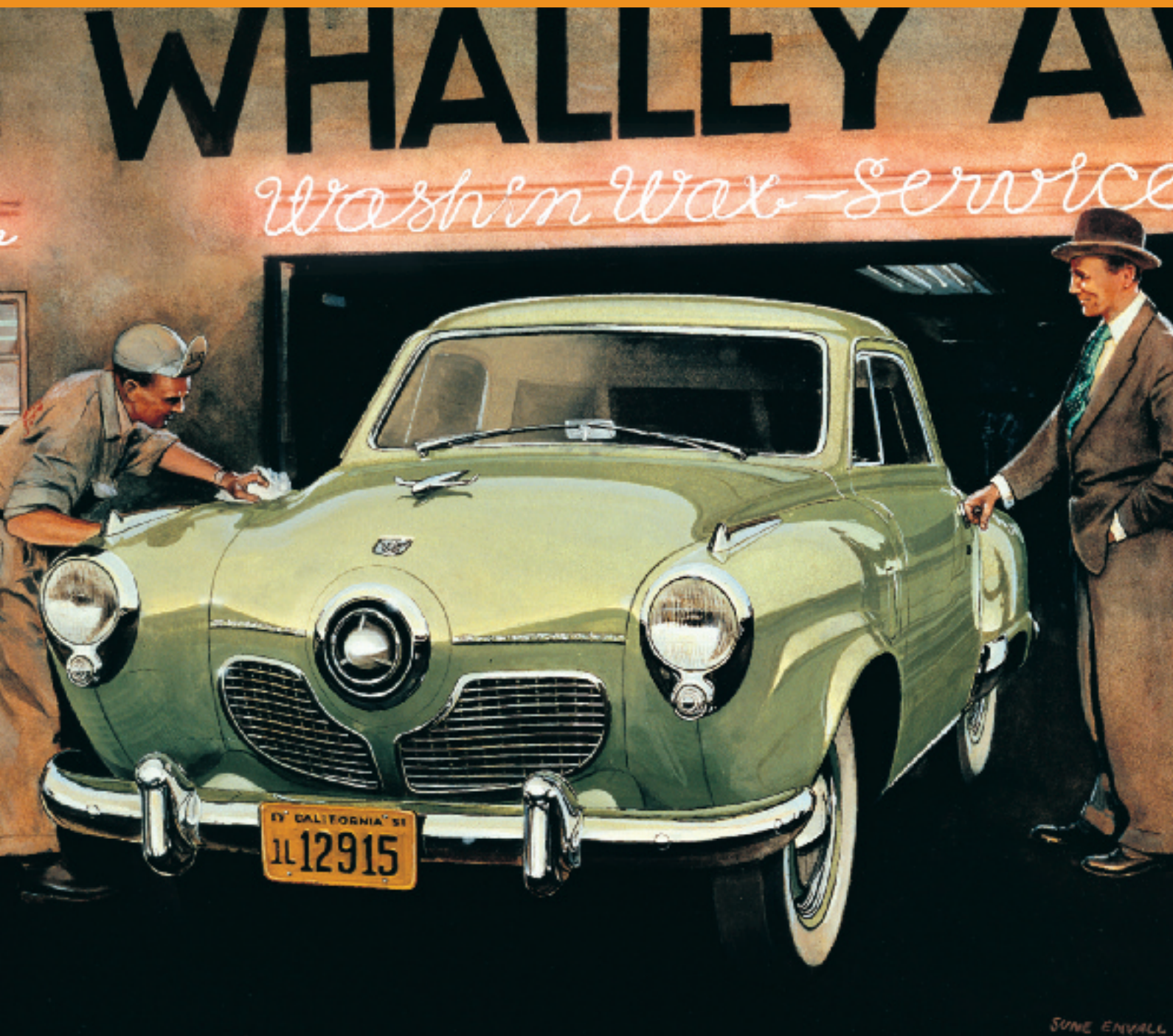




Nr 1-2008

DÄCK DEBATT



SUNE ENVALL

Sune Envall

DÄCK DEBATT

NUMMER 1 2008 ÅRGÅNG 29

Redaktör

Sven-Erik Johansson

Ansvarig utgivare

Anders Karpesjö

Redaktionens adress

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

Annonser

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

Annonsmaterial

Anna Dellheden
Prinfo Bergs Kommunikation
anna.dellheden@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
medlemsför 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

Tack för kaffet, nu kavlar vi upp ärmarna

När du läser detta så är vi en god bit inne i 2008 och det börjar bli allt ljusare. Själv har jag arbetat i DRF ett drygt halvår. Med det får den nyanställdes smekmånad med råge anses vara över.

Hösten innebar för DRF:s del att en stabil plattform skapades för arbetet de närmaste åren. Nu finns en verksamhetsplan. Ladda gärna ner den från www.drf.se.

En av mina ambitioner är att träffa samtliga regioner under början av året. Direkt efter trettonhelgen besökte jag östgötarna i Linköping, ett välbesökt möte med över tjugo deltagare. Sedan fortsatte det med Karlstad (värmlänningar och närlingar) och Trosa (stockholmare och upplänningar). En god andel av oss DRF:are sågs dessutom på Automässan i Göteborg. Sammanfattningsvis så gjorde kansliet en rivstart de första tre arbetsveckorna. Men nu är vi mitt inne i februari och det rullar på (ett bra bildspråk i däckbranschen).

Verksamhetsområden

En annan av mina ambitioner är att du som medlem ska kunna ha inflytande utöver förbundets årsmöte. Ett sätt att verka för detta är skapandet av "råd" för våra viktiga verksamhetsområden: auktorisation, kompetens, service och information. Auktorisationen är dock ett slags undantag, den intar en särställning. I förbundets stadgar är det uttryckligen bestämt att förbundsstyrelsen ansvarar för den. Det finns därför inget skäl att inrätta ett särskilt råd för auktorisationen, förbundsstyrelsen spelar redan den rollen och mer därtill. Syftet med råden är att jag som tjänsteman ska få en bredare kontaktyta mot dig och alla andra medlemmar. Därigenom ska jag – förhoppningsvis – kunna ta klokare beslut som ansvarig tjänsteman. Jag hoppas även att det leder till väl förankrade underlag för beslut i förbundsstyrelsen. Kompetensrådet har redan hunnit ha sitt första möte när du läser detta.

Viktig fråga

Vilka frågor kommer att dominera under år 2008? En viktig fråga som seglade upp redan förra året och som verkar vara på väg mot någon form av upplösning är Arbetsmiljöverkets (AMV) kritik av branschen när det gäller tunga lyft. Ett antal verkstäder, med avgränsning till region Stockholm, har fått vitesförelägganden. Här kan jag ge dig ett par viktiga övergripande råd på vägen: (1) skaffa dig DRF:s SAM-pärm (systematiskt arbetsmiljöarbete) och tillämpa den; (2) förvänta dig inte att AMV på förhand godkänner en möjlig teknisk lösning – det är den slutgiltiga installationen och tillämpningen som räknas; (3) svarar alltid på AMV:s brev eller korrespondens.

En annan viktig fråga är den om dubbdäck och PM10. När jag skriver detta har Vägverket bjudit in däckbranschen (DRF, DFTE, STRO samt DINF) till dialog angående informationsprojekt. Jag återkommer när jag vet mera.

Ledningssystem

En tredje viktig fråga som jag behandlade i den förra ledaren (nr 6 2007) gäller ledningssystem för trafiksäkerhet. Den kommer visserligen inte att beröra oss i praktiken under det kommande året, kanske inte heller under 2009. Men det får definitivt betydelse för oss i framtiden. Den internationella omröstningen inom ISO utföll positivt, vilket innebär att projektet TK511 nu drar igång. Kaffet på det förrförra mötet på Sankt Paulsgatan 6, torsdagen den 13 december, smakade gott. Om kaffet den 29 januari var OK får jag återkomma om. Det avnjuts mellan min leverans av ledartexten och tryckningen av Däck Debatt. God läsning!

Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare

Vianor startar kedja i USA

Vianor tar nu steget över Atlanten och har övertagit sex däckverkstäder i USA. Fem av däckverkstäderna finns i staten Vermont och en i grannstaten New York. Säljare av verkstäderna är Goss Tire Company och de 40 anställda kommer att följa med över till Vianor.

Bakgrunden till övertagandet av de sex däckverkstäderna är att vi vill lära oss den amerikanska marknaden som skiljer sig en del från den europeiska, säger Seppo Kupi, VD för Vianor. Personalen på däckverkstäderna arbetar närmare kun-

den och är mycket serviceinriktad. Till stor del beroende på att den amerikanske kunden ställer högre krav på service och bemötande.

Som i Norden

Staterna Vermont och New York gränsar till Kanada och klimatet är det samma som Norden med kalla och snöiga vintrar.

-De flesta av bilisterna kör på året-runt-däck. Det finns de som väljer vinterdäck på vintern och en utmaning för oss är att det blir fler, påpekar Kupi.

De sex däckverkstäderna med sammanlagt 40 anställda är i storlek med de som finns i Norden.

Lära oss

-Utöver däckservice utförs också bilservice i form av byte av avgasystem, bromsklossar och mindre reparationer, förklarar Kupi. När vi nu fick möjlighet att ta över dessa

däckverkstäder är det för att lära oss. Men på sikt har vi målsättningen att utöka antalet däckverkstäder och bygga upp en mindre kedja av däckverkstäder i de nordliga staterna i USA.

Med de sex däckverkstäderna i

USA har nu Vianor 340 däckverkstäder som finns i Finland, Norge, Sverige, Estland, Lettland, Ryssland, Ukraina, Kazakstan och USA. Av de 340 däckverkstäderna äger Vianor 174 däckverkstäder. De övriga är på franchising-basis.

Böter för olagliga däck

Sedan krav på vinterdäck infördes 1999 med minst tre millimeters mönsterdjup när det råder vinterväglag för fordon med totalvikt under 3,5 ton har totalt 1 863 bilister blivit bötfällda.

Variationerna är stora i antalet bötfällda i olika delar av landet. De bilister som har blivit bötfällda är flest i Stockholm, Skåne och Västra Götaland. Det lägsta antalet har Dalarna.

Den som bryter mot lagen får böta 1 200 kronor samt nedsatt ersättning från försäkringsbolagen.

Statistiken i antalet bötfällda varierar från år till år sedan 1999. Det år som ligger i topp är vintern 2005/2006 med 300 bilister som fick böter. I fjol var det 195 och vintern 2004/2005 162.

Stor skillnad

-Den stora skillnaden i hur många böter som delas ut i olika delar av landet, i förhållande till antalet registrerade bilar i respektive län, kan inte enbart förklaras med skillnader i hur många som kör med som-

maräck på vintern i respektive län, säger Örjan Brodin, trafiksamordnare hos Rikspolisstyrelsen och fortsätter:

-Skillnaden i hur många böter som delas ut är sannolikt en bild av hur polisen i olika delar av landet prioriterar denna fråga.

För att få en mer rättvis bild i antalet utdelade böter i respektive län uträknat mot antal 100 000 bilar i trafik i varje län blir det en annan fördelning.

Gotland i topp

Då toppar Gotland följt av Jämtland, Skåne samt Stockholm. De län som har minst böter är Dalarna, Gävleborg, Norrbotten och Västerbotten.

Den fördelningen ger en mer rättvis bild av hur allvarligt polisen ser på att lagen efterlevs.

NOTERAT

Prishöjning av Bridgestone

Bridgestone Europé kommer att höja priserna på samtliga fabrikat och däckprodukter. Höjningarna kommer att gälla i samtliga europeiska länder.

Priserna höjs med tre till fem procent för däck för personbilar, fyrhjulsdrivna fordon och lätta nyttonfordon och med fem till tio procent för övriga däck. De nya priserna börjar gälla den första februari.

-Kostnaderna för oljebaserade råvaror, naturgummi och energi har fortsatt att öka ännu mer än vi har kunnat förutse och de ligger kvar på en historiskt hög nivå, säger Michihiro Suzuki, försäljningschef för Bridgestone Europé. Vi gör vårt bästa för att på olika sätt öka produktiviteten och effektivisera logistiken, men en del av kostnaderna måste vi täcka genom denna prishöjning.



Den nya däckverkstaden i Sisjön i Göteborg har en ljus och öppen däckverkstad med tre saxlyftar och komplett däckline. Verkstadsytan är på närmare 400 kvadratmeter.

En viktig pusselbit

Av Anders Löfvendahl

– Satsningen på en kraftigt utbyggd däckförvaring är helt marknadsstyrd. Därför har vi nu tagit steget fullt ut och byggt en däckförvaring med rejäl kapacitet i kombination med en helt ny däckverkstad för att kunna serva däckkunderna på bästa sätt.

Bilias Thomas Johansson, vd region Väst, ser idag med spänning fram mot det eldop som vintersäsongen kommer att medföra för det nybyggda däckhotellet med kapacitet för hela 18 000 hjul och en i alla avseenden fullt utbyggd däckservice man nu erbjuder kunderna vid sin anläggning i Sisjön i Göteborg.

Viktig pusselbit

– Däckförvaringen är, som vi ser det, en idag viktig pusselbit i ett större sammanhang som ger oss möjlighet att fysiskt få möta kunden två gånger om året. Inte minst viktigt i dessa dagar när serviceintervallerna blivit längre och mötterna med kunden därmed blivit allt färre. Och krasst uttryckt – om vi förvarar däck till 4 000 bilar och tänker oss att bilägaren byter minst ett däck om året i snitt, ja då ser vi att däck är en stor kaka!

Just servicesidan är idag också Bilias mjölkossa. Av förra årets omsättning om närmare 15 miljarder kronor svarade service för 4,5 miljarder, bilförsäljningen för 10. Men ser man till täckningsbidraget ger bilförsäljningen ett nästan försumligt bidrag medan däremot service redovisade ett TB på närmare 10 procent.

Bilen ingen affär

– Rajant uttryckt, säger Thomas Johansson, kan man säga att bilhandeln säljer bilar för att kunna tjäna pengar på att få reparera och sälja reservdelar samt drivmedel, det senare något som vi på Bilia är bra på. Och nu ser vi sådana möjligheter även vad gäller däck och däckservice!

Thomas Johansson medger att den etablerade bilhandeln med idag uppskattningsvis 25 procent av den

totala däckmarknaden visserligen varit duktiga på vinterhjul men att man å andra sidan varit rent dåliga på eftermarknaden vad gäller sommardäck. Proportionerna handlar här om 75 procent för vinterhjul och 25 för sommardäck.

– Här finns en stor potential, konstaterar Bilia Väst-chefen som på senare tid också kunnat konstatera att Bilia här i den västra regionen jämnat ut differenserna något. Av de 21 000 däck som såldes senaste året var nämligen 13 000 vinter- och 8 000 sommardäck.

Att bilhandeln tagit däck och däckservice på fullaste allvar först på senare år och med den nya vinterdäcklagstiftningen och de förlängda serviceintervallerna som uppvakningsmedel, gör nu att kartan över eftermarknaden på däck kan komma skrivas om i takt med att de resursstarka bilföretagens satsningar på förvaring, service och försäljning av däck:

Stryka på foten

– Jag tror att däckfackhandeln nu får stryka på foten för den etablerade bilhandeln, säger Thomas Johansson.

Och Thomas Johansson är inte ensam om den uppfattningen. Mot-

svarande tankegångar finns även inom däckleverantörernas led. Peter Claesson, tidigare försäljningschef hos Goodyear Dunlop Tires Sverige AB konstaterar i ett uttalande i Motorbranschen i fjol att ”ett kraftigt ökat intresse för däckhotell gör att en fördubbling av bilhandels marknadsandel mycket väl kan uppnås och även överträffas, om inte däckfackhandeln etablerar lite nytänkande”.

Bilia i korthet

Bilia är Nordens största bilkedja med 96 anläggningar i Sverige, Norge och Danmark samt en internetbaserad auktionssajt, Netbil. Biliaaktien är sedan 1984 noterad på Stockholmsbörsen

Största ägare: Investment AB, Öresund med 20,7 procent
Förväntad oms. 2007: 15,5 miljarder

Tredje kvartalet 2007: 3,7 miljarder (3 116)

Antalet sålda bilar: 61 000, varav 33 500 nya (2006)

Anställda: Cirka 4 000

Största förvärv 2007: Hans Persson Bil AB

Tidningarnas däcktester kan

En närmare granskning av de däcktester som i höstas redovisades i tidningarna visar att några tidningar utformat testerna för att minimera dubbeffekten på isunderlag. Detta kan få ödesdigra följder för de bilförare som dagligen kör på flera olika typer av vägunderlag och som får informationen att dubbfria vinterdäck är lika bra på is som dubbade.

Dubben har avgörande betydelse vid körning på hal is och kan ses som en motsvarighet till säkerhetsbältet. Resonemanget att dubbdäck inte behövs eftersom vägarna sällan är isbelagda är lika fel som att säga att man inte behöver säkerhetsbälte eftersom man troligtvis inte kommer att krocka.

Av en händelse skrivs detta under Trettonhelgen, kanske de svartaste trafikdagarna denna vinter i Sverige, med underkylt regn från Skåne till Svealand, ett väglag för dubbdäck.

Tidningarna överens om inbördes ordning inom däcktyperna

I höstas publicerades ett flertal tester gjorda dels av tidningarna själva, dels av ett testföretag i norra Finland, Test World. Oftast är de olika tidningarna tämligen överens om rangordningen mellan däcken. Naturligtvis kan man inte testa alla däck på marknaden, men man ger en god bild av de däck som säljs mest samt en del andra intressanta däck. Tidigare år har skillnaderna mellan dubbfria och dubbade däck på is oftast resulterat i klara skillnader. I år har det för första gången dykt upp påståenden om att de dubbfria däcken ena numera är i klass med dubbdäck på vinterföre.

Isbanetestet är grundläggande för all vinterprovning

Vinterdäcktester är svåra att utföra på ett rättvist sätt. Jag har själv sysslat med praktisk testning vintertid sedan jag började i branschen på 60-talet. Carl-Ingvar Anderson, alias Tjoscar, Goodyear i Norrköping för över 40 år sedan, utvecklade isbanemetoden, som används än idag och är kanske det säkraste sättet att jämföra olika däcktyper vad gäller egenskaper på is. Med hjälp av en bil utrustad med dubbade däck kan man

åstadkomma en ruggning hos isen, som förbättrar greppet för gummit. Kör man med enbart dubbfria däck på banan märker man direkt hur halkan och därmed tiderna ökar. Så fort man introducerar en eller flera bilar med dubbade däck på banan så förbättras greppet och det känns plötsligt betydligt säkrare i svängarna. På detta sätt kan man med lämplig dubbutrustning hålla en tämligen jämn nivå hos friktionen under provningens gång, även om till och med små ändringar i vädret påverkar friktionen direkt. Friktionen kontrolleras ständigt med hjälp av en kontrollbil, som hela tiden kör på samma däck, dubbfria men med bra isgrepp. Flera förare turas om att köra alla bilar i en bestämd ordning. Om dubbruggningen blir för kraftig minskar skillnaden i grepp mellan dubbat och odubbade.

Underlaget avgörande för resultaten

Tidningen Motorföraren (nr. 5) publicerade i höstas en test där man på framsidan av tidningen skriver "vinterdäcken lika bra utan dubbar". Vid en beräkning av friktionen vid bromstestet på is visar det sig att såväl dubbade som dubbfria däck hade ett friktionstal på runt 0,38, alltså nästan fyra gånger så stor friktion som hal is, där dubben gör störst nytta.

Friktionstalet är ett mått på det motstånd som finns i glidytan mellan däck och vägbana. Vid torr vägbana är friktionstalet vanligen 0,8. Vid lågt motstånd, t ex 0,1 i friktionstal, som kan gälla vid hal is, har man bara en åttondel av det grepp man har vid torr vägbana. Vid extremt hal is kan dubben fördubbla friktionen. Det är naturligtvis fel att påstå att dubbfria däck är lika bra som dubbade däck baserat på tester på ett underlag där dubben inte har någon effekt.

Det finns flera tidningar där resul-



–De däcktester som redovisats har i några tidningar utformat testerna för att minimera dubbeffekten på isunderlag. Säger Halvard Nilsson, tidigare utvecklingschef hos Gislaved Däck. Detta kan få ödesdigra följder för bilisterna som dagligen kör på flera olika typer av vägunderlag.

taten för dubbfria däck på is är minst lika bra för enstaka däck jämfört med dubbdäck. Men det finns också resultat där de förväntade skillnaderna mellan dubbfritt och dubbat framstår tydligt. Hur resultaten blir beror helt enkelt på hur man preparerar underlaget. Anser man att dubbdäck inte skall provas på hal is där de gör nytta så får man det resultatet att dubbfria däck går minst lika bra.

Det kan också ligga en fara i att generellt påstå att dubbfria däck är numera lika bra som dubbade däck. Spridningen mellan bra och sämre däck kan i vissa fall bli stor. En konsument som köper "fel" dubbfria däck kan få obehagliga överraskningar vid halt väglag. Det är således viktigare att tidningarna ägnar sig åt att kritiskt granska så många dubbfria däck som möjligt istället för att ägna kraften åt att visa att några är lika bra som dubbdäck på ruggad is.

Alla vinterdäck utvecklas till att bli ständigt bättre

Visst har de dubbfria däcken utvecklats till att bli bättre. Tillverkarna förbättrar gummiblandningarna och mönster och den s.k. sajpningen (skårorna i mönsterblocken) ut-

vecklas till att bli effektivare. Men det finns fortfarande ingen däcktillverkare som har lyckats göra dubbfria däck som är lika effektiva på hal is som dubbade däck. Dubbens funktion är trots allt att ge en extra säkerhet vid halka. Ofta uppstår halkan utan att man märker det och i sådana lägen ger dubben en extra säkerhet.

Behövs en gradering av däckens friktionsegenskaper?

Däcktester publicerade av tidningarna är kanske konsumentens bästa sätt att kunna jämföra olika däcksegenskaper. Några formella krav på däckens egenskaper finns inte, annat än Vägverkets definition av vinterdäck: Med vinterdäck avses däck som särskilt framtagits för vinterkörning och som är märkt M+S, M.S., M&S, M-S, eller "Mud and Snow". Till detta kan bara sägas att det finns däck som är MS-märkta som används som "året-runt" däck, en beteckning som egentligen inte borde finnas.

ISTRO, däcktillverkarnas tekniska branschorganisation, diskuterar problemet med en eventuell gradering av vinterdäckens vintersegenskaper in-

få ödesdigra konsekvenser

tensivt, dock utan att kunna finna en bra lösning. Svårigheterna ligger inte bara i att finna en repeterbar metod, utan framförallt i hur man försäkras sig om att få en bra balans mellan däckens alla olika egenskaper och hur detta provas och redovisas. Det är ett känt faktum att isgreppet måste vägas mot våtgreppet.

Säkert utvecklas det gummisorter någon gång i framtiden som löser detta problem, men ännu kan inte dubbens effekt på is ersättas.

Vägverkets dilemma

Vägverket ansvarar för såväl trafik-säkerheten som miljön, två ansvarsområden som går emot varandra i detta fall. Vägverkets miljödirektör, Lars Nilsson, var inte sen att använda tidningstesternas resultat för att kunna säga att det inte längre finns några trafiksäkerhetsskäl att välja dubbade vinterdäck. Med Tretton-

dagsafton i färskt minne kan man undra hur det hade sett ut om alla bilister hade kört dubblöst.

Trettondagsaftonens händelser

I Skåne rapporterades över 79 olyckor enligt SVT och ambulanserna sades inte räcka till alla olyckor. Observera att Skåne har en betydligt lägre dubbanvändning än Sverige totalt, 47 % mot 70% i snitt för hela landet.

Mellaneuropeiska vinterdäck

En del av de dubbfria däcken som används i Skåne är av mellaneuropeisk typ, det vill säga de är optimerade för bra våtgrepp, till skillnad från nordiska vinterdäck som är optimerade för isgrepp. Bra våtgrepp erhålls dock som en kompromiss mot sämre isgrepp. De mellaneuropeiska däcken är bara något bättre än som-

maräck på extremt hal is. När en tidning i sina tester viktat våtgreppet högt och utropar mellaneuropeiska vinterdäck som lämpliga i Sverige, bortser man från det som betyder mest för säkerheten vintertid, nämligen isgreppet. Kommer man fram fem minuter senare på grund av att vägen är våt så betyder det ingenting jämfört med att inte komma fram alls på grund av ishalka.

Slutsats

Jämförelse mellan olika typer av vinterdäck är krånglig och ofta svår för konsumenterna att ta till sig. Tidningstesterna är ett lättillgängligt sätt för konsumenten att kunna bedöma olika däckens egenskaper och är därför viktiga. De visar tämligen lika skillnader mellan olika däckfabrikat i de fall där man har testat samma däck, men när det gäller att reda ut frågan om hur bra de dubbfria

däcken är på riktigt halt underlag, är svaren minst sagt tvetydiga.

Visst har de dubbfria vinterdäcken utvecklats till att bli bättre i många olika avseenden, inte minst gällande greppet på is och snö. Men gummit och mönstret kan inte ersätta dubbens effekt på hal is. Vilka vinterdäck som är bäst på hal is råder det inte någon som helst tvekan om. Vid halt vägunderlag ger dubbade däck överlägset bäst grepp och är därför det man ska välja om man kör på vägar med varierande underlag.

Halvard Nilsson

tidigare utvecklingschef hos Gislaved Däck 1972 - 1994

Ledamot i den ideella forskningsföreningen VETA
Hedersmedlem i Scandinavian Tire and Rim Organization,
STRO

Däckteam har blivit medlemsägt

Samtidigt som Joakim Held har blivit utsedd som ny VD för Däckteam har en ägarförändring genomförts inom däckkedjan. Den tidigare gamla återförsäljarföreningen som bestod av medlemmarna i kedjan har nu övertagit hela ägandet i Däckteam AB. Därmed är de anslutna fristående däckverkstäderna som ingår i kedjan också ägare.

- Den förändringen av ägandet var ett naturligt steg i den förändring som har skett inom däckbranschen, säger Joakim Held, som är ny VD för Däckteam AB.

Joakim Held, 37 år, har arbetat inom däckbranschen i 19 år och är den första på Däckteams VD-post som kommer från branschen.

-Jag har arbetat inom däckbranschen i halva mitt liv och de senaste åtta åren som delägare och ansvarig för SkåneDäck i Malmö AB, berättar han. Sedan vi gick med som medlem i Däckteam har jag arbetat aktivt inom kedjan i marknadsgruppen och varit regionansvarig samt ledamot av styrelsen i Däckteam. Det gör att jag känner till organisationen och de flesta medlemmar som är anslutna.

Konstant nivå

Under sin fritid har han hunnit med att utbilda sig till marknadsökonom på IHM Business School och läst företagsekonomi på Högskolan i Malmö.

Däckteam har idag 106 anslutna däckverkstäder.

-Den nivån på antalet medlemmar har varit konstant de senaste åren. En av mina främsta uppgifter blir nu att utöka antalet medlemmar, säger han. Målet är att fylla på antalet medlemmar med tio per år. Då främst i det vita band vi har från Halmstad och öster ut in i Småland och i Blekinge. Trots det vita ban-



Ny VD för Däckteam är Joakim Held. Samtidigt som han tillträdde VD-posten har medlemmarna i den tidigare återförsäljarföreningen övertagit hela ägandet i Däckteam AB.

det är vi landets mest heltäckande kedja geografiskt.

-Det vi nu planerar är en rad olika aktiviteter, fortsätter han. Vi kommer att avslöja en rad nyheter vid vår årliga kick-off som kommer att hållas i Stockholm.

Ny i Däckteam är också sedan ett halvår tillbaka även Jan Granstedt som har arbetat inom fälgbranschen i 20 år. Senast som försäljningschef hos Svenska Fälg.

Kunnigt gäng

-Tillsammans med våra två trotjänare här på kontoret i Malmö blir vi ett kunnigt gäng som vet hur branschen fungerar, påpekar Held.

Däckteam har kontrakt med de flesta leverantörerna till däckbranschen. Huvudleverantör när det gäller däck är Continental och Bridgestone. De är också ensamma om att sälja det kinesiska däck Nankang. När det gäller lastbilsdäck

finns också Dunlop.

-Vi har en bred leverantörsstom-

me till våra medlemmar som omfattar allt som tillhör branschen, säger han.

Medlemmarna är uppdelade i olika regioner med en regionansvarig.

-Varje region har regelbundna träffar där olika aktiviteter och branschfrågor diskuteras. De utgör en viktig del i vårt arbete, förklarar han.

Det Däckteam har satsat mycket på under de sista åren är Nitrogen i däcken.

Mer aggressiva

-Den satsningen har gått bra och blivit uppmärksam, säger han. Utöver profileringen av varunamnet Däckteam i samband med Nitrogen har det blivit positiva bieffekter. De bilister som har fyllt sina däck med Nitrogen har blivit trogna återkommande kunder till däckverkstäderna för att kontrollera lufttrycket i däcken om det verkligen stämde det som utlovades. För bilisterna var det något nytt.

Däckteam omsätter idag drygt 900 miljoner kronor.

-Vi kommer nu att bli mer aggressiva i vår marknadsföring och vårt mål är att ligga i framkanten, vilket krävs för att möta den ökade konkurrens som finns inom branschen med nya aktörer, framhåller han.

NOTERAT

Bullerprovning hos VTI

VTI i Linköping kommer att börja utföra provning av bromsar och buller på personbilar och lätta lastbilar som direktimporteras för eget bruk från länder utanför EU. Detta för att bilar som importeras från andra länder utanför EU måste testas och godkännas innan registreringsbesiktningen görs hos Bilprovningen.

Det är Vägverket som har godkänt VTI att utföra provningarna som kommer att utföras på personbilar och lätta lastbilar med totalvikt upp till 3,5 ton.

Yokohama bygger testanläggning i Thailand

Yokohama planerar att investera i en ny anläggning i Japan för test av nya däck och utveckling. Testbanan får en längd av 4,1 kilometer och den längsta sträckningen blir på en kilometer.

Själv området täcker ett område på 1,69 miljoner kvadratmeter som finns i Rayong provinzen. Anläggningen planeras att vara klar i mars månad 2009. Yokohama har idag fabriker i Thailand, Filippinerna, Kina, Japan och USA.

Diskussion om nya bullernivåer

Av Sven-Erik Johansson

De nya gränsvärdena som nu diskuteras för däckens bullernivå kommer att bli en utmaning för hela branschen. Det som diskuteras inom European Tyre and Rubber Manufacturers Association (ETRMA) och EU är en minskning med två dB(A) fram till 2011. I verkligheten är det nästan en halvering av den bullernivå som är tillåten idag. Frågan är om alla däcktillverkare kommer att klara den utmaningen.

Vid The Scandinavian Tire & Rim Organizations (STRO) möte i Södertälje informeras det om de nya bullerkraven som nu diskuteras.

–Om det blir beslut inom EU om de nya bullernivåer som nu diskuteras är jag rädd för att hälften av dagens däcktillverkare kommer att slås ut. De kommer inte att klara gränsvärdena i kombination med att tillverka ett trafiksäkert däck. Problemet är våtgreppet, säger Per Detterman, ordförande i STRO och fortsätter:

Ett förslag

–Nu är det bara ett förslag och förhoppningen är att däcktillverkarna som är anslutna till ETRMA är medvetna om problemen.

Den tidsplan som diskuteras för personbilsdäck för bullerminskningen är uppdelad i två steg. Det första är en minskning med en dB(A). Innan det andra steget tas, som också är en dB(A), ska hänsyn tas till våtgrepp och rullmotstånd.

De gränser som beslutas ska alla e-godkända däck klara. Inte e-godkända däck får inte säljas inom EU. Däcken måste vara godkända enligt direktiv 92/23/EC som kommer att innehålla den nya bullernivån och betecknas med s. Regler och mätmetod för våtgrepp (w) finns. Från och med första oktober 2009 måste alla däck som säljs vara s-märkta och klara den bullergräns som finns för däck. Däcken kan också vara w-märkta som visar att de är godkända för de regler som gäller för våtgreppet.

Inte bara buller

Nu är det inte bara bullernivåer som

diskuteras utan också CO₂-utsläpp. Det hänger samman med att Europas biltillverkare måste sänka utsläppen från 160 till 130 gram per kilometer innan 2012. Det är en sänkning med 19 procent. Det kräver EU-kommissionen i ett nytt lagförslag.

Biltillverkarna måste se till att det sammantagna genomsnittet för alla de bilar de producerar inte går över denna gräns.

Ytterligare tio gram per kilometer ska sparas genom exempelvis nya krav på däck och mer effektivt bränsle.

Det som diskuteras bland däcktillverkarna är en minskning med fem gram per kilometer för att klara lagförslaget. För att klara detta är att minska rullmotståndet och att bygga in automatisk däcktryckkontroll i däcken.



Om det blir beslut inom EU om de nya bullernivåerna som nu diskuteras är jag rädd för att hälften av dagens däcktillverkare kommer att slås ut, säger Per Detterman, ordförande i STRO.

En utmaning

–Detta tillsammans med nya bullernivåer blir en utmaning för hela däckbranschen. Det går att tillverka däck med ett mycket lågt rullmotstånd och låg bullernivå om man inte behöver ta hänsyn till trafiksäkerheten. Utan utmaningen är att klara de nya krav som kommer i kombination med de krav som finns för ett trafiksäkert däck, säger Detterman.

De förslag som diskuteras för nya bullernivåer är:

Personbilsdäck					
Sektionsbredd	Nuvarande gräns dB(A)	Steg 1 dB(A)	Steg 2 dB(A)	Procent av marknaden	
< 145 mm	72	71	70	3,3	
155, 165 mm	73	72	71	16,6	
175, 185 mm	74	73	72	29,3	
195 till 215 mm	75	74	74	41,3	
> 225	76	75	75	8,0	

Lätta last	Nuvarande gräns dB(A)	Gräns 2014 dB(A)
Normal	75	73
Snö	77	77
Special	78	76

Lastbilsdäck	Nuvarande gräns dB(A)	Gräns 2014 dB(A)
Normal	76	74
Snö	78	76
Special	79	77

NOTERAT

Miljardböter för gummibolag

Europakommissionen har delat ut böter på totalt 7,2 miljarder kronor till gummiproducenter för två olika priskarteller. Bayer som agerat visselpipa slipper sin nota på fyra miljarder.

Kommissionen har dömt ut böter på 762,26 miljoner euro eller 7,2 miljarder kronor till två olika priskarteller båda rörande gummipriser.

Den första domen gäller en priskartell på två typer av syntetiskt gummi, BR och ESRB, som framförallt används i däck. Kartellen ska ha opererat mellan 1996 och 2002.

Företagen som ingått i syntetgummikartellen är Eni, Bayer, Shell, Dow, Unipetrol och Trade-Stomil och bötesbeloppet för syntetgummikartellen uppgår totalt till 519,05 miljoner euro eller 4,9 miljarder kronor.

Den andra domen gäller en priskartell på kloroprenogummi som pågått åtminstone mellan 1993 och 2002. Bötesbeloppet uppgår totalt till 243,21 miljoner euro eller 2,3 miljarder kronor. Fällda företag är Bayer, Denka, DuPont, Dow och Eni and Tosoh.

Ett komplement mellan ti

Av Sven-Erik Johansson

I takt med att antalet däckdimensioner ökar blir grossisten mellan tillverkare och däckverkstad allt viktigare. För den enskilde däckförsäljaren blir det allt svårare att hålla ett lager som omfattar alla produkter. För att kunna hålla den service som kunderna kräver krävs en logistik som snabbt kan klara kundens behov. Det är i den behovskedjan som grossisten har blivit en viktig del.

-Vi är ett komplement mellan tillverkare och förbrukare att med snabba leveranser hjälpa den lokala däckförsäljaren med de problem som uppstår när en kund har önskemål om däck och fälg som de inte har i lager, säger Stefan Persson, VD och ägare till Disab i Malmö. -Vi är ett komplett däckvaruhus, men inte billigast. Våra priser är lite högre än den prisnivå som tillverkaren har ut till däckåterförsäljaren. Det vi erbjuder istället är snabb leverans och att alltid ha det i lager som kunden behöver. Något som inte alltid tillverkarnas egna distributionslager klarar av, tillägger han.

Grossisten har fått en allt viktigare roll i den utveckling som pågår inom däckbranschen med olika kedjebildningar och en utökad däckservice inom bilhandeln.

Fristående

-Då vi är en fristående grossist utan några bindningar till någon kedja eller någon tillverkare som bestämmer och inte har några egna däckverkstäder bestämmer vi själva över verksamheten och vad vi ska lagervära. Idag har vi i princip alla däckvarumärken som finns på marknaden i lager. 90 procent av våra kunder tillhör en kedja och vi kan leverera det som inte ingår i kedjans



För att ha ett komplett lager har vi idag plats för 30 000 däck, säger Stefan Persson, ägare och VD för Disab i Malmö. Lagret har de senaste åren utökats med tio procent varje år. Det beror på att allt fler nya dimensioner har tillkommit varje år.

leverantörsavtal. Det gäller både däckfackhandeln och bilhandeln, förklarar Persson och fortsätter:

-Det gör att vi blir en allt viktigare kugge för branschen att med en effektiv logistik hålla en hög servicenivå. Vi bruka själva säga att vi inte säljer utan levererar däck efter de behov våra kunder har.

Hur däckbranschen har utvecklats mot ett allt större utbud av dimensioner och däcktyper visar Disabs lagerökning.

Bygga till

-Det lager vi har under de sista åren ökat med tio procent per år. Det har gjort att vi har fått bygga till och utöka lagerutrymmet, säger han. Idag har vi 30 000 personbilsdäck i lager och snittvärdet på lagret är tio miljoner kronor. Vi omsätter lagret tre gånger om året. Det visar det behov branschen har av närheten till en snabb leverantör.

-När det gäller personbilsdäck är det inte lågprisdäck vi levererar utan

65 till 70 procent är däck i premiumklassen, tillägger han.

Disab startades 1987 av Stefan Perssons pappa Leif Persson som ägde Vulko regummering som då flyttade till nybyggda lokaler i Malmö.

-I verksamheten ingick också en sju, åtta däckverkstäder. För att dessa skulle få bra inköpsavtal startades grossistverksamheten med personbilsdäck. Detta gjorde att fler fristående däckverkstäder som Vulko regummerade lastbilsdäck åt och hade dåliga inköpsavtal började beställa sina däck genom Disab, berättar Stefan Persson och fortsätter:

Finns inte kvar

-I dag finns inte detta kvar. Regummeringen och däckverkstäderna såldes för flera år sedan. Disab är i dag ett fristående och renodlat grossistföretag och Vulkos gamla lokaler är i dag en del av vårt lager.

Stefan Persson började i företaget 1995.

-Innan dess var jag sjöofficer och



Telefonen är fortfarande den viktigaste delen för ordermottagaren och på plats är här Johan Nilsson och Kristina Thell.

Tillverkare och förbrukare

kapten inom flottan, säger han. 1999 genomförde vi ett ägareskifte inom familjen och jag blev VD och huvudägare till Disab.

Inom grossistverksamheten finns allt som hör hjulet till. Utöver personbilsdäck och lastbilsdäck är de leverantör för Svenska Pang's reparationsmaterial och depå för OCL/Brorssons fälgar.

-Vi har ett samarbetsavtal med Duo Däck som svarar för traktor-, truck- och smådäck samt slang, påpekar Persson.

Sedan knappt ett år tillbaka finns också Disab i Stockholm.

Positiv utveckling

-Den verksamheten har haft en positiv utveckling och omsättningen

ligger redan på tio miljoner kronor efter knappt ett år, framhåller Persson.

För distributionen i Malmö svarar sex egna turbilar. I Stockholm anlitas ett externt budföretag.

-Vi täcker hela Skåne med dagliga turer med våra egna bilar och har inga fraktspärar, säger Persson.

Företaget har elva anställda och omsättningen för Disab i Malmö ligger på 35 miljoner kronor.

-Det jag planerar är en utökad etablering av företaget då alla är vinnare av vårt koncept. Tillverkarna kommer åt kunder som de aldrig annars får kontakt med. Däckverkstaden får en snabb närservice och alla blir vinnare, påpekar Persson.



Den som startade Disab var Leif Persson, tv, och 1999 tog sonen Stefan Persson över.

Krav på vinterdäck för lastbilar och bussar

Lastbilar och bussar som väger mer än 3,5 ton måste ha vinterdäck mellan första december och 31 mars, oavsett väder. Det föreslår Vägverket som vill att också utländska fordon ska omfattas av kravet. Kravet kommer att omfatta vinterdäck på fordonens drivaxel. Lagen kan komma att träda i kraft redan i år. Vägverket vill också kunna stoppa personbilar för att släppa fram nyttotrafiken i kolonner vid snöväder.

- Vi har sett hur vägsystemet utnyttjas allt mer och blir känsligare för störningar. Det var det stora stoppet på vägen mot Nynäshamn i höstas som fick oss att titta mer på vad vi skulle kunna göra, säger Ingemar Skogö, generaldirektör på Vägverket, till Dagens Nyheter.

Problemet med till exempel lastbi-

lar med släp som hamnat i diket eller ställt sig på tvären över vägen vid snöoväder är inte nytt. Men i takt med att den tunga trafiken ökar har problemet växt, bara det senaste året har den tunga trafiken ökat med fem, sex procent.

Större befogenhet

Syftet med förslaget är att ge Väg-

verket större befogenheter att kunna styra trafiken bättre när framkomligheten är begränsad.

-Idag är lagstiftningen oklar. Det finns också oklarheter mellan olika parter befogenheter. Det är också oklart vem som har det finansiella ansvaret, säger Skogö.

Det nya kravet på vinterdäck ska gälla alla lastbilar och bussar som väger mer än 3,5 ton. Spår djupet i däck- en ska vara minst fem millimeter.

Ska utredas

Frågan ska först utredas och sedan tas upp med bland andra buss- och åkeriföretagen liksom polisen. Om inga tungt vägande skäl talar emot förslaget ska det sedan genomföras.

-Våra experter bedömer att det här ger effekt utan att det kostar så mycket. De flesta har redan de här spår-

djupen, Man skulle sålla bort dem som ger problem, påpekar Skogö.

Utländska lastbilar och bussar har ofta utpekats som sämst när det gäller olämpliga däck.

-Vi har inget belägg för att fordon från ett visst land är överrepresenterade. Men det låter inte osannolikt att man skulle vara mindre förberedd om man kommer från en annan klimattyp, fortsätter han.

Större kontroll

Erfarenheter från Norge visar att speciella vinterkrav på fordon fungerar bäst om trafikanterna kontrolleras ofta.

-Jag tror att det är viktigt att ha en kontrollnärvaro och att den skulle behöva bli större än den är nu. Många avviker från systemet, tillägger han.

Kvalitetssäkra däckverkstäder

Michelin fortsätter sitt arbete med kvalitetscertifiering av däckverkstäder. Antalet däckverkstäder i Sverige som har kvalitets-säkrats genom SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut AB är nu uppe i 18 och samtidigt har certifiering inletts i Norge och Finland med tre pilotprojekt i varje land.

Syftet med Michelins kvalitetscertifiering i samarbete med ett externt och oberoende institut är att förbättra helhetsupplevelsen för kunderna, arbetsmiljön för personalen och effektiviteten hos däckverkstäderna.

-För kunden ska certifieringen innebära en bättre helhetsupplevelse,

säger Fredrik Derkum, ansvarig för certifieringen hos Michelin. Kunden ska få en personlig service av kompetent personal och ska känna sig trygg med vetskap om att arbetet utförts på ett korrekt sätt med kundens säkerhet i centrum. Det ska också finnas en tydlig upplysning av priser på produkter och tjänster.

Tydlig process

För personalen på däckverkstäder som certifieras ingår i programmet mallar för intern personalvård och att kundarbetet genomgår en tydlig process för att garantera kvalitet och säkerhet.

-Vår kvalitetscertifiering är jämförbar med andra certifieringssystem med det undantaget att Michelin med sin expertis på däckbranschen fastställt certifieringskriterierna. Våra revisorer granskar årligen de däckverkstäder som är med i programmet och bedömer hur de uppfyller kraven, tillägger Derkum och fortsätter:

-För oss handlar certifieringen om att säkerställa att kvaliteten i våra produkter når fram till kunden. Ett felaktigt monterat och balanserat däck ger inte rätt prestanda eller säkerhet på bilen. Med denna certifiering utförd av tredje part vill vi höja däckverkstädernas status.

De 18 däckverkstäder som har genomgått SP:s revisioner med godkänt resultat för att få certifikat är:

Centrala Gummi, Örebro
Däckbutiken, Nacka
Däckcentrum, Hässleholm
Däck, Södertälje
Däckproffsen, Växjö
Hjulhuset, Staffanstorps
IDH Wheels & Tyres, Stockholm
NDF, Mölndal
Nymans, Umeå (fyra verkstäder)
Rimbo Gummiverkstad, Norrtälje
Sundsvalls Gummiverkstad
TH Petterson, Göteborg
Valla Däck, Valla
Däckcenter, Vellinge
Gummidepan, Värnamo

NOTERAT

Socker i vägsalt

Vägverket har gjort försök som visar att inblandning av socker i vägsalt kan minska rostangreppen på bilar. Samtidigt förbättras halkbekämpningen.

Vägverkets prov visar att rostangreppen på bilar blir mindre, men också att socker/saltblandning minskar utsläppen av tungmetaller i naturen. Samtidigt ligger blandningen kvar längre på vägarna. Tester har genomförts under tre vintrar på en väg i Värmland. Mindre positiv del i det hela är att socker är avsevärt dyrare än salt. Vägverket har inte fått importtillstånd för billigt industrisocker, utan har varit hänvisade till att göra sina försök med vanligt socker.

Bridgestone ökar produktionen

Bridgestones kommer att öka sin produktion av radialdäck till personbilar vid sin fabrik i Thailand med sex tusen däck om dagen fram till 2010. Med ökningen kommer produktion att ligga på 36 500 däck om dagen.

TV störst på däckreklam

Marknadskommunikation är ett vidsträckt begrepp. Från reklam i press, radio och TV till återförsäljarträffar och mässdeltagande. Hur mycket pengar däckbranschen lägger ned på återförsäljarträffar och mässdeltagande finns det inga uppgifter om. När det gäller reklam i press, radio och TV var kostnaderna 2006 464 miljoner kronor.

Det som successivt har ökat under senare år är reklam i TV. Av den totala reklamsumman svarar TV för 54 procent.

För den största reklamsatsningen under 2006 svarade Nokian med 120 miljoner kronor. På andra plats kom Michelin med 85 miljoner kronor och sedan Goodyear Dunlop med 75 miljoner kronor.

Fördelningen av reklampengarna är nu att över 50 procent går till TV-reklam. Detta med tanke på att det bara finns en reklamfinansierad TV-kanal som täcker hela landet. Den TV-kanalen fick också huvudparten av reklampengarna.

Det som har minskat är reklam i tidningar och det gäller alla tidningar utom fackpress och utomhusreklam som visar en liten ökning.

Reklaminvesteringar totalt i press, radio och TV 2006.

Nokian	120 Mkr
Michelin	85 Mkr
Goodyear Dunlop	75 Mkr
Continental	47 Mkr
Bridgestone	20 Mkr

Reklaminvesteringarnas fördelning i press, radio och TV 2006

TV	54 %
Kvällspress	12 %
Populärpress	9 %
Morgontidningar, landsort	7 %
Morgontidningar, storstad	5 %
Utomhusreklam	5 %
Radio	5 %
Fackpress	3 %

Ingen förändring av vinterdäck

Det sker inte några dramatiska förändringar i användningen av vinterdäck. Dubbdäcken svarar för cirka 70 procent och de dubbfria för omkring 30 procent medan tre procent av bilisterna kör året runt på sommardäck.

Detta enligt Däckbranschens Informationsråds undersökning av däcktyp samt mönsterdjup under februari månad i fjol. Frågan är om det blir en förändring i år efter den propaganda som drogs igång inför vintersäsongen att använda dubbfria vinterdäck.

Den statistik som presenteras i undersökningen visar på en successiv ökning av dubbade vinterdäck i region Skåne från 37 procent 2001 till 47 procent 2007. Samtidigt har de dubbfria vinterdäcken minskat till 47 procent och andelen sommardäck är sex procent.

Mindre andel

I de övriga regionerna var andelen dubbdäck mindre 2007 jämfört med 2005 med undantag för region väst där andelen var samma jämfört mellan de två åren.

De dubbfria vinterdäcken har ökat i samtliga regioner utom i Skåne 2007 jämfört med 2005.

Den största andelen dubbdäck finns i region norr där de utgör 89 procent.

När det gäller andelen sommardäck är det marginella förändring-

ar. I region Skåne har andelen ökat till sex procent i fjol. År 2005 var det två procent.

Flesta lagliga

Även när det gäller vinterdäck med lagligt mönsterdjup som är minst tre millimeter håller de flesta bilister sig inom det lagen föreskriver. Undersökningen visar att tre procent av bilisterna kör på olagliga däck. Det vill säga med ett mönsterdjup under tre millimeter. I antalet bilar blir det 139 000.

Andelen bilar med tre millimeter mönsterdjup var fem procent.

Dåliga däck

Andelen bilister som hade dåliga eller olagliga vinterdäck med fem millimeter mönsterdjup eller mindre uppskattas vara 21 procent, vilket motsvarar cirka 887 000 bilar. Det är en ökning jämfört med 2005 då andelen var 17 procent.

I undersökningen undersöktes 2 798 bilar när det gällde däcktyp och 2 790 bilar när det gällde mönsterdjup. Mätningen har genomförts på 14 olika orter fördelat över Vägverkets sju regioner.

NDI sänker sina priser

Nordisk Däck Import (NDI) sänker sina priser på personbils- och SUV-däck samt C-däck med sex procent. Det som har gjort det möjligt för NDI att sänka sina däckpriser, när övriga däcktillverkare har höjt sina priser, är deras unika samarbete med välkända däck- och fälg tillverkare från hela världen.

Marknaden i Skandinavien har under många år varit en avstjälpningsplats för stora handlare, så kallade däckdrakar, i Europa och övriga världen. Dessa handlare har köpt på sig stora volymer för att pressa priserna på sin hemmamarknad och överkapaciteten har gått vidare till många små och medelstora handlare bland annat i Skandinavien, säger Thor-Björn Gustafsson, VD för NDI i Sverige.

-Vi har märkt att det finns ett nätverk av seriösa och mindre seriösa importörer som har gjort det svårt

för de etablerade däckverkstäder som vill ta ett helhetsansvar för de produkter de arbetar med, fortsätter han och tillägger:

Inte E-godkända

-De har haft svårt att få lönsamhet på sina produkter. Samtidigt har de haft problem med kunder som har begärt att inte E-godkända ska monteras på deras bilar då det trots förbud finns däck som inte är E-godkända ute på marknaden. Dessa däck med okänt ursprung ställer till stora problem främst för bilägare när det gäller garantiansvar.

-Som ett led i att försöka ge rätt prisbild och köptrygghet för kunden hos sin lokala däckverkstad har vi som grossist beslutat att Europa-anpassa priserna till däckverkstädernas detaljistkunder. Vår strävan har varit att endast fraktkostnader och diverse införselkostnader ska vara skillnaden i prissättningen på den lokala EU-marknaden, påpekar Gustafsson.

Ökad marknadsandel

NDI räknar med att kunna öka sin marknadsandel med sin strategi och på så vis kompensera de leverantörer som visat mod att ta tag i ett problem som funnits på däckmarknaden under flera år. I företagets personbilsdäckprislista är cirka två tredjedelar av sortimentet prissänkt med sex procent eller har oförändrade priser jämfört med 2007. För det resterande sortimentet har en prisjustering gjorts uppåt.

-Denna prissänkning gör vi trots att råvarupriserna och transportkostnaderna har stigit under de senaste åren, framhåller Gustafsson. Vi anser att Sverige är en stor del av Europa idag

och de prisskillnader som finns mellan de europeiska länderna inte är rättvisa. Därför hoppas vi genom vårt agerande och våra leverantörers framsynthet att det ska vara en bidragande orsak att den orättvisa prisskillnaden börjar rättas till.

NOTERAT

AutoSock godkänt som originaltillbehör

På knappt tio år har det norska företaget gått från noll till en omsättning på mer än 100 miljoner kronor och säljer nu en drygt halv miljon AutoSock per år. Idag finns agenturer i 14 olika länder och är godkänd som originaltillbehör av 12 biltillverkare. De senaste är Mazda och Nissan som efter flera års testverksamhet har godkänt AutoSock som originaltillbehör.

Regionträffar i hela landet

Fram till mitten av maj kommer samtliga regioner att genomföra möten i samband med att förbundets nya VD Anders Karpesjö reser runt och träffar så många som möjligt. Anders vill gärna presentera sig, men det finns också ett behov av information om verksamheten, Däckrazzia, den pågående samarbetsdialogen mellan DRF och DFTF (Däck-, Fälg och Tillbehörleverantörernas Förening). En interimistisk styrelse har tillsatts.

Har du önskemål om frågor som bör tas upp på ett regionmöte, kontakta i så fall DRF:s kansli: anders.karpesjo@drf.se eller 08-50 60 10 50.

Region	Ort	Datum
Skåne-Blekinge	Malmö	13 maj
Skåne-Blekinge	Karlshamn	14 maj
Småland	Jönköping	12 maj
Småland	Växjö	15 maj
Sydv./årsmöte	Borås	Feb-mars
Östergötland	Linköping	21 maj
Mälardalen	Eskilstuna	27 februari
Västra Svealand	Karlstad	10 mars
Stockholm	Trosa	29 januari
Dalarna	Falun	12 februari
Gävleborg	Gävle	11 februari
Y-Z län	Sundsvall	21 februari
Y-Z län	Östersund	18 mars
Västerbotten	Umeå	20 februari
Norrbottnen	Luleå	18 februari

Däckspecialisternas Riksförbund DRF

Tel: 08-5060 1050 | fax: 08-5060 1051
info@drf.se | www.drf.se



Nu har den nya årliga upplagan av databoken från STRO kommit ut som här visas upp av Torsten Johansson. I den nya boken har bland annat fler än 60 nya dimensioner av personbilsdäck kommit till och 66 nya dimensioner för traktordäck.

Ny databok från STRO

I dagarna har den nya "DäckBibeln" från The Scandinavian Tire & Rim Organization (STRO) kommit ut. Databoken är världens mest kompletta databok för däck och fälgar. Boken innehåller data för mer än 6 400 däckdimensioner.

Som vanligt ökar antalet däckdimensioner för varje år. I år finns nu data från mer än 60 nya personbilsdimensioner. Antalet nya lastbilsdimensioner uppgår till 33 och inte mindre än 66 nya traktordimensioner. Utöver det nya data för entreprenaddäck, industridäck, ATV-däck och motorcykeldäck.

Utöver data om alla dimensioner finns regelverk som gäller för däck. Databoken finns på svenska, norska, danska, finska och engelska. Boken är unik och någon motsvarighet till den finns inte i hela världen.

Från hela världen

-Det märker vi varje år när den nya boken kommer ut. Det kommer då beställningar från hela Europa, Sydamerika, Nordamerika och Asien samt även från Australien och enstaka beställningar från Afrika, säger Torsten Johansson, STRO.

Databoken kom ut första gången i början av 1970-talet. Den kom då ut som lösladssystem. Den som startade arbetet var Lars-Olof Larsson

som då hade arbetat hos Trelleborg, men blivit anställd av STRO. För många var det svårt att hålla rätt på de olika bladen så 1975 kom den första boken ut och sedan har det fortsatt med en ny utgåva varje år.

Idag är databoken ett uppslagsverk som har blivit ett oundgängligt verktyg för alla däckverkstäder, Bilprovningen, Polisen, bilåterförsäljare samt alla andra grupper som har intresse av de uppgifter som finns i boken. STRO-uppgifterna som finns i boken är godkända som däckstandard av ISO.

Är oundgänglig

-Med den utveckling som sker inom däckbranschen med allt fler dimensioner som kommer varje år har boken blivit oundgänglig för alla som sysslar med däck i varje form, påpekar Johansson. Det märker vi inte minst av de förfrågningar vi får om inte boken kan översättas till spanska och ryska, vilket inte är omöjligt om vi får garantier för att en viss upplaga kan säljas.



**FOLKSAM
AUTO AB**



Innan däckbytena tid för utbildning

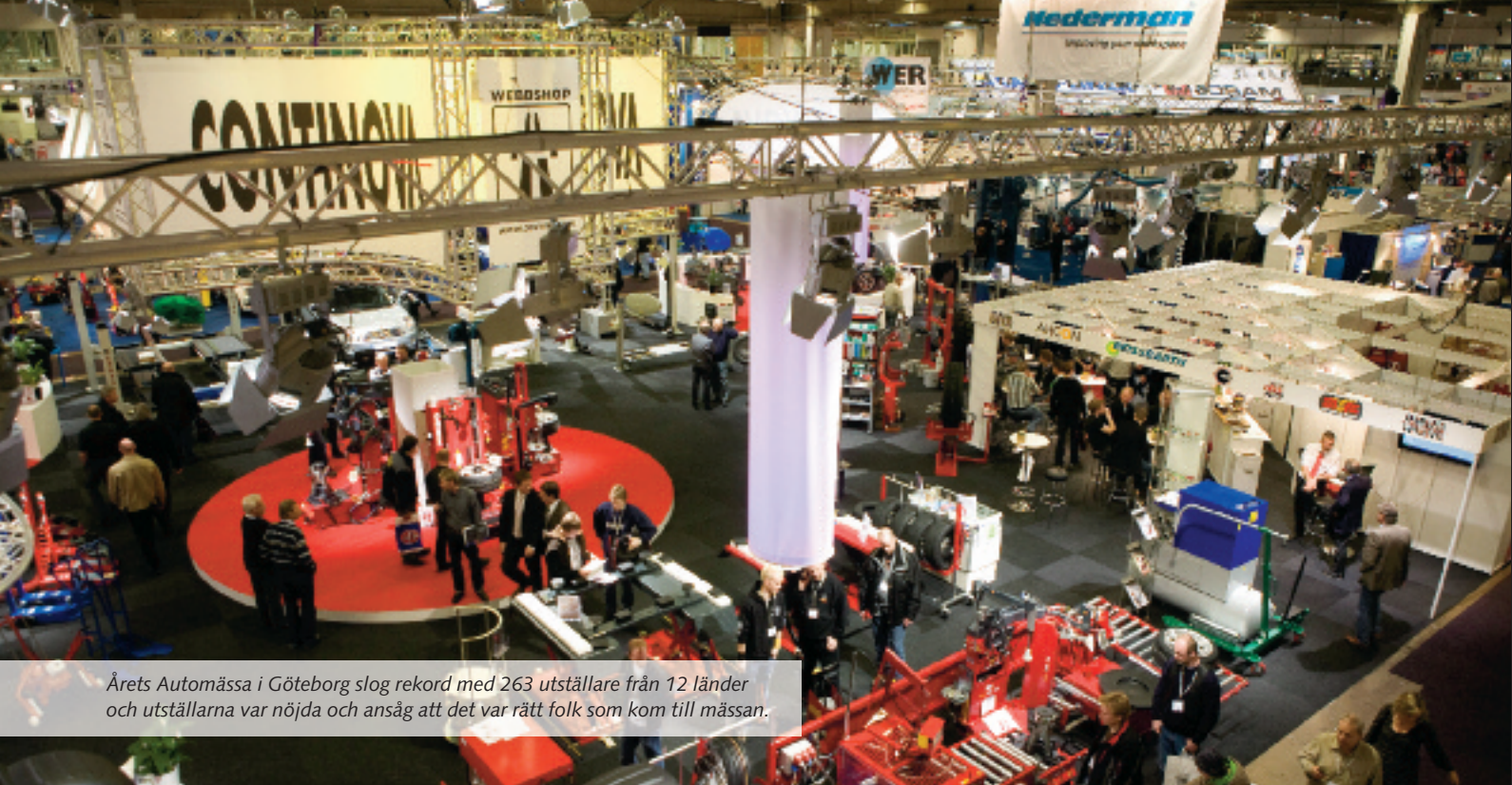
Än finns det tid över och kurser kvar för att utbilda personalen, innan vårsäsongen drar igång. Vi har laddat med många kurstillfällen runt om i landet. Passa på nu och anmäl dig när det fortfarande finns plats. Mer information hittar du på www.drf.se

Kurs	Ort	Datum
Däckskolan	Gävle	11-12 februari
Däckskolan	Borlänge	13-14 februari
Däckskolan	Östersund	18-19 februari
Däckskolan	Kristianstad	20-21 februari
Däckskolan	Sollentuna	20-21 februari
Däckskolan	Helsingborg	27-28 februari
Däckskolan	Katrineholm	3-4 mars
Däckskolan	Växjö	10-11 mars
Däckskolan	Uppsala	13-14 mars
Hjulinställning grundkurs	Växjö	11-12 februari
Hjulinställning grundkurs	Växjö	18-19 februari

Däckspecialisternas Riksförbund DRF

Box 90114, 120 21 Stockholm. info@drf.se. www.drf.se
Tel: 08-5060 1050, fax: 08-5060 1051





Årets Automässa i Göteborg slog rekord med 263 utställare från 12 länder och utställarna var nöjda och ansåg att det var rätt folk som kom till mässan.

Automässan satte nytt rekord

Av Sven-Erik Johansson

En Automässa vart tredje år ser ut att vara en lyckad satsning. Årets mässa i Göteborg slog rekord med 263 utställare från tolv länder. Totalt besöktes mässan av 18 305 personer, vilket är bra för en mässa som bara är öppen för fackfolk.

När det gäller följ fanns alla stora följgrossister på plats och visade vårens nyheter. Däck Debatt kommer i nummer två att presentera nyheterna i en följ-special.

På däcksidan fanns det nyheter. Amring presenterade nu på allvar sitt nya däckmärke Maxxis. Det är ett däck från Taiwan med tillverkning i Kina som har funnits på europamarknaden i många år.

–Det var för två år sedan fick agenturen för Maxxis, säger Hans von Garaguly, VD för Amring. Under den tiden har vi tillsammans med tillverkaren anpassat ett vinterdäckprogram för Sverige. Det gäller både dubbade och odubbade vinterdäck.

Stort program

–Med start under Automässan kom-

mer vi nu på allvar att marknadsföra Maxxis hela program. Det är ett heltäckande program av personbilsdäck med C-däck, 4x4-däck och SUV-däck. Vi kommer också att satsa hårt på deras MC-däck, där de har ett heltäckande sortiment, samt deras däck för ATV, fortsätter han. Maxxis har ett samarbete med Toyo i Japan när det gäller lastbilsdäck. Något som vi inte kommer att satsa på.

Rent prismässigt är Maxxis ett mellanprisdäck.

–Vi kommer också med ett nytt lågprisdäck och det är från Duro som finns i Thailand. I Sverige är däckmärket känt för sina smådäck och entreprenaddäck, men tillverkar också personbilsdäck som vi nu kommer att marknadsföra, tillägger von Garaguly.

Hankook har under flera år varit den stora egna agenturen för Amring när det gäller däck. Nu säljs även Hankook av Vianor-kedjan då Amrings däckverkstäder har blivit avtalspartner till Vianor.

–Vi kommer även i fortsättningen att satsa på Hankook. Det är inte längre något billigt däck utan ligger 20 procent i pris under priserna på premiumdäcken. Därför satsar vi nu på ett däck i mellanprisklassen och ett lågprisdäck för att få ett heltäckande program, påpekar von Garaguly.

Ny agentur

Även Däckforum presenterade en ny däckagentur. Det är det Syd-

reanska däckent Roadstone som för några år sedan marknadsfördes i Sverige av Nordiska Däck Importen. Det som kommer att marknadsföras är personbilsdäck, SUV-däck och C-däck. Roadstone är den tredje största däcktillverkaren i Sydkorea och ligger på en 13, 14 plats bland världens däcktillverkare.

–Vi började marknadsföra däckent i fjol bland våra kunder och mottagandet blev positivt. Bland vinterdäcken finns också dubbade personbilsdäck. Så därför har vi beslutat att nu inför sommarsäsongen göra en ordentlig satsning med start under mässtagarna, säger Jamie Baldock, Däckforum.

Däckforum har med det Sydreanska däckent tre exklusiva agenturer. Sedan tidigare finns Amtel och Maloya.

–Vi börjar nu få ett bra däckprogram, påpekar Baldock. Utöver de tre agenturerna marknadsför vi också nyttillverkade däck till veteranbilar samt Vredestein och däck från BF-Goodrich som är tillverkade i USA.

Gratis bil

Ett av de mässterbudanden som fanns svarade Vredestein för. Den däckverkstad som säljer tillräckligt med däck kan gratis få leasa en Volvo C 30.

–Nu gäller inte det bara under mässtagarna utan är en kampanj som Vredestein har i andra länder i Europa med andra bilmärken än Volvo och som vi nu satsar på i Sverige, sä-

ger Jaap von Wessum. Kunden leasar bilen av Volvo och vi betalar sedan till kunden baserad på hur många däck de säljer.

På bilarna finns reklam för Vredestein som betalas av bolaget.

–Både för oss och kunden är detta en bra lösning. Däckverkstaden kan använda den som en kundbil där kunden får låna bilen under tiden som deras egen bil finns på verkstaden. Det tjänar både vi och den lokala däckverkstaden på, fortsätter von Wessum.

Stor uppmärksamhet

Några däck som presenterades på mässan var så nya att de ännu inte hade fått något namn. Yokohama presenterade ett nytt vinterdäck för lastbilar. Det är ett styrdäck som kommer att ersätta det nuvarande 397.

Stor uppmärksamhet väckte också ett Kumho-däck som fanns hos Dawa Däck. Däckent har dimensionen 305/25 R 32 XL 108V.

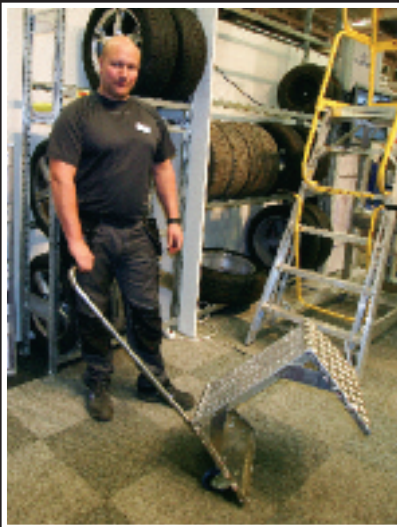
På mässan premiärvisades en smidig arbetspall i aluminium som kan flyttas lätt vid lagerhyllorna för däck. Det är MicroLogistic som har tagit fram pallen och den är en enkel lösning för de krav som Arbetsmiljöverket ställer.



Jan-Erik Johansson från Starco visade i sin monter att det finns däck i alla storlekar och det nya är ATV-däck.



På mässan visade Däckforum sitt nya däckmärke som är Roadstone, som är Sydkoreas tredje största däcktillverkare, som företaget nu ska marknadsföra. Här visar Robert Mallbin en del av reklamaterialet.



Björn A Carlsson, MicroLogistic visade en smidig arbetsplatt som är lätt att flytta mellan lagerhyllorna för att lyfta ned däcken i rätt höjd.



Hans von Garaguly presenterade under mässdagarna Amrings nya däckmärke Maxxis på allvar som företaget ska marknadsföra tillsammans med Hankook. Även lågprisdäcket Duro är nytt hos företaget.



Här visar f v Guy Johansson och Patrik Runnako upp Yokohams efterträdare till 397. Däcket är så nytt att det ännu inte fått något namn.



De däckverkstäder som säljer stora partier Vredestein-däck får leasa en Volvo C 30 gratis av Jaap von Wessum, VD för Vredestein i Sverige.



Det går att hitta nästan allt på en mäsas som blanseringsvikter med ädelstenar. Priser per vikt 500 kronor och uppåt.



Vad sägs om detta däck med dimensionen 305/25 R 32. Det är inget utställningsartikel utan finns i verkligheten och tillverkas av Kumho.



På plats på mässan fanns också DRF med f v Hans Claeson, Anders Karpesjö och Sven-Eik Fritz. Framför dem f v Ritva Linde och Marianne Kalla.

Stort intresse för verk

Av Sven-Erik Johansson

Det ökade intresset för däckförsäljning hos fler än den traditionella däckfackhandeln märktes vid Automässan i Göteborg. Utbudet av däck- och balanseringsmaskiner samt andra tillbehör för däckservice täckte en stor del av det totala mässutrymmet. Utöver de stora etablerade företagen finns också många mindre på plats.

Den näst största monterytan på mässan hade Continova. De hade slagit på stort och visade upp hela sitt sortiment. -För oss är detta en viktig mässa, säger Thomas Nummelin, VD i Continova. Här möter vi våra gamla traditionella kunder från däckfackhandeln och de nya som kommer från bilhandeln. Det ger en större kundgrupp än tidigare som vi måste fånga upp och visa vad vi har att erbjuda.

-För det som har inträffat är att det finns mer pengar i branschen än tidigare. Det märks också i vår försäljning där vi de två sista åren har expanderat kraftigt. 2006 blev för oss ett rekordår som vi inte trodde skulle överträffas. Men vi hade fel. Fjolåret blev ännu bättre, tillägger han.

Det många har frågat sig är om bilhandeln är på väg att ta över marknadsandelar av däckfackhandeln.

En svängning

-Vi märker en svängning mot bilhandeln i vår försäljning med ett ökat intresse att investera i däckmaskiner och kompletta monteringslinjer. Samtidigt har investeringarna inom däckfackhandeln inte minskat utan ökat. Utan det jag tror är att marknaden i sig har ökat, påpe-

kar Nummelin. Nu är det inte bara bilhandeln som har börjat intressera sig för däck. Utan det finns också andra aktörer som Meca och Mekonomen som har börjat satsa på däck. Så bredden av antalet däckförsäljare har ökat.

I Continovas monter visades för första gången Consuls hela lyftprogram upp som började marknadsföras i fjol. Consul är ett tyskt företag som har en marknadsandel på cirka 25 procent i Tyskland.

En nykonstruerad monteringsmaskin för installation i skåpbil visades också och två nya balanseringsmaskiner från Mondolfo samt en ny monteringsmaskin från Butler med den senaste tekniken.

Stor uppmärksamhet väckte en kniptång för induktiv lossning av muttrar. Den kallas för Looser och har utvecklats och tillverkas av SST AB i Kullavik.

Det är ett enkelt verktyg som finns i en låda i storlek av en dokumentportfölj. Kniptången är så smal att den klarar alla bulthål i en fälg och snabbt värmer upp muttern.

Den största monterytan på mässan hade Bima som i år firar 75-årsjubileum. Storleken på företaget visades i deras produktkatalog där det finns 14 731 produkter och deras marknadsandel enligt Fordonsverkstadsutrustarna (FVU) är på cirka 30 procent.

Ny organisation

-Vi har nu en ny organisation och ledning inom företaget. Detta för att få ett effektivare arbete ut mot kund, säger Mats Löwendahl, som är ansvarig för produkt, service och produktion i den nya organisationen.

Även Löwendahl bekräftade det ökade intresset för däckutrustning och bland nyheterna som visades var de flesta inom däck- och hjulservice. De flesta nyheterna svarade Corghi och Hunter för.

Från Stenhøj var det världspremiär på en ny saxlyft. Utöver det visades en ny fyrpelaryft samt en speciell jubileumslyft i anslutning till Bimas 75 år.

Hos Svenska Pang var det premiär för en ny monteringsmaskin från Sice. Den klarar personbilsdäck från 18 tum och uppåt. Den klarar själv av att hitta de censorer som är inmonterade i däck för att mäta lufttrycket.

Maskin med kamera

-Maskinen har en kamera som automatiskt hittar de censorer som börjar komma i däcken för att kontrollera däcktrycket. Kameran registrerar om censorerna fungerar eller inte samt var de är placerade i däck så de inte skadas när ett däck monteras av fälgen, berättar Michael Claeson, Svenska Pang. Om så inte det finns så många däck ännu med censorer för lyfttryck kommer det att bli allt mer vanligt i framtiden som en hjälp för att minska bilarnas CO2-utsläpp.

Vidare visades en ny tvätt som klarar ett till fyra hjul. Hjulen går runt i en karusell och tvättas med vatten uppblandat med kemikalier.

För ungefär ett år sedan startade företaget Webb-handel och var första inom branschen med detta.

-Det har gått bra och allt fler har upptäckt fördelarna med att beställa på Internet och kundantalet ökar för varje dag, säger Claeson.

Företaget har organiserats om under de senaste månaderna och ställföreträdande VD och marknadschef är Anneli Silverstolpe.

Tre har blivit två

Monterytan för de tre samverkande företagen inom verkstadsutrustning blir allt större för varje mässa. De tre företagen har nu blivit två då Boab Trading och Svenska Hjuldelar har blivit ett företag under namnet Boab Hjuldelar. Det andra företaget i samverkan är ND Däckmaskiner AB.

Nyheten i deras stora monter var att de nu har tagit över Butler-agenturen.

-Utvecklingen blir allt snabbare och det kommer nya monterings- och balanseringsmaskiner i jämn ström för att klara alla nya däckdimensioner, säger Milan Nikolić, ND Däckmaskiner. Vi presenterar nu monteringsmaskiner som klarar personbilsdäck upp till 34 tum.

De nu två företagen har växt och blivit allt större för varje år sedan de startade sitt samarbete.

-Vi är två separata företag med Stockholm och Mellerud som huvudorter. Vår samverkan har varit lyckad och varje år har vi ökat vår marknadsandel, påpekar Nikolić.



stadsutrustning



För oss var detta en viktig mässa, säger Thomas Nummelin, VD för Continova. Vi mötte de gamla traditionella kunderna från däckhandeln och de nya som kom från bilhandeln.



För svenska Pang var det premiär för en ny monteringsmaskin från Sice som visades av Michael Claeson.



Med mässans största monterytan visade 75-årsjubilerande Bima upp nästan hela sitt sortiment och Mats Löwendahl, ansvarig för produkt, service och produktion hos företaget var nöjd över publiktillströmningen.



De tre samverkande företagen inom verkstadsutrustning har nu blivit två. De vill säga Svenska Hjuldelar AB och NG Däckmaskiner AB. Nytt i deras monter var att de nu har fått butler-agenturen vars nya monteringsmaskin här visas av Milan Nikolić.

Stor uppmärksamhet väckte den elektriska kniptången för att få bort svårlossade fälgbultar som Martin Jonsson från SST AB Kullavik visade upp.

Däckrazzia 8-12 september

I september 2008 är det återigen dags för däckrazzior på olika platser runt om i Sverige. Redan nu kan den som vill anmäla intresse att delta.

Vid ett möte i december 2007 i projektgruppen bakom kampanjen beslöts att kampanjvecka 2008 ska vara vecka 37 (8 till 12 september). Några däckrazzior för media ska också genomföras veckan innan.

Kampanjen har pågått sedan 2004, då de första däckrazziorna genomfördes på prov i Sörmland. 2005 och 2007 genomfördes däckrazzior över stora delar av landet. 2006 var ett mellanår utan däckrazzior men med gemensamma informationsinsatser.

Stor uppmärksamhet

Kampanj Däckrazzia är en samverkan mellan Polisen, NTF, Bilprovningen, Däckbranschens Informationsråd och Vägverket. Syftet är att öka bilisternas kunskap om mönsterdjupets betydelse för trafiksäkerheten och lufttryckets betydelse för miljön,



Årets Däckrazzia kommer att ske mellan den åttonde och tolfte september med några razzior för media veckan innan. Kampanjen Däckrazzia är en samverkan mellan Polisen, NTF, Bilprovningen, Däckbranschens Informationsråd och Vägverket.

trafiksäkerheten och privatekonomin.

Vid däckrazziorna genomför Polisen en ordinarie trafikkontroll, där föraren bland annat får visa körkort och genomgå nykterhetsprov. När trafikkontrollen är klar erbjuds föraren att få bilens däck undersökta. Däckkontrollen är frivillig. Kampanjen har hittills genererat myck-

et stor uppmärksamhet om värdet av att köra på bra däck.

– Alla vinner på kampanjen, säger Pontus Grönvall, projektledare för kampanjen, Däckbranschens Informationsråd. Bilisten kan köra säkrare, bränslesnålare och slita mindre på sina däck. Samhället vinner på färre skadade och dödade i trafiken

och minskad miljöpåverkan. Däckbranschen vinner på att kunderna får större förståelse för varför det är viktigt att köra på bra däck.

Engagemang från däckbranschen

För att kampanjen ska fungera krävs det ett engagemang från däckbranschens sida.

–Vi hoppas att många av våra kollegor inser nyttan med däckrazzia-kampanjen och anmäler sig att tillsammans med trafiksäkerhetsexperten från NTF delta vid polisens kontroller, säger Sven-Erik Fritz, DRF.

Sven-Erik ansvarar bland annat för däckbranschens bemanning under kampanjen. Den som läser detta och vill engagera sig kan redan nu anmäla intresse till Sven-Erik på e-post sven-erik.fritz@drf.se eller telefon 0733-32 14 75.

NYA NAMN

Ingos Däck och släp AB

Ingemar Östman
Örnsköldsvik

Dekpartner

Däck & Hjulcentrum

Kurt Revestam

Linköping

Östermalms Däck & Bilvård

Marcus Wikman

Stockholm

Däckgrossisten AB

Hadi Tuffaha

Örebro

Däckteam

Däckverkstaden

Torsby Skogs AB

Arne Rådström

Torsby

Bil Karlsson

Stefan Karlsson

Lindås

Euromaster

Håkan Ivarsson

Alingsås

Nya ägare

Däckman

Dag & Peter AB

Peter Lidholm

Dag Ström

Vänersborg

Tidigare ägare

Bröderna Henke

Rätt ventil på rätt däck

Av Sven-Erik Johansson

Frågan om rätt ventil till rätt däck var på nytt uppe vid Scandinavian Tire & Rim Organizations (STRO) möte i Södertälje. Främst gäller det ventiler för husbilar och lätta last. Till dessa fordon ska en metallventil användas som klarar 1 400 kilopascal (kPa). För risken är att om fordonet har ett rekommenderat däcktryck på 450 kPa eller högre finns det risk att fordonsägaren pumpar ett högre tryck.

-De ventiler som finns är gummiventiler standard som klarar 450 kPa och högtrycks gummiventil som klarar 700 kPa och utöver dessa två metallventiler som klarar 700 kPa. Används fel ventiler är risken att luft kan läcka ut från ventilfoten, förklarar Torsten Johansson, STRO och fortsätter:

-Vi försöker nu att med information uppmärksamma problemet. Främst är det inom bilhandeln som okunskapen är störst. Men det finns också däckverkstäder som inte vet vad som gäller.

Svårt att tolka

Det som också var uppe på STRO-mötet var byte av däckdimensioner på personbilar. De nya friare regler-

na är svåra att tolka.

-Ingen vet riktigt hur de nya reglerna ska tolkas, påpekade Johansson. Men genom en viss återhållsamhet har det fungerat rätt bra.

-Vi för också diskussioner med Vägverket om vinterdäcksdefinitionen med anledningar av personbilar klass två som omfattar husbilar och lätta last med totalvikt under 3,5 ton. Dessa fordon har vinterdäckkrav till skillnad från de fordon som har något högre vikt, tillade Johansson.

Frank G Larsen, Continental, redogjorde för de nya reglerna för vinterkörning i Norge som Däck Debatt tidigare har redogjort för.

-Detta har nu orsakat debatt i Norge, sade han. När det gäller kravet på snökedjor ska de också vara tillverkade av metall. Det har väckt kraf-



Frågan om rätt ventil till rätt däck samt de nya reglerna för vinterdäck i Norge var på nytt uppe vid STRO:s senaste möte i Södertälje. De som svarade för informationen var f v Torsten Johansson, STRO och Frank G Larsen, Continental.

tiga reaktioner i Norge eftersom den norske tillverkaren av textilstumpen Autosock har protesterat då det inte räcker med att utrusta bilen med textilstumpen utan det måste vara kedja. Samtidigt måste alla fordon, även lastbilar, ha däck med ett minsta mönsterdjup på tre millimeter. Vidare har krav på E-godkända däck införts.

Ny organisation

Vid mötet informerade Lars Åman om Svensk Däckåtervinning (SDAB) och den nya organisationen DFTF som står för Däck-, Fälg- & Tillbe-

hørsleverantörernas Förening och som tidigare var Däckleverantörernas Förening (DF).

-I den nya föreningen kan alla vara medlemmar som är leverantörer till däckbranschen. Det gäller också regummeringsföretagen, påpekade han.

Pontus Grönvall informerade om den undersökning av däcktyp och mönsterdjup som Däckbranschens Informationsråd har genomfört. Samtidigt hur många bilister som har blivit bötfällda sedan vinterdäckslagen trädde i kraft.

Nokian Tyres mest lönsamt

Nokian Tyres är det mest lönsamma företaget inom bilbranschen bland de europeiska börsbolagen visar en analys som den tyska ekonomitidningen Manager Magazin har gjort. Tidningen har gjort en omfattande analys på 500 största europeiska börsbolagen.

I kategorin bilbranschen blev tillverkaren Porsche tvåa och Continental trea. Michelin placerade sig på sjätte plats och Pirelli finns på plats nummer 14.

Bland samtliga företag som tidningen analyserade placerade sig Nokian Tyres på plats nummer 63. Nokian Tyres har inte tidigare varit med i analysen som nu arrangerades för artonde gången

Återvinning av däckmaterial

Teknisk specifikation för återvinning av däckmaterial har åter blivit aktuellt efter det röstades ned 2005 i en så kallad Formal Vote. Nu har det europeiska arbetet kommit igång igen.

Sedan förbudet att deponera hela däck trädde i kraft 2003 inom EU vet inte leverantörerna av däckmaterial, främst från uttjän-ta bildäck, hur de ska varudeklara sina produkter mot användare av materialet.

Specifikationen

-Målet är att göra dokumentet till en teknisk specifikation, en så kal-

lad pre-standard, som ges ut av CEN. Därför är det viktigt att få med användare av uttjänat däckmaterial i det kommande arbetet inom återvinning av däckmaterial, säger projektledare Susanna Eriksson, projektledare på SIS och fortsätter:

-Användningen av material från begagnade däck ökar kraftigt liksom tillgången till materialet som kan användas inom en rad områden som

till exempel som fyllnadsmassa vid vägarbeten, till skosulor och som tillsatser inom kemisk industri

Testmetoder

Den specifikation som är aktuell kan innehålla definitioner som testmetoder för materialen och ta upp aspekter som lagring, hantering, brandsäkerhet och miljö.

-Målet är att få fram ett dokument före den 30 maj som ska bli en teknisk specifikation. Målgrupperna för specifikationen är bland annat däck-tillverkare, användare, högskolor, myndigheter och forskningsinstitut, förklarar Eriksson.

Projekttagare idag är Volvo, Ragn-Sells, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Svensk Däckåtervinning, Stena Recycling och Trelleborg.



Svart men ändå grönt däck

Av Anders Löfvendahl

Det är svart men ändå det grönaste däck italienska Pirelli någonsin utvecklat. Namnet Cinturato ger visserligen en återanknytning till Pirellis smått legendariska däck från tidigt 50-tal. Men för närmare en miljard kronor, eller 100 miljoner Euro, har Pirelli här skapat ett framtidsanpassat, läs miljöprofilerat, däck som i sig förenar säkerhet och miljöskydd bl.a. i form av ett lägre rullmotstånd, lägre bränslekonsumtion och lägre CO₂-utsläpp.

- Detta är ingen nostalgitripp eller resa in i det förflutna. Detta är en resa in i framtiden där miljöhänsynen blir allt viktigare, konstaterade Pirelligruppens styrelseordförande Marco Tronchetti Provera vid en presskonferens i Milano som samlat över 200 mediarepresentanter från hela Europa. Och inte någon gång under miljöresans gång har vi tummat på säkerheten. Den har vi i vårt DNA!

5 miljoner däck

Nya Cinturato som i den nu presenterade versionen är avsett för europamarknaden, kommer att till-

verkas i fem av Pirellis fabriker runt om i Europa. Målsättningen är enligt Provera att sälja 5 miljoner däck under premiäråret för att sen under 2009-10 nå upp i 10 miljoner däck. Eftermarknaden beräknas här ta 2/3 av produktionen, OE-däcken 1/3. Redan klara mottagare är de mest populära modellerna hos VW, Peugeot och Mercedes samt vidare Fiat Punto och Mercedes A-class, uppger man.

- Cinturato är en produkt som möter ett behov. Genom att utvidga vårt sortiment får vi här tillgång till en marknad som vi tidigare helt negligerat. Tidigare har vi varit alltför fo-

kuserade på ultra high performance för snabba lyxbilar och sportvagnar. Säger en självkritisk Francesco Gori, vd för Pirelli Tyre och en gång i tiden ansvarig för den svenska marknaden.

Cinturato lanseras i två utföranden och i sammanlagt 38 dimensioner samt i 13-16 tum för hastighetsklasserna T, H och V. P4 är avsett för lite mindre stadsbilar och P6 för det lite motorstarkare mellansegmentet. Det nya däckets ersätter nu P3000 och P6000 Powergy som fasis ut från marknaden.

Miljöskydd

Vad är det då för miljöskydd man byggt in i Cinturato? De mjukgörande och cancerogena HA-olja, som f.ö. är bannlysta av EU fr.o.m. 2010, är nu borta. Vidare har man genom att specialutveckla nya polymerer, mixingprocesser och en ny blandning av silica och zinkoxid lyckats konstruera ett däck som jämfört med referensdäcken P3000 och P6000 Powergy:

Ger 30 procent mer mil, eller 6 500 mot 5 000 mil.

Har ett 20% lägre rullmotstånd Reducerar bränsleåtgång och CO₂-

utsläpp med närmare 4 procent Reducerar bromsträckan vid 80 km/tim med 4 meter på våt vägbanan, en dryg meter på torr Har en uppbyggnad som minskar styrvinkeln vid kurvtagning vilket minskar energiåtgången med 20% Ger 25 % större anläggningsyta mot vägbanan, varvid risken för aquaplaning minskar Minskar bullret i kupén med 5%

Bra resultat

- Allt sammantaget ett, som vi tycker, brilliant resultat. Vi är också mycket stolta över vad vi lyckats prestera, säger vd Francesco Gori om däckets vars världenruntsäljande föregångare en gång i tiden bestod av ett patenterat textilradialdäck vars runtomliggande bälte gav oanad stadga och väghållning åt dåtidens snabba bilar. Ja, legendariske racerföraren Juan Fangio körde tom Formel 1 på Cinturato - och vann!

Dagens Formel 1-kungar lär dock inte köra hem några segrar på dagens Cinturato. Men väl kanske de vardagsbilister i Europa som vill köra grönt?

Lektion i miljötänk

Av Anders Löfvendahl

När Pirelli Tyres lät den europeiska motorfackpressen provköra nya däckserien Cinturato P4 och P6 på Vizzolabanan utanför Milano, blev provkörningen mer en körlektion och lektion i miljötänk än ett test av däckets kapacitet och vägegenskaper. Se där ett resultat av den miljöprofilering som nu genomsyrar den italienska däckjätten och nyutvecklade Cinturato.

När motorjournalister testar ett nytt däck brukar det höras lång väg när däckens prestanda sätts på tuffa prov i höga hastigheter och vid häftiga undanmanövrar och inbromsningar. Men i Vizzola hördes fågelkvittret över ljudet från snällt varvade motorer och snällt hanterade däck!

Övningarna på Vizzolabanan gick också ut på att vara just snäll mot däcken – och miljön! – istället för att tortera Cinturatodäcken i jämförelser med andra likvärdiga däck:

Fokusera på miljön

–Vi vill fokusera på miljön och därmed också på betydelsen att köra mjukt och ekonomiskt och med rätt lufttryck i däcken. Då belastar man inte miljön i onödan samtidigt som bilägaren får bästa körekonomi. Därav det här lite annorlunda testupplägget.

Förklarade Pirelli Tyres vd Francesco Gori, försäljningschefen Francesco Fanciulli och utvecklingsansvarige Maurizio Boiocchi nära nog

samfällt inför testkörningarna på Pirellis testbana.

Provkörningarna omfattade bland annat en körekonomitest där förarna, på en tid som inte fick överskridas, körde två varv på Vizzola som omvandlats till en knixig bana. Att körtekniken avspeglar sig i bränsleförbrukningen framgick med all önskvärd tydlighet av uppgifterna på färrdatorn.

I den grupp Däckdebatts utsände körde, varierade nämligen bensinåtgången mellan 0,61 och 0,72 liter per mil. Trots att alla körde sina Fiat 500 som om man hade ett ägg mellan sko och gaspedal!

Snäll körning ger också mera mil, en plusfaktor att lägga till Pirellis påstående att nya Cinturato ger 30 procent mer mil i en jämförelse med referensdäcken, föregångarna P3000 och P6000 Powergy.

Lufttryck

En annan faktor vad gäller körekonomin är lufttrycket. För lite luft i däcken ger direkt utslag i plånbocken. På Vizzolabanan fick media köra en slombana omväxlande på däck

med korrekt lufttryck och på däck med 0,6 bar för lågt lufttryck.

De parallellt utlagda datorkurvorna för de två olika körningarna påvisade en tydlig skillnad:

– Det kostar att köra utan korrekt ringtryck, konstaterade också Pirelli Tyres marknadsansvarige Francesco Fanciulli. Omräknat i bensinpengar kostar 0,6 bar för lite luft i däcken den italienske bilägaren 94€ (närmare 900 kr) om året. Dessutom slits däckets snabbare vilket än mer ökar miljöbelastningen!

Hjälpmedel

Ett hjälpmedel Fanciulli rekommenderar i det här sammanhanget är en optisk lufttrycksvarnare att montera på däckens ventiler. Feltryck och ventilhatten lyser rött! Enklare än så kan det inte bli.

Betydligt svårare är det då att besvara frågan om hur bra Cinturato är och vilka körprestanda däckets i verkligheten kan leverera. Men helt klart kan man efter två dagar med Cinturato konstatera att den nyutvecklade italienska däckfamiljen har intressanta miljöprestanda!

Avancerat hypersportdäck

Bridgestone har kommit med ett avancerat hypersportdäck med namnet Battlax BT-016 som för första gången visades vid Eicma i Milano. Det är utvecklat för segmentet sportmotorcyklar och däcket ger möjlighet att få uppleva de dynamiska greppegenskaperna i företagets senaste flerlagerbaserade MotoGP-teknologi.

I jämförelse med BT-014, som det gradvis kommer att ersätta, ger det nya däcket bättre egenskaper vid alla typer av körning samt ökad livslängd och lägre ljudnivåer. Bridgestone har kombinerat sin le-

dande konstruktionsteknik från MotoGP med den senaste SACT-tekniken (Straight and Cornering Technology) i det nya däcket. Framdäcket har tre olika gummiblandningar i slitbanan. Gummiblandningen i

däcket mittparti för linjär väghållning och ökad livslängd omgivet av skuldrornas gummilager som genererar bra grepp och kontakt.

Ny konstruktion

Bakdäcket har en ny konstruktion med fem olika gummiblandningar som nu används för första gången på ett street-däck. Gummiblandningen i slitbanans mitt ger stabilitet och hög slitstyrka. Skuldrornas gummilager överför motorkraften till vägbanan med stark dragkraft och kanternas gummiblandning ger bra sidogrepp och bra kontaktkänsla vid stark lutning.

Fram- och bakdäckskonstruktionerna är baserade på den beprövade HTSPC-plattform med MSB i stål. Denna teknologi ökar glidkontrollen och följsamheten i kurvorna och ger samtidigt bra stötdämpning. Den ökade kompressionsstyvhet som de ger bidrar till att ge en enhetlig kontaktyta och stabilitet vid höga hastigheter.

Lägre tomrumskvot

Framdäcket har ett mönster med S-formade diagonala mönsterspår. Bakdäcket har ett mönster med L-formade spår utan tvärgående spår i mitten. Det ger bättre dragkraft och lägre ljudnivå, vilket är märkbart i hastigheter mellan 80 och 110 km/h.

Båda däckens mönsterkonstruktion genererar bra grepp med en lägre tomrumskvot på sex procent att jämföra med elva procent på BT-014-framdäcket och tio procent på BT-014-bakdäcket.

Däcket har redan blivit godkänt för originalutrustning. I en särskild anpassad konstruktion med samma slitbanemönster har Battlax BT-016 godkänts för ledande 2008-årsmodeller samt YamahaYZF R6 och 100-procentig montering på Suzuki GSX-R600 och 750.

Däcket kommer att finnas i fyra framhjulstorlekar och sju bakhjulstorlekar under våren.

Ökad kapacitet av entreprenaddäck

Bridgestone kommer att öka produktionskapaciteten vid sin nya fabrik i Kitakyushu i Japan. Tillverkningen kommer att inledas andra halvåret 2009 ör att tillgodose den ökade efterfrågan i hela världen på stora och extra stora radialdäck för entreprenadfordon.

Som följd av detta kommer Bridgestone också att öka kapaciteten för produktion av stålkord för stora och extra stora radialdäck vid Sagafabriken. Cirka 1,9 miljarder kronor har avsatts till de två projekten.

Stor efterfrågan

De främsta användningsområdena för de stora och extra stora entreprenaddäcken blir fordon för för gruv- och stenbrytning världen över. Efterfrågan på dessa däck har ökat betydligt i hela världen i takt med ökningen av de globala utvinningen av

mineralresurser. Den framtida efterfrågan förväntas vara fortsatt hög.

Stegvis ökning

Bridgestone planerar att öka tillverkningskapaciteten stegvis. Utbyggnaden kommer att inledas under andra halvåret 2008 och tillverkningen väntas starta under andra halvåret 2010. Tillverkningskapaciteten väntas ha ökat med cirka 50 ton nytt gummi per dag i slutet av 2012, vilket är ungefär 20 procent högre jämfört med kapaciteten när den aktuella utbyggnaden har slutförts.

Verktyg för däckkontroller

Rätt lufttryck är en avgörande faktor för däckens livslängd. För lite luft i däcken ger både högre bränslekonsumtion, ökat slitage och stor risk för däckhaveri. För att förebygga de negativa effekterna har Continental tagit fram ett verktyg som snabbt mäter lufttryck och mönsterdjup på buss- och lastbilsdäck.

Det nya mätinstrumentet, Fleet Check Tool testas nu internationellt i en rad olika länder i Europa. Verktøget har visat ge bra resultat under den första testperioden som genomfördes i Tyskland. Genom regelbundna kontroller har åkeriernas medvetenhet om däckskicket ökat som har bidragit till en bättre lönsamhet.

Med mätverktyget går kontrollen snabbt. Lastbilsmodellen, mätarställningen, släpet, däcktypen och däckdimensionen knappas in i en handdator. Därefter mäts mönsterdjupet och lufttrycket. Uppgifterna förs över med Bluetooth till handdatorn där de lagras automatiskt.

Utvärderas

De uppmätta värdena utvärderas och synkroniseras direkt på en PC där en resultatrapport genereras. Handdatorn är fuktskyddad och går att fästa på handleden. Handdatorn, lufttrycksmätaren, mönsterdjupmätaren och elkablar förvaras i ett fodral.

Har minskat

Innan vi startade med däckkontrollerna hade vi cirka 100 punkteringar per år. Efter regelbundna kontroller har nu antalet sjunkit till 15 per år, säger Peter Eggers, ägare till speditiionsfirman Eggers i Hildesheim i Tyskland.

Mikropumpar suger u



Redan första generationen av X-Ice hade bra snöegenskaper med efterträdaren X-Ice Xi2 har det blivit en förbättring om så inriktningen har varit att förbättra isegenskaperna och minska bromssträcken på is.

Av Sven-Erik Johansson

Efter fyra år kommer Michelin till hösten med andra generationen X-Ice. Den har fått beteckningen X-Ice Xi2. Liksom föregångaren är det ett odubbbat vinterdäck för det nordiska klimatet. Utvecklingen av det nya däcket har främst inriktats på att förbättra greppet på is.

Den stora nyheten i däcket är så kallade mikropumpar i däckmönstret. Mikropumparna suger upp vattnet i mönstret under färd och bryter den vattenfilm som bildas mellan däck och vägbanan.

–Inriktningen vid utvecklingen av det nya däcket har varit att minska bromssträcken på is jämfört med det tidigare däcket, säger Bernt Wahlberg, produktspecialist hos Michelin Nordic. Det som också har ska-

pats är en ny standard för körsäkerhet genom att sajningen har en vertikal och en horisontal vågform.

Mikropumpar

–De nya mikropumparna ger bättre stabilitet i mönsterklackarna då de inte genomskär mönsterklacken. Det ökar stabiliteten eftersom det blir mindre rörelse i mönsterklacken och därmed ökar också däckets livslängd, fortsätter han.

Mellan de olika mönsterklackarna finns också bryggor som stabiliserar däcket och ger bättre egenskaper vid kurvtagning.

Det tidigare däcket fick beröm för sina snöegenskaper. Det har nu utökats med små upphöjningar i mönsterbotten vilket skapar en kugg-hjulseffekt. Samtidigt har däcket ett skopformat mönster i skuldrornas kanter som griper tag i snön.

Vid provkörning med däcket tog sig bilen fram på ettans växel utan några större problem i ett två decimeter snölager.

Bättre på is

Den största skillnaden i jämförelse

med föregångaren var körningen på is. Där hade däcket en bättre stabilitet än det gamla.

Intressant hade det varit att få pröva däcket på vått isunderlag, vilket är ett rätt vanligt väglag under vintern. Nu gick det inte då provkörningen gjordes i minus 31 grader. Samtidigt gav inte väglaget ett rättvist utslag då den snöbelagda vägbanan var mycket sträv.

Slitbanan har ett V-format riktningbestämt mönster där evakuering av vatten och snömodd snabbt rensas bort från däcket. Däckets kontaktyta har ökat med 13 procent till totalt 73 procent jämfört med det tidigare däcket

Slitbanans gummiblandning är en till 100 procent silikonbaserad blandning och kallas Flex-Ice. Den är enbart utformad för att passa ihop med den avancerade tekniken i mönsterklackarna.

–Den optimerade profilen som däcket har beror på gördelkonstruktionen, säger Wahlberg.

Däcket har beteckningen Green X på sidan, vilket betyder lågt rullmotstånd.

Däcket kommer att finnas i 33 dimensioner i 13 till 18 tum. Profilen är från 45 till 70-profil. Hastighetsindex är T (190 km/h)

Större marknad

Vinterdäcken har fått en allt större marknad och det märks också hos däcktillverkarna där forskningen har ökat för att få fram allt bättre vinterdäck. Det nya X-Ice Xi2 kommer inte bara att säljas i de nordiska länderna utan även i Ryssland, Baltikum, Japan och Kanada.

Försäljningen av vinterdäck uppgick till 66,7 miljoner 2005. Två år senare hade den ökat till 77 miljoner däck och 2010 beräknas försäljningen att uppgå till 87,8 miljoner. Det är en ökning med 32 procent på fem år.

–Detta gör att vinterdäcken blir en allt viktigare del för däcktillverkarna och det märker vi också inom Michelin där intresset har ökat gradvis under de senaste åren, säger Wahlberg. Samtidigt märker vi också ett ökat intresse hos bilägarna för de odubbade däcken i takt med att de blir allt bättre.

pp vatten



På bilden ses de nya mikropumparna som runda hål i klackarna. Dessa suger upp vatten i mönstret under färden och bryter den vattenfilm som bildas mellan däck och vägbanan.

NOTERAT

Ny tillverkare av material till regummering

Borrachas Vipal S/A är en ny aktör på den europeiska marknaden av regummeringsmaterial. Det är ett brasilianskt företag som i många år har tillverkat material till den brasilianska hemmamarknaden som nu marknadsför sig i Europa. I Brasilien produceras det omkring 8,5 miljoner regummerade däck om året och Vipal har en marknadsandel på 45 procent.

PNO-avtal med Michelin

Traileruthyraren PNO har tecknat ett femårigt avtal med Michelin Fleet Solutions om leverans av däck och service till sin trailerflotta. PNO:s trailerflotta består av cirka 11 000 enheter fördelat på flera bolag. Huvudkontoret finns i Helsingborg.

Avtalet innebär att Michelin levererar nya och varmregummerade däck till PNO:s trailers. Via Euromasters servicenätverk samt ett antal utsedda verkstäder utförs service som montering, skifte och löpande däckunderhåll. PNO ansluts också till Michelins europeiska vägassistans Michelin Euro Assist.

Michelin Fleet Solutions är marknadsledande i Europa på däckhanterings tjänster kopplade till kundens specifika verksamhet.

50 miljoner däck i Rumänien

Continental's fabrik i Rumänien som ligger i Timisoara har nu tillverkat 50 miljoner däck. Fabriken tillverkar personbilsdäck i 13, 14, 15 och 16 tum. Fabriken öppnades i oktober 2000 och täcker en yta av 165 000 kvadratmeter.

Fabriken har 1 100 anställda som tillverkar tio miljoner däck om året.

Firestone med nytt sportdäck

För att svara upp till den ökade efterfrågan på sportdäck i prestandasegmentet har Firestone kommit med det nya sportdäcket Firehawk SZ90μ (μ uttallas my). Det nya däcket är en fortsättning på kampanj Togetherness och är utvecklat med inriktning på yngre bilförare. Däcket kommer stegvis att ersätta föregångaren Firehawk SZ80 som kom 2003.

för att öka stabiliteten och kontrollen på vått underlag och minskar risken för linjär vattenplaning.

Stabilitet

Den 3-dimensionella klackförbindelsen på den våtgrepporienterade innerskuldran förbättrar mönsterklackarnas stabilitet. De ger inte bara däcket en unik profil utan också bästa möjliga kontroll och grepp vid kurvtagning. Mönsterklackarna på slitbanans yterskuldra ger bra grepp och dragkraft.

Vid tester som har utförts av professionella förare framhåller de den höga komforten på torrt underlag med mycket bra styrrespons. På vått underlag ger däcket en exakt styr-



Firestone har kommit med det nya sportdäcket Firehawk SZ90μ som stegvis kommer att ersätta föregångaren Firehawk SZ80.

ning och har bra kurvtagningsegenskaper.

Minskat ljud

I jämförelse med föregångaren har den externa ljudnivån minskats med två decibel.

Lanseringen av däcket kommer att ske i två steg. I år kommer tolv dimensioner i 16, 17 och 18 tum i profil 40 och 55. Nästa år utökas det med sex dimensioner i 15, 16, 17 och 18 tum och i profilerna 50 och 55.

Enligt Firestone har däcket ett innovativt slitbanemönster med en dynamisk asymmetrisk utformning som ger balans mellan egenskaperna på vått och torrt underlag. Varför symbolen μ används beror på att den betecknar friktion.

Nöjeskörning

Däcket är inriktat på nöjeskörning snarare än på sportkörning och är tänkt att användas på bilar som till exempel Peugeot 207 och Opel Astra samt Alfa Romeo.

Det asymmetriska mönstret med in- och utsidorna utformade för vått respektive torrt underlag är särskilt utformat för att passa nyare bilmottor. Slitbanan är särskilt anpassad

Duraseal i fler dimensioner

Goodyear utökar antalet dimensioner av lastbilsdäck inom Omnitrac-segmentet med Duraseal.

Det har tidigare bara varit tillgängligt för MSS styrdäck och drivdäck för blandad körning i dimensionen 13 R 22,5. Det utökas nu med dimensionerna Omnitrac MSS 315/80 R 22.5 och MSS 385/65 R 22.

De nya dimensionerna ingår i Goodyears Max Technology där också RCD-teknik ingår som omfattar en korrosionsbeständig polyamidspärr för att skydda stålbanden och förhindra att fukt tränger in.

Tätningemedel

Durasealtekniken bygger på ett inbyggt tätningemedel i däckens som förhindrar att luft läcker ut om ett föremål med en diameter upp till sex millimeter tränger igenom slitbanan. Tätningemedlet är en geléliknande gummiblandning som flyter in i punkteringen och skapar en

lufttät tätning. Detta kan ske flera gånger utan att däcket behöver monteras av och repareras. Om föremålet som orsakat punkteringen tas bort flyter tätningssmassan in i håligheten. Vid en test klarade ett däck 51 punkteringar utan att förlora trycket.

Brandsäkert

Några balanseringsproblem uppstår inte då gelen är integrerad i däckets. Durasealblandningen får en tugummiliknande konsistens när däckets vulkaniserings och påverkar inte regummeringsförmågan och är desutom brandsäkert.

**VI HAR
VINNARDÄCK!
FÖR RALLY!**

**SOMMAR: AGI GULLABO RALLY
VINTER: BLACK ROCKET**

Alltid rätt pris och kvalitet

GULLABO DÄCKFYND

Tel: 0486-311 10 • Fax: 0486-312 85 • NMT: 070-549 55 74

Trailerfälg i aluminium

Alcoa har kommit med en ny fälg, 22,5 x 15,00, som har utformats för användning på trailers och semitrailers.

Till fälgen passar de nya Michelin-däcken 455/45 R 22,5 som har utformats för att öka lasthöjden till tre meter samt 455/40 R 22,5 från Goodyear och Dunlop.

Alcoa-fälgen har en förskjutning på 120 mm och max lastvikt på 5 150 kilo. Den väger 32 kilo jämfört med en stålfälg på 49 kilo. Detta innebär en viktminskning på 17 kilo eller 35 procent för varje hjul. Den totala viktminskningen kan bli upp till 120 kilo per trailer.





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 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 (2,5 till 10 mikrometer). Dessa verkar vara tydligare kopplade till astma och luftvägsbesvär än mindre partiklar. En del forskning pekar på att de mindre partiklarna (under 2,5 mikro-

hos partiklarna som orsakar hälsoeffekterna är ännu inte 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 att det blir 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. sandpapperseffekt. 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 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 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:

Korrekt version!
I förra numret av DäckDebatt fanns en text om partiklar och vinterdäck på denna plats i tidningen. Tyvärr blev det då en felaktig version med en hel del korrekturfel som publicerades. Därför väljer DäckDebatt att i detta nummer publicera den korrekta versionen. Partiklar och vinterdäck kommer dessutom sannolikt att vara en högst aktuell fråga även under de kommande månaderna. /Redaktionen



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

Fel uppgifter om antalet döda

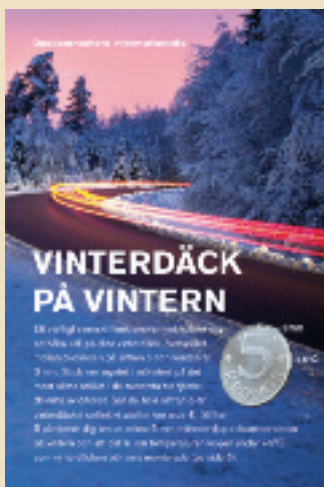
Uppgiften som tyvärr allt för ofta dyker upp i pressen om att 1800 personer dör varje år på grund av partiklar från dubbdäck stämmer inte. Enligt beräkningar dör 1800 människor i förtid (i genomsnitt några månader) i Sverige på grund

meter) har en tydligare koppling till dödlighet och hjärt-kärlsjukdomar. En mindre andel av dessa partiklar kan komma från dubbdäckslitage, men de minsta partiklarna har främst andra källor, som t.ex. förbränning. Forskningen om hälsoeffekter är inte entydig och vilka egenskaper

1. PM10 är ett problem på högtrafikerade 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 objektiva sätt. Straffavgifter på eller totalförbud mot dubbdäck ska inte införas.
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 sommartäck kan beställas genom Däckbranschens Informationsråd till självkostnadspris. Man kan även beställa affischer utan kostnad. Den som vill ha en beställningsblankett

kan ladda ner en pdf-fil på www.dackinfo.se eller kontakta Däckbranschens Informationsråd

tel 0340-67 30 01
fax 0340-849 50
info@dackinfo.se

Pirelli-kalendern hyllar Kina

Årets upplaga av Pirelli kalendern är den 35:e i ordningen och den första som fotats i Asien och alla bilderna kommer från Shanghai med pittoreska gränder i de gamla franska kvarteren och lummiga trädgårdar i de brittiska kvarteren. De 23 porträtten avspeglar praktiken av det antika Kina.

Årets fotograf är Patrick Demarchelier som fotograferar kalendern för andra gången. Den första han fotograferade var

2005 års utgåva med Rio de Janeiro som utgångspunkt. Modellerna i kalendern är nya stjärnskott som Agyness Deane, Lily Donaldsson, Doutzen Kroes och Sash Pivovarova bland annat. Lite mera känd är Maggie Cheung med filmroller från bland annat Police Story, Super Cop, In the Mood for Love samt Hero.

Den officiella lanseringen av den nya kalendern skedde bara några dagar efter det att Pirelli öppnade sin andra fabrik i Shandong provinsen.

Lagom till jul kom också boken The Complete Works: The Pirelli Calendar 1964/2007. Boken handlar om den världsberömda kalendern som är unik i sitt slag som är en del av Pirellis marknadsföring och gjort Pirelli till ett av de starkaste varunamnen i världen.



En av årets modeller som är med i Pirelli-kalendern är den kända skådespelaren Gemma Ward.

VTI Transportforum om vägdamm

Av Halvard Nilsson

I Linköping gick Väg- och Transportforskningsinstitutets Transportforum av stapeln för 25:e gången med cirka 1600 besökare. En av sessionerna behandlade partiklar, det vill säga partiklar som förekommer i trafikmiljön, allt från de minsta nanopartiklarna upp till de grövre PM10-partiklarna.

Särskilt intressant i år var en tydlig tendens till att forskarna börjar fokusera mera på farligheten hos de riktigt små partiklarna. Tidigare har all fokus varit på PM10, där man har framhållit att dubbdäcken är den främsta orsaken till problemen med damm i storstadtrafik, trots att problemen i Europa utom Norden har varit mycket stora utan att det har funnits dubbdäck.

Små partiklar

Forskarna visar att de riktigt små partiklarna, nanopartiklar, är farliga tack vare att de kan förekomma i stora antal och således täcka större ytor i luftvägarna än ett fåtal större partiklar med samma massa. I mars 2007 rapporterades vid mätningar på Hornsgatan att man hade de sämsta värdena just då i hela Europa. Man hade mätt upp 60 miljoner partiklar per liter luft.

Därför är det viktigare i framtiden att använda antalet partiklar som mått istället för som idag EUs mått på PM10 i form av massa.

Ett klart besked erhöles på konferensen att PM10 inte orsakar dödsfall, som felaktigt har påstås tidigare av media. Påståendet att folk skulle dö av dubbdäck är således helt ogrundat.

Partiklar sväller

Forskare har med ett unikt instrument funnit att på grund av att salt är hygroskopiskt så sväller partiklar-

na när de kommer in i lungorna där luftfuktigheten är så hög som 95 procent. Detta ökar partiklarnas deposition i luftvägarna, till skillnad från andra icke-hygroskopiska partiklar.

Upptäckten är säkerligen betydelsefull för framtida forskning.

En intressant undersökning i Tyskland på patienter som intagits akut på sjukhus på grund av hjärt-kärlproblem visar att vistelse i en trafikmiljö en timme innan intagningen har haft betydelse för anfall. Observera att det finns inga dubbdäck i Tyskland.

Sessionen om partiklar var välbesökt hela dagen. Forskarnas presentationer finns att läsa på VTIs hemsida, titta på www.vti.se

Vägdamm

Min egen slutsats av konferensen är att dubbdäckens andel av vägtrafikdamm är ännu inte helt klar och att misstanken att det finns betydligt farligare partiklar som ur hälsosynpunkt är viktigare att arbeta med än att minska dubbdäcken bekräftas. Man får aldrig glömma att dubbdäcken är viktiga ur säkerhetssynpunkt och att de skapar grepp vid halt väglag för de som kör odubbatt. Således vore en avgift på dubbdäck ett orättmätigt straff för de som skapar säkerhet för andra som slipper avgiften. Det måste finnas andra sätt att minska dammproblemen vid de speciella tillfällen de uppstår i storstädernas trafik.

Hakkapeliitta R och R SUV

Nya grepp från Nokian

Av Bengt Edman

Nokians nya friktionsdäck för personbilar och stadsjeepar, Hakkapeliitta "R" resp "R SUV", har intressanta botemedel mot de dubbfria däckens akilleshäl - is- och våtgreppet. Därtill har ljudnivå och rullmotstånd (=bränsleförbrukning) minskat.

- Våra nya nordiska friktionsdäck är lika bra eller bättre i allt än föregångarna "RSi" och "SUV". Vårt motto har varit: "inga överraskningar i överraskande körsituationer", säger produktutvecklingschef Teppo Huovila.

De dubbfria däckens gamla svagheter ska också ha minskat, som dåligt is- och våtgrepp, högre rullmotstånd och dålig stabilitet - det sistnämnda särskilt olämpligt för SUV:ar med deras höga tyngdpunkt.

- Nu har vi fått fram ett utmärkt SUV-däck, säger Huovila som helt underkänner de sk helårsdäcken för vinterbruk.

- De är original på de flesta SUV:ar även i Norden och M+S-märkta, men som vinterdäck passar de bara i Texas!

Störst mönsterdjup

Båda de nya däcken har marknadens största mönsterdjup, 9,5 mm (med bibehållen stabilitet), och en slitbana vars blandning av naturgummi, silica och miljövänlig rapsolja både förbättrar is-/snögreppet och ökar livslängden.

En bred mittribba med optimal vinklad sajpning ökar stabilitet och kurvgrepp samtidigt som rullmotståndet blir mycket lågt. Ytterkanterna har en annan strävare gummblandning som ihop med bromsförstärkande vassa klackkanter ökar bromsgreppet. Skuldrorna har dessutom tre mönsterklackar för varje



Nokia satsar nu på odubbade däck. Bilden visar Hakkapeliitta R. Nytt är att skuldrornas klackar är försedda med 860 små pumplameller som suger upp och sedan sprutar undan den tunna vattenfilmen. Det nya däck-
et finns också som SUV-däck.

längsgående mittblock, vilket bl a minskar däckbullret och ökar styrresponsen.

Två innovationer

Nokian vore inte Nokian utan ett par riktiga innovationer. För att öka is- och våtgreppet på de båda däcken ytterligare är skuldrornas klackar försedda med 860 små "pumplameller" som suger upp och sedan sprutar undan den tunna vattenfilmen mellan däck och vägbanan.

Personbilsdäcket har dessutom en innovation i den unika slitbanan med tre olika gummilager, styvare ju längre ner, som ger ett jämnare slitage utan friktionsdäckens sedvanliga "urgröping" i mitten. Konstruktionen ger dessutom ett för friktionsdäck

mycket lågt rullmotstånd, tack vare mindre deformation motvägbanan.

Rullmotståndet är enligt Nokian to m mindre än för både dubb- och sommardäcken, och ger upp till fem centiliter lägre bränsleförbrukning per mil. På köpet minskar koldioxidutsläppen med 12 gram per kilometer. Till gagn för miljön är också att de nya däcken är helt fria från cancerframkallande HA-oljor.

"Bättre än konkurrenterna"

Totalt sett hävdar Nokian att "Hakka R" har bättre vinterregenskaper än de närmaste konkurrenterna Michelin och Continental i allt utom på barmark där Conti Viking Contact 3 är bättre. Våra korta prov på

snö och is motsäger inte påståendet, även om det inte fanns några konkurrentdäck att jämföra med. Särskilt greppet på is var smått imponerande för ett däck utan dubbar och det gällde även R SUV.

Hakka R börjar säljas i höst i 44 dimensioner från 175/70 13 till 255/35 20, Hakka R SUV kommer samtidigt i 17 storlekar från 215/70 16 till 275/40 20. Båda har hastighetsklass R, 170 km/t, vilket är högre än för de flesta andra märken.

Samtidigt lanseras ett nytt dubbtfritt vinterdäck för bussar/lastbilar i dimension 295/80 R 22,5 och 315/80 R 22,5 - även det skraddarsytt för nordiska förhållanden.

Ny ledartopp för Pirelli

Av Anders Löfvendahl

Får vi lov att presentera Pirelli Tyre Nordics nya, i Stockholm placerade marknadschef Roberto Traverso, en 29-årig milänofödd italienare som gillar motorsport och F1 betydligt mer än fotboll och FC Milan och som tidigare jobbat med vinterdäcksegmentet inom Pirelli Tyre i Milano!

Roberto Traverso debuterade häromveckan i den nya rollen i samband med Pirellis lansering av nya däckserien Cinturato i Milano. Även Pirelli Tyre Nordics ny tillsatta vd, amerikanen Mark Wilhelm, fanns på plats i Milano. Wilhelm är för övrigt uppvuxen i Philadelphia och har under de sex senaste åren varit ansvarig för mc-däcken inom Pirelli North America i USA.

Vinnande lag

Tillsammans skall nu den nya lagledningen försöka skapa ett vinnande lag av Pirelli som på senare år spelat en undanskymd roll på den svenska marknaden.

Pirelli marknadsandel är idag 4 procent på den nordiska marknaden som utgörs av Sverige, Danmark, Norge och Finland. I Europa har man drygt 10 procent med Italien som toppnation med 20 procent av marknaden.

Hur högt den nya ledningen lagt den nordiska ribban vill inte Roberto Traverso avslöja:

- Målet är självfallet att på sikt öka Pirellis närvaro på den svenska marknaden. Men vår främsta uppgift är att i första hand stärka varumärket Pirelli. Det ser vi som den primära uppgiften.

Nytt däck

Traverso & Wilhelm kunde dock inte valt en bättre tidpunkt för intåget i Stockholm. Med sig i bagaget har man ju Pirellis helt nya och

miljöprofilerade däckserie Cinturato som skall introduceras nu till sommaren, detta samtidigt med att föregångarna P3000 och P6000 Powergy fasas ut.

- Priset för Cinturato blir detsamma som för föregångarna, lovar Traverso.

Vad gäller framtida satsningar står det klart att den nya ledningen fått rejält ökade marknadsföringsresurser till sitt förfogande. Hittills har Pirelli på persondäck mest agerat via återförsäljarna medan man på den tunga sidan sen snart tre år tillbaka har ett, som man uttrycker det, välfungerande samarbete och avtal med regumneringsföretaget Galdax i Vara.

- Vilka insatser vi skall göra avgörs först senare i vår. Först skall jag personligen bekanta mig med och lyssna av den svenska och övriga marknaden. Marknadsstatistik är en sak, hur den nordiska marknaden fungerar en annan!

Eget nätverk

Vare sig Traverso eller nya vd:n har alltså erfarenhet av den svenska marknaden och får nu i vår lägga mycket tid och kraft på att läsa in sig och bygga upp egna nätverk, speciellt som nu Olle Andreasson, före detta Continental, inte längre är anknuten till företaget.

Ett viktigt inslag för Pirelli på den svenska marknaden utgör i vilket fall som helst OE-leveranserna till Volvo Cars och Saab. På Volvosidan utrustar Pirelli idag bl.a. modeller som S80, C30 och V50. Allt sammantaget ger dessa leveranser Pirelli ett bra insteg till eftermarknaden.

Ska testas

- Vi har redan introducerat Cinturato för Volvo Cars. Nästa steg blir nu tester för Volvos nya bilmodeller. Vi är övertygande om att däckets miljöprofilering kommer att möta god respons och gå hand i hand med Volvos egen satsning på en stark miljöprofil.

Säger Roberto Traverso som inför flytten till lägenheten på Östermalm i Stockholm inte hyser några betänkligheter inför att köra till kontoret i Bromma, stockholmstrafiken anser han nämligen vara lugn och



Ny marknadschef för Pirelli Nordic i Stockholm är Robert Traverso, här med assisterande Johanna Granath på Pirellis testbana Vizzola utanför Milano.

välordnad jämfört med den hemma i Milano:

- Men jag får se till att alltid an-

vända fartkontrollen. Hemma i Italien har vi ju för vana att köra så fort som trafiken tillåter...

Stor ökning av samarbetspartners

Under det senaste året har antalet samarbetspartners till Euromaster ökat och totalt finns nu 23 däckverkstäder anslutna som partners till kedjan. Sedan nyår har sex däckverkstäder anslutit sig.

Någon satsning på samarbetspartners har inte gjorts från Euromasters sida förrän nu, säger Jan Swärd. Jag tillträdde i fjol en ny tjänst inom Euromaster som är inriktad på att utöka antalet samarbetspartners. Sedan tidigare finns ett antal som hade anknytning till Euromasters regumneringsindustri i Sollefteå.

–Då min tjänst är ny fick jag börja med att utveckla ett koncept hur verksamheten skulle byggas upp. Detta har mottagits positivt av de ägare till de däckverkstäder som jag har

presenterat det för och fler har nu anslutit sig. Jag räknar med att ett 30-tal däckverkstäder är anslutna som samarbetspartner till Euromaster innan detta året är slut, fortsätter han.

De däckverkstäder som har anslutit sig i år är:

Mjölby Gummiverkstad AB
Rogers Däck & Bilcenter AB i Sala
Sunne Däck & Lastbilservice AB i Sunne
Sölvesborgs Gummiverkstad AB i Sölvesborg
Wefa Däckservice AB i Trollhättan
Vilsta Däck AB i Eskilstuna

NOTERAT

Slitaget ökar på vägarna

Infarterna till Stockholm slits allt mer. Det visar en undersökning som Transportforskningsinstitutet VTI har gjort.

De har under en längre tid mätt slitaget på flera vägar i Stockholmsregionen och undersökningen visar att slitaget ökat de senaste åren och att varje fordon idag sliter bort mer beläggingsmaterial än de gjorde för några år sedan.

Syftet med undersökningen är bland annat att se hur beläggningen slits i tätorter och på nylagda vägar på infarterna och hur stor andel av personbilarna som har dubbdäck.

Inte som förr

En orsak till det ökade slitaget antas vara att asfalten inte görs med lika slitstarkt stenmaterial som förr. Dessutom har trafiken ökat och där-

med dubbdäckstrafiken. Trafiken med dubbdäck gör spår i beläggningen och VTI noterar att det idag är mer spår i asfalten än det var i början av 2000-talet.

VTI uppger att infartslederna slits cirka fyra gånger mer än de innerstadsgator som ingick i undersökningen. En anledning till detta är att man kör betydligt saktare på innerstadsgatorna. Slitaget på innerstadsgatorna var cirka två gram per dubbat fordon och kilometer medan slitaget på infartslederna var 5 till 12 gram.

Dubbdäck minskar

Av trafiken i Stockholm använde 57 procent dubbade däck under förra vintern. Det är lägre än vintrarna i slutet av 1990-talet.

