

DÄCK DEBATT



NR 1 • 17 MARS 2010 • PRIS 55 KR



VASSA DUBBAR PÅ HAL IS

TEMA
DUBBDÄCK
FÖR OCH EMOT
Tingvall • Hamilton • Collin



Baldos II

I maj tävlar hybridbilen Baldos II i Shell Eco Marathon i Tyskland.



Pia Ahlberg

Framgångsrik kvinnlig vd i mansdominerad bransch.

Bevakar allt som har med däck, fälg och tillbehör att göra.

DäckDebatt har fått
ny redaktion och
ny kostym

DET NYA DÄCKET: SÄKRARE, MER EKONOMISKT, TYSTARE.

Ultrac Cento

Giugiaro Design



ULTRAC CENTO. KOMFORTABELT SOMMARDÄCK DESIGNAT AV GIUGIARO DESIGN.

LÅGT RULLMOTSTÅND, ULTRALÄTT OCH TYSTGÄENDE. UTMÄRKTA KÖREGENSKAPER PÅ TORRA OCH VÅTA VÄGBANOR.

WWW.VREDESTEIN.SE

**VREDESTEIN**
DESIGNED TO PROTECT YOU



Innehåll

Mars 2010

6

För fenomenalt fäste

På tävlingsisarna norröver diskuteras inte dubbarnas vara eller inte vara. Där vet man hur riktiga "spikdäck" ska se ut. DäckDebatt tittar närmare på hur de används under is-SM-tävlingarna.



15

Snålast i Sverige

Med en bränsleförbrukning på 0,065 l/mil tar den dig 15,2 mil på en liter. I maj tävlar den i Shell Eco Marathon i Lausitz.



20

22

24

26

29

Tema dubbdäck

Vad är sanning, vad är rykten och vad är fakta när det gäller dubbdäck. DäckDebatt försöker reda ut begreppen.

Storleken har betydelse

Tingvall:
- Välj vinterdäck efter behov

Hamilton vs Collin

Slutsats



32

Pia Ahlberg

Som VD för Zackrisson AB håller Pia ett högt tempo. DäckDebatt har träffat henne på firman i Norrköping.



Goodyear EfficientGrip

13% lägre rullmotstånd

100% Svanenmärkt



Goodyear EfficientGrip - Det Svanenmärkta däck som minskar miljöpåverkan och sparar pengar

Med nya Goodyear EfficientGrip får du vår revolutionerande FuelSaving Technology som minskar rullmotståndet med 13%*. Det är en av anledningarna till att däckets har blivit Svanenmärkt**. Med EfficientGrip drar bilen mindre bensin och släpper ut mindre koldioxid, på så vis sparar du både pengar och bidrar till en bättre miljö.

Goodyear EfficientGrip är däckets med segmentledande säkerhet* och Svanenmärkning. www.goodyear.se

*Testat i jämförelse med fyra ledande konkurrenter i mars 2009 av TÜV SÜD Automotive, däckstorlek: 205/55R16; bil: VW Golf; rapport #76236753 ** Miljömärkt 366008.



Redaktör

Björn Sundfeldt
bjorn@ddebatt.se

Ansvarig utgivare

Anders Karpesjö
anders.karpesjo@drf.se

Däckspecialisternas Riksförbund
Box 90114
120 21 Stockholm
Besöksadress: Byängsgränd 6, Årsta
Tel: 08-50 60 10 50
Fax: 08-50 60 10 51
info@drf.se
www.drf.se

Redaktionens adress

DäckDebatt
c/o Stormen kommunikation
Slottsgatan 8
432 44 Varberg

Art Director

Niklas Martinson
Stormen kommunikation
niklas@stormen.nu

Layout/produktion

Stormen kommunikation
www.stormen.nu

Annonsbokning

Daniel Skoglund
Tel 08-556 960 18
daniel@ad4you.se

Sven-Erik Bjarnesson
Tel 08-556 960 11
seb@ad4you.se

Ad 4 you media AB
Krukmakargatan 35 C
118 51 Stockholm

Prenumeration

Ritva Linde
ritva@drf.se

Lösnummer

55:- inkl. porto

Tryck

Danagårds Grafiska

Omslagsfoto

Hans Aldenlöv

Däck är en ovärderlig tjänst

DäckDebatt har varit branschens tidning i 30 år. I ingången till det fjärde decenniet gör vi nu en rejäl satsning på förnyelse. Ny layout, ny redaktion, breddad distribution. Och kanske allra viktigast: Ett allvarligt försök till vitalisering av ordet debatt. Vi hoppas detta ska kännas inspirerande för våra läsare.

I **DETTA FÖRSTA** nummer av nya DäckDebatt blir det mycket fokus på dubbdäck och partiklar. När tidningen kommer ut befinner vi oss i den tid på året då debatten om partiklar i luften i tätorter brukar vara som mest aktuell. Det blir alltså mycket om PV-däck denna gång men DäckDebatt bevakar alla typer av däck, fälgar och tillbehör.

Jag har nyligen studerat Vinnovas rapport Den tjänstedominanta logiken, vars tes är att allting handlar om en tjänst. Även när det verkar gälla varor så är det ändå en tjänst. Författaren, professor Per Kristensson vid Karlstads Universitet, använder olika exempel för att illustrera forskningen om erbjudanden till kund. Innebörden är att det är kunden som realiserar det förmedlade erbjudandet.

Varför köper du en bormaskin? Kanske för att det behövs håll i väggen. Håll i väggen innebär i sin tur att du kan bringa ordning och reda i en bokhylla. Bormaskinens fulla värde skapas inte av maskiner i en fabrik utan av dig själv i din bostad.

En solig och härlig sommardag köper du en mjukglass för att kyla ned dig och samtidigt njuta av något gott. Men dessa värden realiserar inte bara för att du betalt för varan. Ställ mjukglassen på bordet framför dig så smälter den och blir snabbt värdelös (OBS sommartid!). Ett annat svalkande exempel är att du lånar pengar på banken, köper en utomhuspool och hyr in hantverkare för installationen. I slutändan har du köpt avslappning, njutning och svalka – vilket är en tjänst.

Plötsligt nämner Kristensson däck: "För en däcktillverkare ligger innovationsmöjligheten inte endast i att erbjuda bättre däck för sina kunder utan också förbättra kundens förmåga att använda däcken. Det skulle t ex kunna innebära tillförandet av ny kunskap (hur sliter man mindre på sina däck) eller kurser (hur kör man bil säkert) såväl som förenklat byte av däck (slipp kö när alla vill byta samtidigt) såväl som förvaring (slipp att ha dem på vinden)."

Däck är alltså en tjänst, eller rättare sagt: del av en tjänst. Vad detta innebär kan varje aktör i marknaden fundera på. DRF bidrar just nu, tillsammans med NTF, med att öka vår kunskap om däck och fälg och tekniska avvikelers risk för trafiksäkerheten. Allt för att våra medlemmar i sin tur ska kunna öka kundens trafiksäkerhetsvärde av tjänsten. Däckrazzia är ett projekt som hängt med i några år nu, men som fortfarande försvarar sin existens. Alltför många kör omkring med dåligt mönsterdjup och lågt lufttryck.

Hur står det då till med däckens hälsovärde och partiklar? I Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning för nationell transportplan 2010–2021, sägs att halterna av PM10 (massan av slitage- och avgaspartiklar) kan överskrida EU:s gränsvärde för luftkvalitet i samband med dubbdäckstrafik på snöfria gator i större städer. Men avgaspartiklarna är mycket mindre i storlek och anses av många hälsoforskare som mer skadliga än de grövre slitagepartiklarna. De är mindre än PM2,5, de flesta t.o.m. mindre än PM0,1. För så små partiklar finns det inte gränsvärden i EU. Enligt Vägverket.

Detta säger inget klagande om däckens hälsovärde och partiklar. Låt oss därför tills vidare tro att däck – dubbade såväl som odubbade – är mer en tjänst än en otjänst i vägtransportssystemet.



Anders Karpesjö
vd Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare



GULD 2008

HARTIKESKUS

GLINE GLINE GLINE

KAL
TEL

BDX
Roufs SAG

K

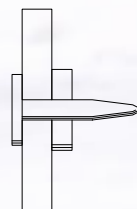
radgama

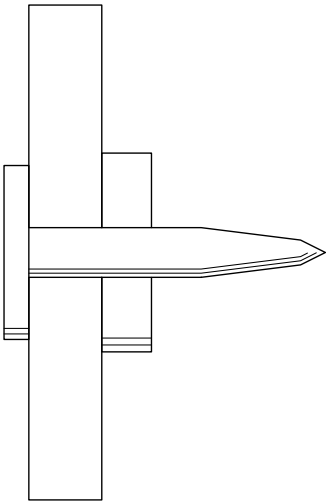




FÖR FENOMENALT FÄSTE

I Syd- och Mellansverige diskuteras dubbarnas vara eller icke vara. Norröver fnyser man åt de små piggarna. Där vet man hur riktiga "spikdäck" ska se ut! **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Hans Aldenlöv och Robert Niemi





STÄLL ETT VANLIGT dubbäck bredvid ett långnabbdäck och jag kommer osökt att tänka på en scen i en av filmerna om Crocodile Dundee. Den australienske vildmarksmanen Dundee har hamnat i Los Angeles och när han är ute och knallar på stan dyker det upp några ligister som drar kniv och vill ha hans plånbok.

- Det där är ingen kniv, säger Dundee och drar fram sin väldiga machete ur slidan som hänger på ryggen.

- Det HÄR är en kniv, säger han vanligtvis till ligisterna, som naturligtvis dryper av direkt.

Vanliga däckdubbar ser verkligen futtiga ut bredvid de 23 millimeter långa "dubbarna" som används i is-SM för bilar. Söder om Dalälven är detta numera en tämligen bortglömd sport, men annat var det förr i tiden. Då arrangerades bil-

tävlingar på plogade sjöisar över större delen av landet. Många av dåtidens motorkändisar deltog i tävlingarna, som ofta samlade mer än 10 000 åskådare.

Det är lite så och så med dokumentationen från den tiden, men Kurre Jönsson på Bilsporförbundet har lagt ner ett omfattande jobb på att försöka samla historiken bakom is-SM. I de gamla resultatlistorna hittar vi namn som Erik Carlsson "På Taket", Eric Berger, Bosse "Kungens Kurir" Ljungfeldt, Picko Troberg, Bosse Brasta, Reine Wisell, Rune Tobiasson och många fler.

Tävlingar långt söderut

Av Kurrens arbete framgår att det i slutet av 1950- och början av 1960-talet arrangerades tävlingar så långt söderut som i Småland (Nässjö och Växjö) och i Hindås utanför Göteborg. I Kurrens sammanställningar

kan man följa hur tävlingarna under 70-talet flyttade allt längre norrut, för att från mitten av 80-talet helt och hållet bli en norrländsk angelägenhet.

Mod inför dödsfara

Isracing som sporten också kallas fick sin SM-värdighet 1958, vilket gör det till Sveriges äldsta årligen återkommande bilspormästerskap. Men 1958 var det redan en gammal sportgren: Sveriges och Nordens första riktiga hastighetstävling för bilar kördes på Mälarens is utanför Mälsåkers slott öster om Stallarholmen redan år 1905. Fem ekipage deltog och två medföljande damer fick vid prisutdelningen var sitt extra pris för "visat mod inför dödsfara".

Idag är alltså isracing helt och hållet en norrländsk affär. I princip alla förare kommer norrifrån och publiken har krympt till nästan ▶



I starten. Närmast kameran Mikael Jansson som de senaste åren tagit 4 guld, 3 silver och 3 brons i IS-SM.



I täten Fredrik Tiger i sin orangelackerade BMW före Anders Nyman i sin MG Metro 6RY.



Is-SM, en actionsport!



First Stop är Europas största däckspecialist med produktsortiment och service av högsta kvalitet.

Bakom First Stop-verkstäderna står Bridgestone med tillgång till internationell standard och expertis, samt produkter och marknadsföring. Återförsäljarnas oberoende roll gör det möjligt för dem att utnyttja sin lokala styrka och erbjuda skräddarsydd service.

Ring 060-14 06 00, så får du veta mer om alla fördelar du får när du ansluter dig till ett snabbt växande och oberoende nätverk av däckspecialister.

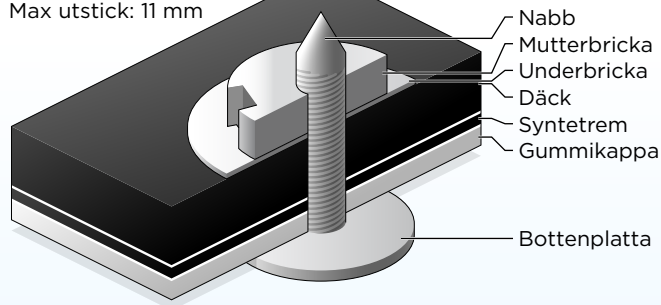

FIRSTSTOP
DIN LOKALA DÄCKVERKSTAD


www.firststop.se



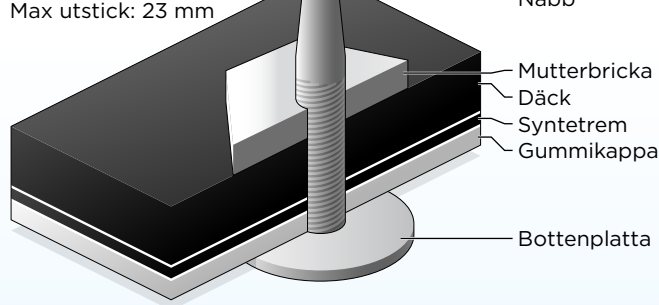
Kortnabb

Max utstick: 11 mm



Långnabb

Max utstick: 23 mm



bara de "närmast sörjande". Det är synd, det är ofta kul tävlingar att titta på. Bilarna är mycket varierande och däckens fäste är enormt. Med långnabb släpper det inte alls, i alla fall inte i början när isen är fräsch; tar man i för hårt i en kurva välter det!

Dålig is ställde till det

Årets serie skulle ha körts i fyra deltävlingar om vardera två heat, men den första fick ställas in på grund av dålig is! Den skulle körts den 6 mars i Strömsund och det låter måhända lite underligt att isen inte höll en vinter som denna, men det var så mycket isolerande snö att vattnet gick upp på isen och en bandvagn ner genom den.

De tre andra deltävlingarna körs – förhoppningsvis – den 13 mars i Robertsfors, den 20 mars i Överkalix och den 21 mars i Morjärv.

Is-sm körs med ett mycket varierat utbud av bilar i fyra klas-

ser, varav klass 3 är ett junior-sm och klass 4 ett Riksmästerskap.

Det är i klass 1 som bilarna kör med långnabb. Här samsas två- och fyrhjuldrivna racingbilar, enligt reglementet Isracing Special, med rallycrossbilar Super Nationell och rallybilar 4WD Grupp N och Grupp A med rallybilar 2WD/4WD Nationell Special. För att de ska bli någorlunda likvärdiga finns olika viktgränser beroende på motorer och drivning. Däcken är omöstrade, fri dimension och fritt antal nappar med max 23 mm utstick utanför yttre mutterbricka.

Även i klass 2 kör racing-, rally- och rallycrossbilar tillsammans, men där är det tvåhjuldrift och kortnabb som gäller – de får "bara" sticka 11 mm utanför mutterbrickan och får bara vara max 10 stycken per längddecimeter och de omöstrade däckens maxbredd är begränsad till 165 mm.

I klass 3 och 4 kör man på rallydubbade däck med flera olika biltyper som dock bara får driva på två hjul.

Som vanligt när det gäller motorsport är det inget gratisnöje att vara aktiv, men bilarna är i alla fall inte lika avancerade och dyra som i STCC. Nabbdäcken är ganska dyra att köpa men håller sedan nästan hur länge som helst.

Produktionstid två timmar

Hans Rönnlund i Morjärv nordväst om Kalix är en av få tillverkare av den här sortens däck och det var också han som utvecklade kortnabben för 13-14 år sedan:

– Förut utgick vi från vanliga standarddäck, men numera brukar jag använda rallydäck från Michelin eller Pirelli. Jag kratsar bort allt mönster från slitbanan, förstärker stommen inuti och slår sedan nab-

ben genom slitbanan inifrån. Nabben har en bottenplatta och fixeras utifrån med en mutterbricka. Ett nabbdäck tar drygt två timmar att få färdigt oavsett om det är långa eller korta nappar.

Ett 15-tums däck med kortnabb kostar 2 678 kronor plus moms, men

Såvitt känt är långnabb unikt för svenska tävlingsisar medan Sverige och Finland är de enda länderna i världen där det förekommer biltävlingar med kortnabb. Hans Rönnlund är således unik, i hela världen är han ensam tillverkare av kortnabbdäck... ■



"Tar man i för hårt i en kurva välter det."

gå får kunden hålla med stommen, annars tillkommer 400–500 kronor. Priset för ett långnabbdäck varierar eftersom antalet nappar är fritt. En nabb kostar 27 kronor och ett färdigt däck cirka 4 500 kronor. Hans säljer cirka 15 uppsättningar med kortnabb och fem med långnabb per år.

– Jag är ensam i Sverige och Finland om kortnabben, medan det finns några andra i Sverige som gör långnabbdäck.



Hans Rönnlund är ensam i världen om att tillverka kortnabbdäck.



Såvitt känt är långnabb unikt för svenska tävlingsisar medan Sverige och Finland är de enda länderna i världen där det förekommer biltävlingar med kortnabb.

SÄNK BRÄNSLEKOSTNADERNA MED DÄCK FRÅN MICHELIN*.



Det finns flera goda skäl att välja
MICHELIN ENERGY™ Saver:

BROMSSTRÄCKA	LIVSLÄNGD	BRÄNSLE- EFFEKTIVITET
UPP TILL 3 m KORTARE BROMSSTRÄCKA PÅ VÅTA VÄGAR**	HÅLLER UPP TILL 45,000 km***	SPARAR UPP TILL 80 l BRÄNSLE*

MICHELIN ENERGY™ Saver är riktigt bränsleeffektivt och kan spara upp till 80 l bränsle*. Dessutom har det en livslängd på upp till 45 000 km*** och erbjuder högsta säkerhet med 3 m kortare bromssträcka på våta vägar**. Läs mer om hur rätt däck förändrar allt på www.michelin.se.



*Beräknad genomsnittlig besparing med MICHELIN ENERGY™ Saver för bensindrivna fordon jämfört med de främsta konkurrenterna. Tester på rullningsmotstånd utförda 2009 av TÜV SÜD Automotive på de 15 vanligaste dimensionerna i Europa (MICHELIN placerade sig som nummer 1 i 13 storlekar och som nummer 2 i 2 storlekar) och sett över den genomsnittliga livslängden för MICHELIN-däck, dvs 45 000 km (egna källor).

Jämfört med sin föregångare. Test utfört av TÜV SÜD Automotive 2007. *Genomsnittlig livslängd för MICHELIN-däck (egna källor).



Lätt däck för sport- hojar

Michelin har lanserat ett nytt lätt däck för sportmotorcyklar. Det kallas Power Pure, är det lättaste "dual compound"-däck som godkänts för körning på allmän väg och väger (enligt Michelin) ett kilo mindre än konkurrerande däck i samma kategori*.

Fram- och bakdäck lanseras i två respektive fyra dimensioner för att passa flera sportmotorcyklar på marknaden.

*Genomsnittlig vikt av ett Power Pure framdäck i dimensionen 120/70 ZR17 och bakdäck 190/50 ZR17 jämfört med den genomsnittliga vikten hos fyra konkurrerande däck i samma kategori.



Ny VD

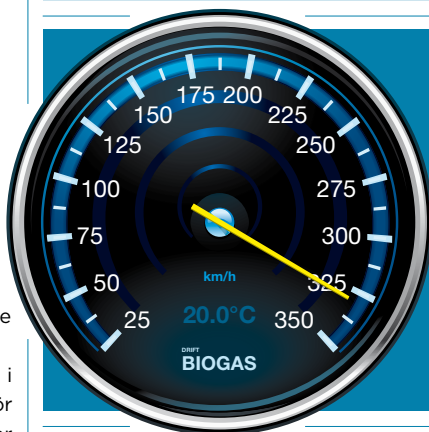
Ny VD för Euromaster Sverige är Erik Gamner, som vid årsskiftet tog över efter Peter Buhre. Från samma datum jobbar Peter med affärsutveckling och expansion i Norden.

Euromaster till Norge

Euromaster tog vid årsskiftet över Norska Gummi-bua från Bodahl Johansen AS, som tillverkar regummerade däck med Michelinmönster. Gummi-bua ändrar namn till Euromaster AS och drivs vidare med samma inriktning som tidigare, alltså försäljning av däck och fälgar med relaterad service. Detta blir den första filialen i Norge för Euromaster, som är ett Europeiskt företag med 1 700 filialer i Europa. 170 av dessa filialer finns i de nordiska länderna.

Vianor nr 600

Nokianägda däckkedjan Vianor expanderar och finns nu i 19 länder. Nyligen öppnades däckverkstad nummer 600 i Kharkov i Ukraina. I Sverige finns totalt 72 Vianor- och partnerägda verkstäder runt om i landet. Vianor har blivit en av Sveriges och Nordens ledande däckkedjor. I Norden finns Vianor utöver Sverige i Norge och Finland. I Vianors sortiment finns däck för person- och distributionsbilar, lastbilsdäck samt tunga däck. Utöver Nokian och andra däckmärken säljer Vianor olika bilrelaterade produkter som till exempel fälgar, batterier och stötdämpare.



327,5 km/h

Ett "grönt" världsrekord för biogasdrivna bilar noterades nyligen med en Audi RS4 Quattro som trimmats och konverterats till gasdrift. Skodd med Dunlops nya högprestandadäck SP Sport Maxx TT nådde bilen 327,5 km/h, vilket alltså är nytt världsrekord för biogasfordon.

Trafikverket tar över

Den 1 april tar det nya Trafikverket över de uppgifter som i dag sköts av Vägverket och Banverket samt en del av de verksamheter som nu hanteras av Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och SIKÄ.

Verkets huvudkontor placeras i Borlänge och generaldirektör blir Gunnar Malm, som ledde utredningen som mynnade ut i Trafikverket. Sveriges "trafiksäkerhetschef" Claes Tingvall fortsätter som trafiksäkerhetsdirektör på Trafikverket.



Grattis Bridgestone

Bridgestone Sweden AB har utsetts till årets leverantör under 2009 av medlemmarna i Däckteam, som är Sveriges största däckkedja.



DÄCKKOMPAKT VERTIC

**DUBBLA LAGRINGSKAPACITETEN
LACKERAS I ERA FÄRGER - SNABB
OCH FLEXIBEL INSTALLATION**

Med en däck/hjulkompakt lagras fler hjul utan att öka lagerytan. Jämfört med vanliga däckställ behöver kompaktlagret endast 1 transportgång. Rälslen placeras direkt på golvet och säkras för en snabb installation. Vagnarna har ratt och kedjefdrift för minimal belastning och skapar en bra arbetsmiljö. Öka din lagrings kapacitet med upp till 60%!

Svenska Lager slab AB | Box 42 SE-237 21 Bjärred | +46 (0)46-540 7001
e-post: info@svenskalagersystem.se | www.svenskalagersystem.se



Svensk
Stålinredning

Svenska Lager

Prestandadäck för krävande stadskörning

DUNLOP LANSERAR i vår ett "prestandadäck för småbilar i stadstrafik". Nya SP StreetResponse är utvecklat för att ge "bättre och säkrare köregenskaper på både torra och våta väglag i krävande och varierande stadskörning."

Däcket är enligt Dunlop "speciellt utvecklat för små stadsbilar som ofta körs i stadstrafik med allt vad det innebär av ideliga starter, stopp och kurvtagning. Utmärkande för det nya däcket är stark väghållning och styrförmåga på såväl vått som torrt väglag."

Det nya däcket har ett asymmetriskt däckmönster med olika zoner som utformats för olika specifika uppgifter. Den yttre skuldran har fasta block som ska förbättra väghållningen. Den breda mittribban i däcket ska ge ökad stabilitet vid högre farter och den öppna kanalen i mitten av däcket ska tillsammans med ett effektivt slitbänemönster evakuera vatten för vattenplaning.

Enligt Dunlops egna tester är det nya däcket bättre än föregångaren SP30 när det gäller väghåll-

ning och vattenplaningsegenskaper samt vid bromsprov på både torrt och vått underlag. Hos Dunlop menar man att utseendet är viktigt även för däck på små bilar och därför anlätades det välkända italienska designföretaget Pirellafarina för att ge däckets sidoväggar ett tilltalande utseende.

Dunlop SP StreetResponse finns i 20 olika storlekar, från 145 till 195 millimeters bredd och för 13 till 15 tum höga fälgar. Hastighets- och belastningsindikatorn sträcker sig från 71T till 95T. ■



Nordiskt vinterdäck från Goodyear

GOODYEARNS NYA DUBBFRIA vinterdäck UltraGrip Ice+ har utvecklats speciellt för nordiska vintervägar. Däcket innehåller bland annat nya "ActiveGrip Technology", som kombinerar dubbla gummblandningar med en innovation kallad hybrid-sajpningar.

Den ibland extrema nordiska kylan påverkar gummit så att det förlorar sin elasticitet. Därför har en speciell gummblandning och ett speciellt däckmönster utvecklats för riktigt hårda vintrar. Gummblandningen i UltraGrip Ice+ kallas "Dual Cap Compound" och är enligt Goodyear en ny kombination av två olika gummblandningar som gör det möjligt att leverera toppprestanda i såväl isiga och snöiga vinterförhållanden som på torra och varmare vägar.

De två lagren av gummblandningar har sina egna specifika sajpningsmönster som ska bidra till att däcket behåller optimalt grepp över hela sin livstid. De här hybridsajpningarna är en kombination av väffelsajpning och sicksack-sajpningar. Den första ska låsa mönstret i sin position i den övre gummblandningen och den senare, som

är mjukare och finns i det lager som innehåller basgummblandningen, ska bidra till att däckets vinterprestanda kan behållas över hela dess livslängd.



UltraGrip Ice+ har ett V-format däckmönster med breda tvärgående kanaler som ska evakuera vatten och slask effektivt och samtidigt minimera risken för vattenplaning.

UltraGrip Ice+ har ett V-format däckmönster med breda tvärgående kanaler som ska evakuera vatten och slask effektivt och samtidigt minimera risken för vattenplaning. Mönstrets skarpa kanter kallas "Snow Grasper" och ska bidra till ökat grepp och bromsförmågan i snö.

Goodyear har utvecklat UltraGrip Ice+ under två år och uppdrog sedan åt den oberoende finska testorganisationen Test World att utföra en ingående testjämförelse mot ledande konkurrentdäck, varpå Test World – kanske inte helt oväntat – levererade följande imponerande resultat:

- 8 % bättre prestanda i nordiska vinterförhållanden
- 3 % kortare bromssträcka på snö
- 3 % mer kontroll på is och
- 11 % kortare bromssträcka på vått underlag

Nya UltraGrip Ice+ finns i 23 olika dimensioner för fälgar från 13 till 17 tum, alla och med hastighetsindex T, alltså godkända för 190 km/h. Flertalet dimensioner tillverkas också i en förstärkt XL-version. ■

STRO fyller 50

SCANDINAVIAN TIRE & RIM Organization, STRO, fyller 50 år under 2010 och är därmed den näst äldsta tekniska däck- och fälgorganisationen i världen (äldst är Tire & Rim Association i USA, som är drygt dubbelt så gammal). Organisationen samlar hela den nordiska expertisen på däck och fälgar och under 50 år har det inom STRO samlats en mängd kunskap om däck och fälgar.

En hel del av dessa kunskaper finns samlade i jubileumsupplagan av STRO Databok, även kallad "Däckbibeln", som gavs ut i februari. Som vanligt är boken fullspäckad med nyheter om däck, fälgdimensioner, teknik och lagstiftningar för däck.

STRO Databok är världens mest kompletta databok för däck och fälgar och den finns som vanligt att få på de nordiska språken samt på engelska. Den innehåller data för mer än 6 400 olika däckdimensioner, allt från däck till EU-moppar till den största entreprenadmaskinen.

Här finns även annan nyttig information om däck och om alla nya regelverk. Databoken används av nästan alla däckverkstäder och av andra med behov av däckkunskap, som till exempel bilhandlare, Bilprovningen och polisen.

Priset är 270 kronor plus moms, totalt 361 kronor inklusive moms och frakt. Fler böcker ger rabatt. Mer information om boken och mycket annat som berör däck och fälgar finns på www.stro.se. ■

Det viktiga väggreppet

"Framtidens bilar kommer i allt högre grad att vara utrustade med system som automatiskt tar över och bromsar eller styr undan när det är risk att en trafikolycka inträffar. Väggreppet är oerhört viktigt för att dessa system ska fungera optimalt."

Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall



FOTO: Peter Gunnarsson



Världsrekord för SUV-däck

Dunlop har utvecklat ett nytt högprestandadäck för så kallade stadsjeepar. SP Quattro-Maxx är enligt Dunlop bland annat uppbyggt med Kevlarförstärkningar och ett avancerat asymmetriskt däckmönster som ska bidra till utmärkta egenskaper när det gäller väghållning och bromsprestanda.

SP QuattroMaxx har dubbel gummiblandning. I däckmönstrets yttre del används (enligt Dunlop) företagets bästa gummiblandning för torrt väglag och i den inre delen används den bästa blandningen för vått väglag. Denna kombination ska ge mycket goda prestanda oavsett väderlek.

I Dunlops egna tester har det nya däcket presterat mycket goda resultat på torr väg. När SP Quattro Maxx monterades på en Porsche Cayenne för att delta i ett rekordförsök på den berömda tyska racerbanan Nürburgrings Nordslinga slogs det gällande rekordet med två sekunder.

Dunlop anlitar gärna det italienska designföretaget Pirellarubber för att ge sina däck det där lilla extra när det gäller utstrålning och detta gäller även Dunlop SP QuattroMaxx, som finns i 14 olika storlekar; från 255 till 315 millimeters bredd för 17- till 21-tums fälgar och i hastighetskategorierna Y och W.



FOTO Niklas Martinson

Däckrazzior den 3:e till 10:e september

Mönsterdjupet är viktigt för trafiksäkerheten och rätt lufttryck spar både miljö och gör bilen trafiksäkrare. Det vet alla som jobbar med däck, men det är inte lika självklart för bilisterna på våra vägar.

VAR FJÄRDE BILIST vi möter kör på minst ett slitet däck, utan att veta om det. Och sju av tio har ingen koll på lufttrycket. Därför fortsätter Vägverket, Polisen, NTF, Bilprovningen och däckbranschen att samverka i kampanj Däckrazzia.

Vecka 36 är spikad för 2010 och på samma sätt som tidigare år kommer ett antal extra däckrazzior att genomföras fredagen innan, dit media bjuds in. Hela kampanjperioden blir alltså från fredag till fredag, den 3:e till 10:e september.

- I år kommer vi att arbeta extra hårt på att planera platser för däckrazziorna så att det blir så smidigt som möjligt för alla som deltar. Tidigare år har det på vissa platser blivit väl långa avstånd, särskilt för killar och tjejer från däckbranschen som är med och kollar däcken, säger Pontus Grönvall, Däckbranschens Informationsråd.

Det är ännu inte bestämt i vilka län det blir däckrazzior i år. Förra året genomfördes kampanjen i 14 län, men i år planeras antalet län minska något, för att på ett bättre sätt kunna fokusera resurserna. ■



FOTO Inge Carreman

Rikspolisstyrelsen och Vägverket höll den 11-12 februari en gemensam trafiksäkerhetskonferens för bland annat trafikpolischeferna på Sveriges polismyndigheter. En av punkterna var kampanj Däckrazzia, där Pontus Grönvall från Däckbranschens Informationsråd bland annat redovisade hur antalet bilar med olagligt mönsterdjup har minskat sedan kampanj Däckrazzia startade för fem år sedan.

EN REVOLUTION INOM DÄCKHANTERING!

DÄCKSTAPLING ALPHA

**INGA TUNGA LYFT · MER UTRYMME
SNABB HANTERING · INDIVIDUELL
HANTERING AV VARJE DÄCKSATS**

Däckstapling Alpha är lagersystemet som ger dig mer utrymme och mindre arbete. Varje däckssats förvaras staplad och avdelad på bärramar så att du snabbt och enkelt kan hantera den. Tack vare den tillhörande däckkärnan hanterar du hjulen helt utan manuella lyft, ända fram till själva däckbytet. En enkel idé med revolutionerande effekter.

Svenska Lager slab AB | Box 42 SE-237 21 Bjärred | +46 (0)46-540 7001
e-post: info@svenskalagersystem.se | www.svenskalagersystem.se



Svenska Lager



Snålast i Sverige

Erica Strömberg kör Sveriges snålaste bil. Den heter Baldos II, rullar på specialgjorda Michelin-däck, har tre motorer men drar blott 0,065 l/mil! **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Leif Nyberg

BALDOS II ÄR en liten hybridbil som byggts av studenter vid Luleås tekniska universitet för att försöka vinna den årliga snålkörningstävlingen Shell Eco Marathon i Tyskland. Den har en luftkyld 25-kubiks Fuji förbränningsmotor, ursprungligen avsedd för större modellflygplan, som ger cirka en kilowatt, alltså drygt en hästkraft – men det räcker för att alstra elektricitet nog



Baldos II körs av Erica Strömberg, som läser maskinteknik vid Luleå tekniska universitet.

för att driva en elmotor vid varje bakhjul, som i sin tur mäktar driva den lilla bilen till en toppfart på cirka 50 km/h.

Drivlinan är ett så kallat seriehybridsystem; förbränningsmotorn driver en generator som genererar el som laddar upp en superkondensator (som ett batteri fast lättare och med bättre verkningsgrad) som driver elmotorerna.

0,065 liter per mil

Baldos II har en kaross i kolfiberarmerad epoxy och är 265 cm lång, 125 cm bred och lika hög. Vid provkörningar i januari (inomhus i Noliahallen) uppmättes förbrukningen (av ren etanol) till 0,065 liter per mil, vilket motsvarar 152,2 kilometer på en liter bränsle.

Baldos II debuterade redan förra året i Shell Eco Marathon på Lausitzring i Tyskland, men drabbades



då av motorproblem. I år är siktet inställt på seger när tävlingen avgörs den 5-7 maj.

Extra snåla specialdäck

Vid ekonomikörningstävling körs Baldos II på extremt lätttrullande Michelin UC 95/80 R16-däck (Urban Concept, 95 mm breda med 80-profil) som är speciellt utvecklade för just Shell Eco Marathon. Men de är inte godkända för körning på allmänna vägar utan då körs Baldos II i stället på scooterdäcket Dunlop D451 180-16.

För att få köras på vanlig väg måste Baldos II givetvis vara godkänd av Bilprovningen och det blev den i slutet av 2009, efter att den först fått grönt ljus från SFRO, Sveriges fordonsbyggares Riksorganisation.

– Den behöver inte vara godkänd av Bilprovningen för att tävla,

men vi ville visa att vi kunde – och det visade sig ju att det kunde vi, berättar projektledaren professor Elisabet Kassfeldt.

– Besiktningen är också orsaken till bilens höga toppfart. Under tävlingen kör man bara i 26-27 km/h – reglerna stipulerar en snittfart på 25 km/h – men för besiktning krävs "skälighastighet" och ett bromsprov som kräver cirka 50 km/h.

Vid "examensprovet" i maj ska bilen köras av Erica Strömberg, som läser maskinteknik vid Luleå tekniska universitet och lämpligt nog kommer från biltestkommunen Arjeplog:

– Det är klart att det ska bli roligt och det är en klar fördel att jag fått möjlighet att köra bilen en hel del innan tävlingar i Lausitz. ■

Fotnot: Baldos betyder isflak på samiska.

Nytt prestandadäck från Bridgestone

POTENZA SOO1 ÄR ett nytt högprestandadäck från Bridgestone. Det originalmonteras på Aston Martin Rapide och Ferrari F458 Italia och har bland annat lägre rullmotstånd än föregångaren.

I och med lanseringen av Potenza SOO1 har Bridgestone breddat sitt sortiment av högprestandadäck för snabba sportbilar och motorstarka lyxbilar. Enligt Bridgestone återknyter nya Potenza SOO1 till "Potenza-däckens stolta motorsportarv och har utvecklats för att ge världens mest kraftfulla sportbilar ännu sportigare egenskaper".

Däckets asymmetriska karaktär framgår av den yttre slitbaneskuldran med kraftiga, styva mönster-

klackar som ska ge optimal kontakt mot underlaget. Den långtgående stabiliteten förstärks av det starka och aktiva men lätta materialet i däckfoten, vilket också ska generera bra sidostabilitet och god körkomfort.

De breda mönsterspårarna ska bidra till snabb vattenavledning, vilket underlättas av de kraftigt vinklade mönsterklackarna som förbättrar dräneringen av vattnet in i huvudspårarna och motverkar vattenplaning.

Med lättare bälteskonstruktion än tidigare generationers Potenza-däck och upp till tio procents lägre rullmotstånd ligger Potenza SOO1 väl i linje med tidens krav mot allt

mer bränsleeffektiv körning. Dessutom ska det ljud som däckmönstret ger upphov till ha reducerats tack vare den jämnare vägkontakten, som beror på den nya klackdesignen och den senaste mönsterteknologin.

Potenza SOO1 finns i 19 dimensioner (fälgdiameter 18-20 tum) på ersättningsmarknaden i Europa. ■





Vill du vara en i laget?

Om du är intresserad av att vara med i Sveriges största och snabbast växande team är du varmt välkommen att höra av dig!

Ring vd Joakim Held, 0709-18 76 00

eller KAM Janne Granstedt, 0706-97 26 94.

DÄCKTEAM

vet vilka däck du behöver



Se oss!

SVERIGES MOTORCYKLISTER, SMC, förbereder en kampanj som kallas **SE OSS!** med målsättningen att minska antalet dödade och skadade motorcyklister. Kampanjen ska pågå hela maj, med både rikstäckande aktiviteter och lokala arrangemang, och avslutas den 6:e juni, som inte bara är Sveriges Nationaldag utan numera även Motorcykelns dag.

Sedan 1980 har antalet motorcyklar på de svenska vägarna tredubblats. Varje år dödas omkring 50 personer i motorcykelolyckor och cirka två tusen personer skadas. I varannan dödsolycka är ett annat fordon inblandat, oftast en bil. De flesta av dessa olyckor sker i korsningar på dagtid.



Trygg-Hansa har i en studie konstaterat att bilföraren är vållande i två tredjedelar av olyckorna där MC och bil är inblandade. I nästan samtliga fall leder olyckor till svårare skador på motorcyklisten än bilisten. Djupstudier av dödsolyckor har visat att i en tredjedel av korsningsolyckorna var sikten skymd.

Uppmärksamhetskampanj
I många länder har uppmärksamhetskampanjer riktade mot motorcyklister och andra trafikanter gett goda resultat, vilket inspirerat SMC till SE OSS-kampanjen. Motorcyklister ska informeras om var de flesta kollisionerna sker och hur man

kan förebygga dessa. Det handlar om att ha handlingsberedskap inför korsningar och ha en hastighet som gör att man kan stanna i oväntade situationer. Det handlar också om att köra i körfältets mitt för att synas bättre, om att använda färgglada kläder och ha bästa möjliga belysning.

Riktad till bilister

Men kampanjen riktas framför allt till bilister och andra fordonsförare. Motorcyklisters synbarhet handlar inte bara om hur väl de syns utan också om hur den mänskliga hjärnan förmår att uppfatta motorcyklister. Det är en förklaring till varför bilförare ser andra bilar och större fordon men inte motorcyklar. Orsaken till att motorcyklister inte ses kan vara ett lågt antal fordon i trafiken, motorcyklarnas relativt lilla och icke-hotfulla storlek och att små motorcyklister sällas bort i en trafikmiljö med mängder av information och inslag.

Ytterligare en orsak kan vara att man tror att det är en moped och inte en motorcykel som färdas i högre hastigheter. Äldre förare har större problem att se motorcyklar i trafikmiljön än yngre. Tester visar att motorcyklar har ett annorlunda utseende i trafiken. Det gör att andra trafikanter inte uppmärksammar dem.

Size-arrival-effekten

Ett viktigt fenomen är "size-arrival-effekten" som innebär att vår hjärna uppfattar det som att små föremål som närmar sig när fram till oss senare än större föremål. Det betyder att motorcyklar förväntas komma fram senare än bilar och andra större fordon, trots att de färdas i samma hastighet. ■

KUMHO 

100-VISION I BRA DÄCK

Vår målsättning är att erbjuda dig optimalt bra och prisvärda däck. Säker och smidiga däck som gör dig trygg. Däcken skall också ta hänsyn till miljöpåverkan. Kumho ligger i den absoluta framkanten och tog tidigt tag i miljöaspekten.

Tillsammans blir vi vinnare!

KH19 **KU39**
Prestanda Comfort Sport Comfort



www.dawadack.se

Nu laddar Däckskolan om

2009 blev ett rekordår i antal deltagare på Däckskolan. Nu har vi laddat kalendern 2010 så att fler får tillfälle att gå den uppskattade kursen. Som medlem åtnjuter du medlemspris. Och du vet naturligtvis att Däckskolan ger dig de kunskaper du enligt Arbetsmiljöverket bör ha om arbetsmiljö och ergonomi. Mer information hittar du på www.drf.se.

Kurs	Ort	Datum
Däckskolan 1	Stockholm	3-4 maj
Däckskolan 1	Jönköping	5-6 maj
Däckskolan 1	Östersund	19-20 maj
Däckskolan 1	Luleå	24-25 maj
Däckskolan 1	Linköping	16-17 augusti
Däckskolan 1	Falun	23-24 augusti
Däckskolan 1	Malmö	6-7 september
Däckskolan 1	Stockholm	8-9 september
Däckskolan 1	Göteborg	14-15 september

Däckspecialisternas Riksförbund DRF

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



Uttjänta däck väg till ett nytt liv SEMINARIUM 6 MAJ 2010

Svensk Däckåtervinning AB bjuder in till en halvdag för att belysa den stora potentialen som finns när det gäller att ta hand om våra uttjänta däck på ett ännu klokare sätt. Seminariet kommer också att visa på det goda exemplet på producentansvar som däckåtervinningen i Sverige har varit under de senaste 15 åren. Seminariet är kostnadsfritt. Program och anmälan på www.seminariet.nu/sdab

- Miljönyttor och eventuella miljöhot med återvunna däck.
- Miljölagstiftningens ramar.
- Svensk däckåtervinning i ett internationellt perspektiv.

DATUM: Torsdagen den 6 maj 2010
TID: 11.30-17.00
PLATS: Sweden Green Tech Building
Stockholm



www.sdab.se

SDAB
SVENSK DÄCKÅTERVINNING AB



Lugn...

Vi är i sta'n på da'n

Kransens Gummi - din totalleverantör



0156 - 419 90

Kransens Gummi info@kransensgummi.se

SPECIAL

Fälgar

specialfalgar.se



Image Wind

Helgjuten fälg
Special silver
Storlekar 15"-16"-17"



Reflecting Quality!

A close-up photograph of a winter tire tread. The tire is black with a complex, wavy pattern of sipes and grooves. Numerous small, white, circular studs are embedded in the tread. The tire is resting on a light-colored, snowy surface. A portion of a silver alloy wheel is visible on the left side of the frame. The background is a blurred mix of white and red, suggesting a snowy environment with a red object nearby.

Dubbdäck -vän eller fiende?

Efter att i decennier varit allmänt accepterade som en viktig säkerhetsfaktor har dubbdäcken nu plötsligt blivit allas spottkopp – eller så verkar det i alla fall i mediadebatten. Men vad är sanning, vad är rykten och vad är fakta? DäckDebatt har titrat närmare på "fallet" för att reda ut begreppen. **TEXT** Björn Sundfeldt

DE FÖRSTA DUBBDÄCKEN började rulla på svenska vägar i slutet av 1950-talet. Gislaved började sälja kompletta dubbade vinterhjul 1965 och vinterdäck blev snart synonymt med dubbdäck – de enda andra vinterdäck som fanns att tillgå var i praktiken dubbdäck utan dubbar.

I början av 1980-talet dök de första dubbfria så kallade friktionsdäcken upp och under åren har de successivt ökat sin marknadsandel till dagens dryga 30 procent.

Sedan 50-talet har dubbdäcken utvecklats rejält. Dubbarna har bli-

vit färre men bättre och hållbarare och däcken har blivit tystare. På 1970-talet hade vi cirka 2 000 000 bilar och då slet dubbdäcken varje år bort 400 000 ton asfalt ur vägarna. I dag har vi dubbelt så många bilar men dubbdäcken river "bara" bort 100 000 ton.

Friktionsdäcken har också blivit allt bättre under åren, och när dubbdäcken nu utsätts för en allt intensivare kritik för att vara hälsofarliga torde de dubbfria däcken ha goda chanser till en rejäl ökning av marknadsandelen.

De partiklar som dubbdäcken river upp ur vägarna är inte direkt vad doktorn rekommenderar att vi människor ska andas in. Hur många och hur farliga partiklarna är, hur många som kommer från dubbdäck och från andra däck och inte minst från alla andra föroreningar i luften är dock fortfarande oklart. Men de forskare som ägnar sig åt partikelfrågan är i princip eniga om hur och vad och varför partiklarna är farliga och vilka storlekar som är farligast.

Eller kanske snarare vilka små-

lekar som är farligast? De partiklar som är aktuella i detta sammanhang är extremt små eller mindre ändå. Partiklar från däck är vanligen i storlek PM₁₀ (10 mikrometer = 0,01 mm), medan avgaspartiklar är ännu mindre – de flesta mindre än PM_{0,1}.

DäckDebatt har talat med forskare och tekniker, politiker och tjänstemän, journalister och bilister om dubbdäckens för- och nackdelar. På följande sidor redogör vi för fakta i målet innan vi redovisar "DäckDebatts Domslut". ■

µm

Storleken har betydelse

Forskarvärlden är i stort enig om att partiklar i allmänhet och riktigt små partiklar i synnerhet är en hälsorisk. Hur farliga de aningen större partiklarna som rivs upp av dubbdäck är råder det dock fortsatt osäkerhet om. **TEXT** Björn Sundfeldt

ALLA DÄCK VIRVLAR upp partiklar när de rullar på vägen, men det är främst dubbdäcken som genererar nya partiklar. Dessa partiklar är dock bara en liten del av alla partiklar som den luft vi andas är fylld av.

Partiklar (PM) består av små fragment som svävar i luften. Benämningen PM kommer från

engelskans particulate matter, som betyder materia i form av partiklar.

Partiklar uppstår genom naturens processer, som sandstormar, vulkanutbrott, gräs- och skogbränder med mycket mera – men de skapas även av människan. Det sker till exempel genom förbränning av fossila bränslen i värme- och kol-

kraftverk och i fordon, vid vedeldning, i industriella processer och de skapas också av vägtrafik.

Endast cirka tio procent av alla partiklar härrör från mänskliga aktiviteter, resten producerar naturen på egen hand.

Forskarna eniga

Andelen partiklar som härrör från människan kan dock vara mycket högre i tätorter och de allra flesta forskare tycks eniga om att partiklar som andas in medför en hälsorisk. Hur farliga de är och vilka skador partiklar av olika storlekar kan medföra är däremot inte helt klarlagt.

– Dubbdäck finns ju i stort sett bara i Norden och därför är det ont om forskning kring de partiklar som de orsakar. När det gäller mindre partiklar från avgaser och annat finns det däremot hundratal studier, förklarar docent Tom Bellander på Karolinska Institutet.

De av hans kolleger som Däck-Debatt talat med har med små variationer samma tankar och åsikter om de partiklar som upp-

står på grund av dubbdäckens slitage på vägarna. Flera av dem säger till exempel i princip samma sak som Thomas Sandström, professor i lungmedicin vid Umeå Universitetssjukhus:

– Dödsfall kan orsakas av partiklar mindre än PM_{2,5}, men det är ingen diskussion om att PM₁₀-partiklar från bland annat dubbdäck orsakar hälsorisker i form av bland annat luftrörsproblem. Detta kan till exempel bli mycket besvärligt för astmatiker.

De partiklar som det handlar om i den här "branschen" är extremt små, men storleken har alltså mycket stor betydelse för hur långt ned de kommer i luftvägarna när man andas.

Partiklar skapade av dubbdäck är huvudsakligen i storleken PM₁₀ (10 mikrometer = 0,01 mm), vilket står för storlek mellan PM₁₀ ned till PM_{2,5}, alltså 0,01 – 0,0025 mm), medan avgaspartiklar är ännu mindre – de flesta mindre än PM_{0,15}.

De partiklar som syns med blotta ögat är inte farliga, de stannar i näsa och hals utan att orsaka hälsoproblem. ■



FOTO Pontus Grönvall

ÄR DU REDO FÖR ETT LÅNGT OCH LYCKLIGT FÖRHÅLLANDE?



Hej! Är du nöjd med din nuvarande partner? Eller står du kanske utan? Alla som arbetar i däckbranschen vet att vi är en av Nordens största däckedjor och att vi är på stark frammarsch.

Och de flesta vet säkert också att vi är den främsta återförsäljaren av Nokian däck.

Men visste du att du, genom att ansluta dig till oss, ökar dina chanser att höja både din omsättning och din lönsamhet avsevärt?

Det är nämligen så det fungerar. Det finns många fördelar med att vara en del av en större organisation. Och

fördelarna är ännu fler med att vara en del av just Vianor.

Ring mig så berättar jag mer om vad det skulle innebära just för dig, din firma, din omsättning och din lönsamhet. Vi hör!

Anders Svensson Partneransvarig | Telefon 0733-64 78 00
anders.svensson@vianor.com | www.vianor.se

Välkomna som nya Vianor-partners: Däckhuset i Sundsvall, Däckab Helsingborg, Däckcenter i Märsta, GA Däck i Karlskrona, Mega däck i Malmö, Skellefteå gummi och Vulko i Lund.



VIANOR
Member of Nokian Tyres

Trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall:

- Välj vinterdäck efter behov

Claes Tingvall har varit Sveriges "trafiksäkerhetschef" i 13 år. Han menar att moderna bilers antisladdsystem gör att användningen av dubbdäck kan och bör minska - men själv kör han dubbat: "Annars kommer jag inte hem". **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

VÄGVERKET HAR KRITISERATS av bland andra NTF för att avråda folk från att köpa dubbdäck, men verkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall känner inte igen den bilden.

- Vi har inte avrått från att köpa dubbdäck. Men vi har sagt att bilisterna bör göra ett aktivt val, att

de bör tänka igenom sina behov, hur ofta man kör på olika underlag och sedan välja däck efter sina behov.

- Jag anser att om man kör en modern bil med elektroniskt antisladdsystem så är behovet av dubbdäck mycket mindre än tidigare.

Men kör man en bil utan ESP bör man absolut överväga dubbdäck - och så beror det som sagt på hur man bor och hur ofta man kör i vinterväglag. Själv kör jag till exempel med dubbdäck. Annars kommer jag inte hem. Vi har en brant backe upp till huset och där är dubbdäck

eller fyrhjulsdraft ett måste på vintern.

- Men annars tycker jag att mycket talar för friktionsdäck. Man kan ha dem på lite längre och riskerar inte att bli överraskad av tidig eller sen halka. Och så är de ju tystare också.



Claes Tingvall vid sin dubbdäcksförsedda tjänste-Volvo V70 Flexifuel.



Att införa lokala dubbförbud är en yxig modell.

Att det även blir billigare för väg-hållaren – som ofta är Vägverket – om slitaget från dubbdäcken minskar har inte påverkat verkets inställning i fråga om dubbarnas vara eller icke vara. Utgångspunkten är enbart hälsoriskerna, hävdar trafik-säkerhetsdirektören.

– Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan i Stockholm var en nödvändighet för att klara luftkvalitetskraven på kort sikt. Men att kommunerna fått tillstånd att införa lokala dubbförbud är en yxig modell, det kan skapa en hel del problem när det handlar om miljöer som inte har problem med luftkvaliteten.

Och han skakar betänksamt på huvudet när vi kommer in på det faktum att hans egen hemkommun Leksand liksom norrlands-kommunen Åsele hör till de kom-muner som flaggat för att de kan

komma att införa lokala dubb-däcksförbud.

– Har man problem med partiklar finns det ju andra och enklare sätt att hantera den frågan. Sänkt hastighet minskar till exempel antalet partiklar från däcken och bidrar ju dessutom till ökad säkerhet för de oskyddade trafikanterna.



Något tvärstopp för dubbdäck tror Claes absolut inte på.

– Nej, det vore synnerligen olyckligt, i alla fall så länge vi har bilar utan antisladdsystem – och det kommer vi ju att ha i många år till. Men en successiv minskning

av dubbdäcksanvändningen tror jag inte ger några som helst trafik-säkerhetsproblem.

– Det enda som bekymrar mig är hur de kommande automatiska bromssystemen fungerar i halka. De här systemen känner av hinder framför bilen och tvärbromsar om inte föraren gör det. De kanske behöver hjälp av dubbdäck för att fungera ordentligt, eller hellre av någon ny typ av "smarta däck" som

momentant kan ändra egenskaper, funderar Claes Tingvall innan han sätter sig i sin dubbdäcksför-sedda tjänste-Volvo V70 Flexifuel.

– Jag tror att det behövs en hel del produktutveckling inom däck-branschen och jag tror att det kommer nya intressanta lösningar vad det lider. Men tills dess får vi nöja oss med vad vi har och när jag byter tjänstebil inom kort ska jag prova att köra dubbfrött. ■



Jag tror att det behövs en hel del produktutveckling inom däck-branschen och jag tror att det kommer nya intressanta lösningar vad det lider.

Pris & produktinfo även på internet,
enkelt att beställa www.idealimport.se

Allt du behöver för däck och fälg

Trax, Europatillverkade kvalitetsvikter
Sitter perfekt och originalmonteras
av flera bilfabrikanter.



TRAX
balance weight technology



Hatco, RubberVulk & Airvert reparationsmaterial,
ventiler och vikter. Bra produkter till bra priser!
Se mer på vår web, www.idealimport.se

Hatco
We keep your wheels rolling



rubber vulk
quality products

Ideal Import importerar balansvikter och reparationsmaterial till den svenska däck- och fälgbranschen. Med många års erfarenhet har vi ett bra kontaktnät med stabila leverantörer. Vi levererar via speditörer men också med egna turbilar till gummi- och bilverkstäder för att kunna ge personlig service samtidigt som vi minimerar fraktkostnaderna.

Handla av oss, det lönar sig!

IDEAL IMPORT AB | Storg. 39, 640 23 Valla | Tel 0150-660 788, Fax 0150-660 272

IDEAL IMPORT

Hamilton vs Collin

Är dubbdäcken en hälsorisk eller en trafiksäkerhetstillgång – eller möjligen både och? Debatten är intensivast i Stockholmsregionen, speciellt sedan staden infört dubbförbud på Hornsgatan på Södermalm. DäckDebatt ställde tio frågor till två av de mest profilerade debattörerna.

1. Anser du att partiklar från dubbdäck är en allvarlig hälsofara och tror du i så fall att de kostar fler liv än dubbarna räddar?

Hamilton: En otroligt vinklad fråga. Stockholm och Sverige har förbundit sig att klara EUs miljökvalitetsnormer när det gäller partikelhalterna i luften. Normerna baseras på hälsobedömningar. De överskrids. Därför har EU-kommissionen inlett en förundersökning för att förbereda en skadestandsprocess för brott mot direktivet från Sveriges sida. Enligt experter är det viktigaste skälet till att Sverige inte klarar direktivet den höga andelen dubbdäck i Sverige och framförallt Stockholm.

Collin: Den dagen jag får se en forskningsrapport publicerad i någon av de trovärdiga forskningstidskrifterna ska jag läsa den noga. Men än så länge finns det ingen forskning alls som visar sambandet mellan dubbpartiklar - PM10 - och hälsoproblem. Det är mycket tyckande, mycket glidande på sanningen och en hel del religion.

Däremot visar våra och andra däcktester att dubbdäck ger betydligt bättre grepp på ishalka, och även bättre grepp på asfalt än de nordiska dubbfria däcken.

2. Tror du att trafiksäkerheten i Stockholm blir sämre om dubbdäck förbjuds i hela eller i delar av staden?

Hamilton: Trafiksäkerhet är en komplex fråga. Att framställa det som att bara handla om dubbdäck är att göra livet enkelt för sig. Hur folk betar sig i trafiken är en viktig fråga. Det handlar om gående, cyklister, bilister, kollektivtrafiken mfl. Alla måste anpassa sitt beteende utifrån de förutsättningar som råder. Många tycks tro att säkerheten ligger i dubbdäcken och att man inte behöver anpassa sin körning utifrån väglaget. Trafiksäkerheten i Stockholm är mer beroende av körbeteende och av hur trafikkontoret jobbar med halkbekämpningen än dubbdäcksfrågan.

Collin: Ja

3. Är det verkligen en god idé med dubbförbud på en enda gata? Vad händer med övriga staden om dubbförbud införs på/i vissa gator och/eller stadsdelar. Blir det inte i stället en koncentration av partiklar där dubbdäck är tillåtet?

Hamilton: Det är så lagstiftningen är utformad. Staden har att hålla sig till de förutsättningar som lagen ger och då handlar det om att reglera dubbdäcksanvändningen på enskilda gator. Jag hade föredragit zoner för att just undvika att problemet flyttas från en gata till en annan. Förhoppningsvis kommer det en regeländring så att staden får den möjligheten. Vi mäter partikelhalterna i luften på närliggande gator för att se hur trafiken flödar.

Collin: Hornsgatan är bara början. Nästa år vill Hamilton ha förbud i hela stan.

4. Andelen bilar med dubbdäck har minskat rejält på Hornsgatan, men fortfarande är det 30-40 procent av bilisterna som trotsar förbudet mot dubbdäck. Är det acceptabelt? Bättre eller sämre än förväntat?

Hamilton: Det är inte acceptabelt. Jag utgår ifrån att polisen sköter sin uppgift i denna del och ser till att de som bryter mot lagen blir straffbelagda. Lagen är till för att följas, bilister kan inte välja vilka trafikregler de ska följa. Jag är också förvånad över att det finns

företrädare i den allmänna debatten som anser att lagen inte ska följas.

Collin: Förbud bör ha en acceptans hos allmänheten, annars blir det så här, många struntar i förbudet. Vilket på sikt är illa för det allmänna rättsmedvetandet.

5. Forskarna tycks vara eniga om att partiklar är en hälsofara men inte om hur farliga de är eller hur många av dem som kommer från dubbdäcken. Är det då verkligen motiverat med dubbförbud i hela eller i delar av stan?

Hamilton: Denna fråga handlar inte om hur farligt det är. Den frågeställningen är redan passerad i och med att Sverige har förbundit sig att leva upp till EUs miljökvalitetsnormer för luft. Frågan handlar om att klara gränserna. Den frågan är digital. Antingen klaras de och då är det frid och fröjd. Eller också överskrids de och då måste det åtgärdas så att gränsvärdena klaras. Det är det senare stadiet som gäller för Stockholm och Sverige. Vi måste vidta de åtgärder som krävs för att klara luftkvaliteten i Stockholm. Alternativet är mycket höga skadestånd till EU för brott mot direktivet. Det är så frågeställningarna ser ut. Men det är många som vägrar att inse att frågan faktiskt är så digital.

Collin: Definitivt inte. Men hälso problemen är ju bara en dimridå. Det handlar om att få ner slitaget och minska stans kostnader för vägunderhåll.

6. Till nästa vinter kommer kommunerna att själva få avgöra om dubbdäck ska förbjudas. Är detta ett klokt beslut? (Till de kommuner som flaggat för ett dubbförbud hör Leksand och Åsele.)

Hamilton: Det blir ingen skillnad jämfört med nu. Så är redan fallet.

Collin: Åsele, jag tar mig för pannan. En liten glesbygdskommun i södra Lappland med en vägkorsning, ett par mackor och en grillkiosk. Men med massor av vinterväg. Har kommunen problem med partiklar kommer de från all vedeldning. Inte från dubbarna. Men – både dubb och vedeldning är måsten i Åsele och på många håll i landet.

7. Från olika håll har det framförts farhågor om att en del kommuner inför dubbförbud för att spara pengar även om det officiellt är en "hälsofråga". Tror du att det kan bli fallet?

Hamilton: Av mina svar torde det framgå mycket tydligt varför vi vidtar dessa åtgärder i Stockholm, vi måste klara luftkvaliteten.

Collin: Ja, helt klart.

8. Från bland annat VTI har framförts oro för att gatorna och framför allt gatukorsningar kommer att poleras till isgator om dubbdäcken inte finns där för att rugga upp vägbanan. Tror du att det kan bli ett problem?

Hamilton: Det är en fråga om hur det jobbas med halkbekämpning som givetvis trafikkontoret är medvetna om.

Collin: Definitivt. Vi ser i våra däcktester att de dubbfria däcken har ett hyfsat grepp om dubbdäck kört före och ruggat upp isen. Men när däcken

utan dubb polerat underlaget är snart allt grepp borta. VTI har kommit fram till samma sak.

9. Inför nästa vinter ska en dig närstående (man/make eller barn) skaffa nya vinterdäck. Vederbörande bor några mil utanför Stockholm, kör cirka 1 500 mil per år varav 1 000 mil tätortskörning och resten lands- och motorväg inklusive två fjällresor. Rekommenderar du dubbat eller dubbfritt?

Hamilton: Märkligt insinuant frågeställning. Ingen i min familj använder dubbdäck och har inte gjort så på tiotals år. De kör på just det sätt som din frågeställning indikerar och det har gått utmärkt.

Collin: Dubbat!

10. Är det tillåtet att köra med dubbdäck i Sverige år 2020?

Hamilton: Jag är övertygad om att vi kommer att se helt andra däck i Sverige 2020 och att den debatt som förs nu kommer att framstå som mycket märklig. En produktutveckling som däckbranschen borde välkomna. Hur många är det idag som anser att beslutet om att införa katalysatorer var fel?

Collin: Vi får verkligen hoppas det. Men politiker har kommit med stolliga förslag tidigare. ■



FOTO Aftonbladet

Robert Collin,
trafikjournalist på Aftonbladet.



NYHET! ZEON 4XS

Cooper Zeon 4XS är ett nyutvecklat premiumdäck för SUV:ar och pickups. Passar perfekt på bilar som Volvo XC90, Porsche Cayenne, BMW X5, Audi Q7 och Mercedes M-klass.

Zeon 4XS är utvecklat för att rulla tyst och lätt, något som bidrar till en lägre bränsleförbrukning. Mönstret är designat enligt Coopers OPT-teknologi för att ge lång livslängd och bra grepp i torrt såväl som vått väglag.



COOPERTIRES
DON'T GIVE UP A THING.

Pro:imp

Tel: 033-22 23 80 www.proimp.se



Kallelse till årsmöte 2010

Årsmötet hålls i Malmö fredagen den 21 maj 2010.

Exakt plats meddelas senare.

Motioner till årsmötet skall i skriftlig form vara förbundsstyrelsen tillhanda senast fyra veckor före årsmötet, det vill säga den 23 april.

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

www.drf.se

Vi söker nya medarbetare

Vi är ett företag inom tillbehörsbranschen. Vi är ett ungt och expansivt företag. Vi vill bli en nationell leverantör och söker därför med etablering över hela landet.

3 Regionsansvariga

Du skall vara ung, hungrig och disciplinerad.

Du har en varubuss till ditt förfogande.

Du har fast lön och provision.

Du kommer att vända dig till däck- och bilverkstäder.

Dina produkter är tillbehör och maskiner.

Bransch- och fordons erfarenhet är en merit.

Sänd din ansökan till Anders Bohman

Mail: anders.bohman@beprodukter.se

Mobil: 0708-23 79 57

B.E. Produkter Sverige AB
Box 675, 601 15 Norrköping



Trelleborg TM900 High Power. Lantbruksdäcket som gillar utmaningar. TM900 High Power är utvecklat i samarbete med ledande tillverkare av lantbruksmaskiner. Däcket är anpassat för traktorer med 200-360 hästkrafter och hastigheter upp till 65 km/h. Hög dragkraft, utmärkt självrensning, god komfort och låg bränsleförbrukning gör det nya Trelleborg TM900 High Power till det mest avancerade radialdäcket för lantbruk.

TRELLEBORG

**TRELLEBORG TM900 HIGH POWER.
STYRKA VID FÖRSTA ÖGONKASTET.**



Det finns anledning att agera – men inte att överreagera

TEXT Björn Sundfeldt FOTO Niklas Martinson

SOM FRAMGÅTT AV föregående sidor är det inte helt lätt att reda ut vad som är sant och osant i debatten om dubbdäckens vara eller icke vara. Inte heller vad som är över- eller underdrifter, tro eller fakta, realism eller önskedrömmar, miljöomtanke eller ekonomiomsorg.

Men efter denna genomgång kan vi i alla fall konstatera att forskarna är tämligen eniga om att partiklar som rivs upp av dubbdäck är en hälsorisk. Hur farliga de är tycks mer oklart. Det mesta tyder på att slitagepartiklar från vägar kan ge luftvägsproblem men troligen inte ökad dödlighet. Det finns för lite forskning kring problemet, vilket beror på att dubbdäck ur ett globalt perspektiv är en perifer företeelse.

För ökad kunskap krävs ökad forskning och för det krävs finansiering, vilket rimligen är upp till staten att ombesörja – några andra kapitalstarka intressenter torde bli svårt att hitta.

I den forskningen bör förstås också ingå en konsekvensanalys. Partiklar från dubbdäcksslitage är en liten del av alla partiklar. Hur stor skada gör de? Hur stor skada kan inträffa om trafiksäkerheten försämras på grund av minskad användning av dubbdäck?

Från och med 2013 begränsas antalet dubbar i däck till max 50 per meter av däckets omkrets. Det kommer i genomsnitt att minska

antalet dubbar med cirka 20 procent, vilket kommer att minska vägslitage och partikelupprivning i motsvarande grad. Enligt Allan Ostrovskis, teknisk chef hos Nokian, som ju är en av de större dubbdäcksleverantörerna, kommer dock däckens greppförmåga inte att minska lika mycket.

– Ett eventuellt förbud mot dubbdäck vore synnerligen olyckligt, och även lokala förbud kan ge negativa konsekvenser. Det tvingar ju många att köra odubbade fast de egentligen inte vill.

Allan är också kritisk till utformningen av EU:s direktiv. Han pekar bland annat på de sandpartiklar som med ojämna mellanrum blåser in över Italien och Spanien som en följd av sandstormar i Afrika, partiklar som enligt EU är jämförbara med de partiklar som genereras av dubbdäck.

Förutom den kommande begränsningen av antalet dubbar tycks ingen avgörande förbättring eller förändring av dubbdäcken och dess egenskaper finnas i sikte, inte ens om man använder en riktigt bra kikare. Varken Allan eller någon av hans kolleger hos andra däck-tillverkare som DäckDebatt talat med, säger sig känna till att någon "revolution" väntar, varken på kort eller lång sikt.

Ulla Hamilton, miljö- och trafikborgarråd i Stockholm, är politiker och svarar (dessvärre) som man

väntar sig men inte önskar av en politiker; med många ord och få riktiga svar.

Av tio frågor svarar hon egentligen endast på en, även om man kan ana sig till svaren på ytterligare tre frågor.

Hamiltons oro för EU:s eventuella sanktioner verkar dessutom något överdriven. Om den politiska viljan fanns skulle Sverige mycket väl kunna kräva dispens från EU:s miljö kvalitetsnormer med hänvisning till svårt väglag och trafiksäkerhetsproblem. Men Stockholm är Europas miljö huvudstad i år och Ulla Hamilton är ansvarigt miljöborgarråd, så det kanske finns lite prestige med i spelet...

Ulla Hamilton ville för övrigt (på grund av "tidsbrist") inte möta Robert Collin i direkt debatt, vilket var DäckDebatts förslag. I stället fick vi ställa tio frågor som de båda meningsmotståndarna besvarade var och en för sig.

Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall har genom åren framstått som en klok person som – med några få undantag – gett uttryck för väl underbyggda och

allmänt vettiga åsikter. Hans förhoppning om "smarta däck" är måhända att överskatta däckbranschens utvecklingskapacitet och möjligen underskattar han dubbdäckens betydelse för alla bilar – inte bara de med dubbdäck – förmåga att bromsa effektivt i vinterföre, men DäckDebatt instämmer helt i hans råd när det är dags att köpa nya vinterdäck:

- Gör ett aktivt däckval! Tänk igenom hur ofta du brukar köra på olika underlag under vinterhalvåret, vilka transportbehov du har under vintern och inte minst vad du har för bil.
- Kör du en ny och krocksäker bil med antisladdsystem (ESC, även kallat ESP) kan du överväga dubbfrött även om du kör långt och ofta i halka. Kör du ofta där det inte är vinterväglag bör det också gå bra med dubbfrött.
- Kör du en äldre bil och/eller ofta långt på vintervägar bör du nog hålla dig till dubbade vinterdäck. ■



"Gör ett aktivt däckval"

Tough shoulders by Bandag

The new BTR-WB (E)



Livslängd - Säkerhet - Miljö

 **GALDAX**

Telefon 0512 - 725 80
info@galdax.se



NO DETOURS.™



DRF i samarbete med Företagarna

Styrelsen för Däckspecialisternas Riksförbund har beslutat att ansluta DRF till Företagarna.

– Samarbetet är långsiktigt och ett sätt att stärka DRF:s verksamhet och få ett bättre företagarklimat för våra medlemmar. Av DRF:s medlemmar är 178 även medlemmar i Företagarna. Åtgärden är strategisk, på det här sättet skapar vi samarbete i företagare- och näringslivsfrågor på samma sätt som vårt medlemskap i NTF skapar samarbete i trafiksäkerhetsfrågor, konstaterar

DRF:s vd Anders Karpesjö, som ser direkta fördelar inom fyra områden:

- 1 DRF ingår nu även på riksplaneln i ett nätverk där vi träffar andra organisationer i branschmöten flera gånger per år.
- 2 Opinionssamarbete med gemensamma debattartiklar och pm; gemensamma projekt centralt och regionalt; samarbete med remisshantering.
- 3 Möjlighet att påverka Företagarnas verksamhet för våra medlemmars räkning, rätt att utse

representanter till Företagarnas årsmöte och kongress, rätt att tillsammans med övriga branschförbund utse ledamöter i Företagarnas styrelse.

- 4 Möjlighet till avtal om medlems-tjänster kan ge tillgång till alla de medlemstjänster som Företagarna kan tillhandahålla; tjänster som är av intresse för viss bransch, rådgivningstjänster, komplettering av DRF:s egna tjänstepaket; kompetensutbyte; gemensamma utbildningar, etc.

Företagarna är Sveriges största medlemsorganisation för företagare och entreprenörer. Företagarna företräder närmare 70 000 företagare varav cirka 55 000 är direktanslutna medlemmar och cirka 15 000 är medlemmar via anslutna branschförbund. Medlemmar är företagare som äger sina egna företag eller som stöttar Företagarnas arbete. Företagarna finns över hela landet med 19 regionkontor och cirka 260 lokala föreningar. ■

Anderstorp Däck AB

Anderstorp Däck AB (ADAB) är ett bolag i Agora-koncernen som omsätter cirka 95 Msek. Vi marknadsför och säljer däck och kompletta hjul till personvagnar, SUV och lätta lastbilar. Våra kunder finns inom däckfackhandel, bilhandel och bilverkstäder i Norden. Vi erbjuder ett attraktivt produktutbud och en mycket hög servicenivå. Förutom att utveckla och tillverka AGI Miljödäck representerar vi ett antal starka varumärken som Interstate, Falken och Dunlop.

Vi har däcken Du behöver!

ADAB är ett offensivt företag på den svenska marknaden och vi erbjuder dig följande starka fördelar:

Snabbt – Från vårt välfyllda lager kan vi leverera däck över hela landet inom 24 timmar!

Smidigt – Vi har marknadens bästa webbshop. Du kan enkelt se vad som finns på lager och beställa däck dygnet runt!

Säkert – Vi har många års erfarenhet av god service och säljer enbart välkända kvalitetsdäck.

ADAB fungerar som Ditt däcklager och genom våra välutvecklade logistiklösningar möter vi Dina krav på snabba leveranser. Med ADAB får Du både marginalerna och däcken Du behöver! Kontakta oss idag för Dina personliga inloggningsuppgifter till vår webbshop. För mer information om företaget och våra produkter gå in på www.anderstorpdeck.se

www.anderstorpdeck.se



Anderstorp Däck AB, Box 34, 334 21 Anderstorp,
Tel 0371-192 00, ordertel. 0371-192 20
www.anderstorpdeck.se

Pia

vill veta hur allt fungerar – och varför

Pia Ahlberg är nybliven vd i däck- och bilverkstadsföretaget Zackrissons i Norrköping, men hon har inte upplevt att mansdominansen i branschen är ett stort problem:

”Att uppfostra två söner är en bra chefsskola.” **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Sofia Andersson, M&F Foto



” Jag tror att det varit ungefär fifty-fifty för- och nackdelar med att vara kvinna i det här jobbet.

HON TAR EMOT redan i ytterdörren medan hon fortsätter ett engagerat resonemang med en kund samtidigt som hon svarar i telefon.

Någon halvtimme senare, när hon fixat fika och vi slagit oss ner och inlett intervjun, säger Pia att hon ”håller ett högt tempo”.

Vid det laget är detta en tämligen överflödigt upplysning.

Pia Ahlberg är nybliven vd för Zackrisson AB i Norrköping och det framgår ganska omgående att hon inte är mycket för att sitta och rulla tummarna. Vid årsskiftet tog hon formellt över både som vd och huvudägare efter att månaderna innan ha hållit i flytten av hela företaget till nya större lokaler i Ingelsta industriområde i norra Norrköping och innan dess hade hon ombesörjt Zackrissons övertagande av billackeringsföretaget Swall med tillhörande personal och fastighet – som alltså nu inrymmer hela Zackrissons verksamhetsområde: Däckservice, bilverkstad, billackerering, rekond och taxi-radiokommunikation.

Zackrisson heter Lennart i förnamn och är till hälften upphov till både företaget och Pia. 1968 startade han Bröderna Zackrissons Bil, däck och transportbandsservice. tillsammans med sin bror och samma år föddes yngsta dottern Pia. Så småningom tog Lennart över företagens bil- och däckdel och under åren har både företaget och Pia vidareutvecklats.

Märkesverkstad

Zackrissons är nu märkesverkstad för Alfa Romeo, Fiat, MG och Rover.

På däcksidan ingår man i First Stopkedjan och säljer Bridgestone, Dayton, Firestone och Nokian samt fälgar från OLC och Specialfälgar.

Pia gick ur skolan, började jobba med marknadsföring, gifte sig, fick barn och 1996 startade hon eget i marknadsföringsbranschen. Hon döpte aktieföretaget till Intempo, som betyder ”I tiden” på italienska och i musiksammanhang står det för att gå tillbaka till det ursprungliga (höga) tempot.

– Men ibland jobbade jag hos pappa under skolloven, både som däckmontör och däckdubbare, så lite koll har jag på den delen av verksamheten.

Började som konsult

I mitten på 2000-talet började Lennart fundera på att trappa ner och frågan var om Pia ville arbeta i företaget?

– Vi är väl lite oense om hur det gick till, om det var han som frågade mig eller jag som frågade honom, men här är jag i alla fall och det är jag glad för, berättar Pia.

– Jag började som inhyrd ”konsult”, vi ville båda känna efter om det funkade och kändes bra – och det gjorde det. Fast det gick ju inte an att steppa in där som pappas flicka och tro att man kunde allt. Men det var kul och intressant, det kändes som om jag ganska snabbt kom in i verksamheten och fick acceptans av ”gubbarna”. Jag växte in i företaget vart efter och trappade ner mitt eget företag och sedan våren 2005 har jag jobbat här ”på riktigt”.

– Vi har märkt av lågkonjunkturen en del, men det har ändå gått



Pia håller ett högt tempo. Samtidigt som intervjun pågår hanterar hon kunder på besök, telefonsamtal och frågor från olika medarbetare.

ganska bra. Vi har bara minskat lite i omsättning och jag tror på ungefär samma resultat i år. Verkstadsdelen och däcksidan står för merparten av omsättningen. Lackeringsverksamheten är ju ny, men vi tror att den kan hamna på cirka 25 procent.

Pia jobbade som vice vd i två år men tog successivt över allt mer ansvar från pappa Lennart och nyligen blev hon alltså verkställd direktör även officiellt.

– Visst har vi haft olika åsikter om hur en del saker ska göras eller utvecklas, men det har löst sig utan problem. Vi jobbar bra ihop

och kompletterar varandra, och han har ju en massa erfarenhet som jag saknar.

Under intervjun sitter hon flera gånger still i mer än fem minuter, men när hon måste engagera sig i annat – kunder på besök, telefonsamtal, frågor från olika medarbetare – klarar hon av det snabbt och effektivt och fortsätter utan tvekan där vi avbröts.

– Jag tror att det varit ungefär fifty-fifty för- och nackdelar med att vara kvinna i det här jobbet. Vi har en del kunder som helst vill diskutera med en man, men då är ju det inget problem – män har vi

gott om här. Men det är också många som tycker det är kul med en tjej i den här branschen och som gärna "undervisar" mig – och jag lär mig något nytt varje dag. Jag frågar alltid om det är något jag inte begriper, jag vill veta hur allt fungerar – och varför.

Stora och ljusa lokaler

När Pia visar runt i de nya lokalerna får vi kryssa mellan travar av däck som väntar på att hamna på rätt plats:

– Flytten i slutet av förra året sammanföll med vargavintern, så vi var tvungna att improvisera. Vi kom inte åt en del av de containrar där däcken skulle förvaras och

samtidigt skulle verksamheten fortsätta som normalt så... ja, vi får se till att få ordning på det här vartefter.

Lokalerna är stora och ljusa och här finns bland annat två stora verkstadshallar och tre lika stora lackeringshallar (varav en helt fylld med däck), men Pia är inte helt nöjd.

– Vi har ett par baracker här på kortsidan som jag på sikt hoppas kunna riva och sedan förlänga den här huvudbyggnaden en bra bit. Vi har mycket egen mark här, ända fram till motorvägen, det finns gott om mark att bygga på...

B som i Zackrissons

Zackrissons marknadsför sig som just Zackrissons i alla sam-

manhang utom i telefonkataloger och dylikt, där finns "Bröderna" fortfarande med:

– B kommer före Z och vi vill komma först i alla sammanhang, ler Pia, och fortsätter:

– Vi kallar oss för allbilsverkstad, men även om vi är märkesverkstad för några bilmärken kan vi hantera alla bilar, och vi jobbar hela tiden på att utvidga och förbättra vår service. Vi har inte plåtverkstad och glasmästeri, men samarbetar med två firmor i båda de branscherna och ordnar alltså plåt- och glasskador också, kunden behöver bara lämna bilen hos oss. Ska han eller hon ha en hyrbil under tiden ordnar vi så att den

finns att hämta här och ska kunden ut och flyga kan vi hämta bilen på flygplatsparkeringen, åtgärda problemen och ställa tillbaka den innan kunden kommer hem.

– Det finns säkert annat att utveckla också. Jag har en del idéer som kanske kan bli något och på sikt, om fem eller tio år sådär, kan vi kanske till och med börja sälja bilar...

När vi tackar för titten och skakar hand med Pia svarar hon samtidigt i telefon med den andra handen och när vi kliver ut genom ytterdörren är hon redan inbegripen i en fakturadiskussion med en av sina medarbetare medan hon lyssnar på kunden i telefonen.

Intempo var ordet. ■



” Jag har en del idéer som kanske kan bli något och på sikt, om fem eller tio år sådär, kan vi kanske till och med börja sälja bilar...



Tomas Hess monterar vinterdäck i en av verkstadshallarna hos Zackrissons.



Hakka-skydd och Hakka-nöjdhetslöfte

Nokian Hakka sommardäck är speciellt utvecklade för att tåla körning i krävande och varierande förhållanden; på spåriga vägar och när väglaget snabbt kan förändras. Nokian Hakka däck har en robust konstruktion och skadas inte i normalt bruk.

Nokian Tyres beviljar sommardäck av märket Nokian Hakka en produktförsäkring till garantin om däckets skadas. Även vårt nöjdhetslöfte ger tilläggskydd: om du inte är nöjd med dina Nokian Hakka däck får du byta ut dem mot en ny däcksserie*.

*Hakka-nöjdhetslöfte gäller under 14 dagar från inköpsdagen och gäller till och med 31.12.2010.

Trust the Natives.

www.nokiantyres.com



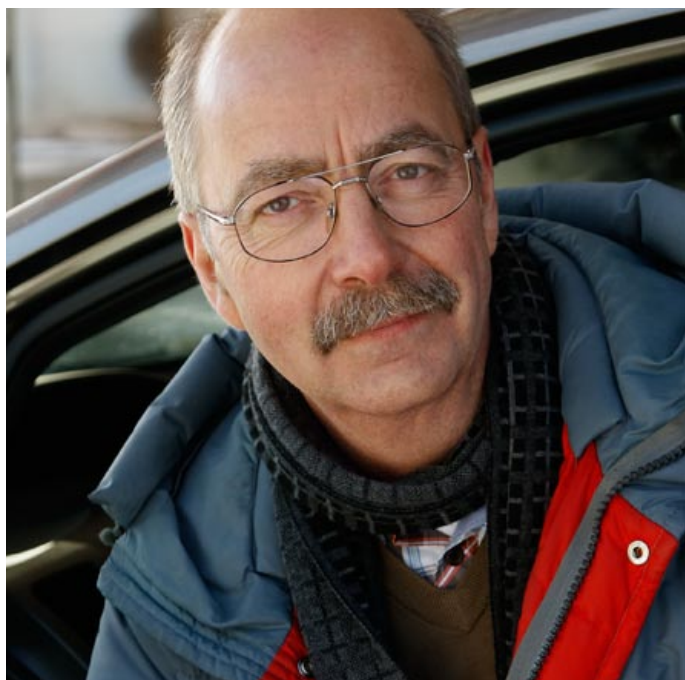


FOTO Åke Gunnarson

Vårt jobb är att få fler att upptäcka hur bra du är på ditt

Att bli partner i Däckia innebär främst två saker. Friheten att ägna dig åt det du är bäst på och ge fler möjligheten att upptäcka hur bra du egentligen är.

Vi erbjuder dig allt det stöd som gjort oss till branschens starkaste kedja; en välkänd profilering av butik och verkstad, riksomfattande kampanjer med attraktiva erbjudanden och kostnadsfri rådgivning inom allt från marknadsföring till val av produktsortiment.

Är du mogen att bli ett av Sveriges mest expansiva däckföretag? I så fall, hör av dig. Välkommen!

 **Däckia**

ENHAGSSLINGAN 5 | 187 40 TÄBY | TEL 08-473 62 00 | E-POST INFO@DAECKIA.SE

FEM 5? FRÅGOR

LARS ÅMAN, VD för Svensk Däckåtervinning AB (SDAB), är i full gång med att planera ett seminarium om däckåtervinning, som ska hållas i Stockholm den 6 maj. DäckDebatt ringde och ställde fem frågor:

Varför slår ni på stora återvinningstrumman nu? Ni samlar ju redan in i princip alla uttjänta däck?

– Jo, nästan 100 procent insamlingsgrad är ju inte fy skam. Men vi ser att de uttjänta däcken kan användas klokare och seminariet är tänkt att belysa detta. Dessutom firar vi dubbelt jubileum; det miljonte tonnet däck samlas in under våren och det är 15 år sedan SDAB bildades.

Hur menar du att våra uttjänta däck kan användas klokare?

– Nedklippta däck kan vara ett utmärkt konstruktionsmaterial i anläggningsindustrin, exempelvis i bullervallar eller som dräneringslager i deponier. I konstgräsplaner kan gummigranulat från uttjänta däck vara ett bättre alternativ ur miljösynpunkt än jungfruligt gummigranulat. Ett tredje exempel är inblandning av gummigranulat i asfalt, för att vägbeläggningen ska

hålla bättre och bli tystare. Idag är andelen uttjänta däck som används inom dessa områden relativt liten.

Vilka är inbjudna till seminariet?

– Seminariet vänder sig till tjänstemän och politiker inom offentlig förvaltning, personer som arbetar i anläggnings- och återvinningsbranschen, till forskare och till representanter för däck- och bilbranschen. Och även till andra som kan tänkas vara intresserade.

Hur anmäler man sig?

– Enklast gör man det via hemsidan www.seminariet.nu/sdab. Det finns också en länk på vår egen hemsida www.sdab.se.

Blir det någon jubileumsfest också?

– Vi bjuder på mingelbuffé efter seminariet. Kanske blir det också en liten jubileumsfest för de närmast sörjande. Jag lovar i så fall att skicka en inbjudan till DäckDebatts redaktion.

Det tackar vi för och önskar lycka till med både seminarium och jubileumsfestligheter. ■



Green X-märkt sportdäck från Michelin

PILOT SPORT 3 är ett nytt sommar-däck som enligt Michelin kombinerar utmärkt våtgrepp med ökad livslängd och företagens egen "miljömärkning" Green X. Det tyska testföretaget TÜV Süd har på Michelins uppdrag genomfört en jämförande studie som visar att nya Pilot Sport 3 vid maxbromsning från 80 till 10 km/h har tre meter kortare bromssträcka än föregångaren.

Nya Pilot Sport 3 är avsett för sportiga stadsbilar, större sedanmodeller och små sportbilar och har redan godkänts för originalmontering på flera bilmodeller, bland andra Audi A5 och Mercedes E 63 AMG.

Michelin Pilot Sport 3 är märkt med Green X, Michelins egen märkning på däck med lågt rullmotstånd. För många biltillverkare är däck med lågt rullmotstånd och därmed lägre bränsleförbrukning en viktig pusselbit för att komma

under EU:s kommande utsläppsnivåer. Pilot Sport 3 har i interna tester visat på 10 procent längre livslängd än föregångaren Pilot Sport PS2.

Enligt Michelin är det tre tekniska innovationer som ligger bakom det nya däckets förbättrade prestanda:

1. Green Power Compound - ny gummiblandning som förenar bra våtgrepp, lång livslängd och lågt rullmotstånd.
 2. Anti Surf System - ny utformning av däckskuldran bidrar till snabbare evakuering av vatten under däck.
 3. Programmed Distortion Tire Architecture - ny teknik som gör att däckets snabbt bygger upp den värme i däck som behövs för optimal prestanda, vilket bidrar till både goda styregenskaper och god livslängd.
- Michelin Pilot Sport 3 lanseras under 2010 i 25 dimensioner - från 195/45 R16 till 275/40 ZR19. ■

Ny distributör av 4WD-däck från BFGoodrich

FRÅN ÅRSSKIFTET HANTERAS BFGoodrich-däck avsedda för fyrhjulsdrivna fordon av ProImp i Borås. BFGoodrich ingår som bekant i Michelin-koncernen och målsättningen med samarbetet mellan Michelin Nordic AB och ProImp är ökad service och bättre tillgänglighet av BFGoodrich 4x4-sortimentet på den svenska marknaden.

- Vi har noga analyserat marknaden. ProImp är en specialist på distribution och försäljning av denna typ av däck och vi är övertygade om att detta samarbete kom-

mer att vara framgångsrikt för båda parter och att marknadsandelen för BFGoodrich 4x4 kommer att öka, säger Francis Ferreira, vd på Michelin Nordic AB.

Produkter som omfattas av avtalet är BFGoodrich Macadam T/A, BFGoodrich Long Trail T/A Tour, Goodrich Mud Terrain T/A KM2, BFGoodrich All Terrain T/A KO och BFGoodrich Winter Slalom KSL.

BFGoodrichs övriga sortiment kommer precis som tidigare att distribueras direkt av Michelin Nordic AB. ■

SUN

Maskin & Service AB

Premium workshop equipment



BONUS
2 FRIA UPPGRADERINGAR AV FORDONSSPECIFIKATIONER INGÅR

Hjulinställare

Passa på att byta ut omodern utrustning!

Beställ en 3D och vi ger en skrotningsspremie. Ny 3D-teknik som effektiviserar arbetet. Extremt snabb hjulmätning (5-8 minuter) med ökad precision.

Skrotningsspremie!
30 000:-*

JOHN BEAN ARAGO 3D

Inbytespris inkl. premie:

223.000:-*
Ord.pris 253.000:-



- Självkalibrerande
- Automatisk synkronisering med lyftens rörelse
- Flyttbar mellan arbetsplatser
- 3D-bild på ger aktuell mätuppgift med anvisningar
- Reflekerande måltavlor på hjulen utan känslig elektronik

Skrotningsspremie
30.000:-

* Vi byter in och skrotar din gamla hjulinställare oavsett skick. Få en skrotningsspremie på 25 000:- resp 30 000:- beroende på vilken av John Beans 3D modeller du köper. Effektivisera ditt verkstadsarbete och tjäna pengar.

JOHN BEAN ULTRA 3D

Inbytespris inkl. premie:

199.000:-*
Ord.pris 224.000:-

Skrotningsspremie
25.000:-

- Höj- och sänkbar bom för inställning av rätt arbetshöjd
- Extremt snabb kontroll av hjulvinklar, 5-8 min.



Alla priser exkl. moms

JOHN BEAN LIMITED EDITION 3D

Inbytespris inkl. premie:

169.400:-*
Ord.pris 194.400:-

- Stor 24" skärm
- Kraftfull mjukvara
- Öppet och smidigt stativ
- Brilliant-vit, en extraordinär och snygg färg
- Höj- och sänkbar bom för inställning av rätt arbetshöjd

Ackrediterad kalibrering

Vi är ackrediterade att utföra kalibreringar av:

- Avgasmätare (bensin & diesel)
- Ljusinställare och ljusinställarplats
- Bromsprovare med tillhörande tryckgivare
- Tryckmanometer



www.sunmaskin.se

Lovartsgatan 8 / 652 21 Karlstad / Tel: 054 - 85 00 75 / sun@sunmaskin.se

Generalagent för: MAHA, John Bean, SUN Diagnostics och TEXA

Medlem av

FVU

Engagerat årsmöte i Borås

DISKUSSIONERNA VAR LIVLIGA på årsmötet för DRF:s lokalförening i sydvästra Sverige, den 4 mars i Borås. Nyss omvalde ordföranden Lennart Elgestål hade knappt hunnit avsluta den formella delen av årsmötet förrän deltagarna var i full gång under punkten övriga frågor.

De engagerade samtalen fortsatte under DRF:s vd Anders Karpesjö's anförande om branschens kritiska frågor.

Mötets dryga 30 deltagare var eniga om att negativa konsekvenser av dubbdäcksförbudet måste fortsätta att belysas och motverkas. Anders visade med tydliga exempel hur DRF utnyttjar sitt nätverk och samarbetar med andra organisationer, till exempel Förtagarna, Transportarbetareförbundet, NTF, Brandmännens Riksförbund och Sveriges Åkeriföretag.

Förutom dubbdäcksfrågan rörde det Break Down, punkteringsspray, Däckskolan och trafiksäkerhet.

DRF:s ordförande Sven-Erik Fritz redogjorde för slutfasen av den nya

kursen Däckskolan II, inriktad mot tunga fordon. Den står nu inför en testkörning tillsammans med kursens lärare och en grupp erfarna montörer. ■



DRF:s VD Anders Karpesjö höll ett anförande på temat "DRF gör det som ingen skulle kunna göra på egen hand".



Ge din åsikt!

Skriv insändare i DäckDebatt som handlar om sånt som intresserar oss i däckbranschen. Skriv kort så ökar dina chanser att bli publicerad. Skriv helst under med ditt riktiga namn. Ange alltid namn, adress och telefonnummer, även om du vill ha signatur i tidningen. Vi garanterar din anonymitet. Skicka din insändare till debatt@ddebatt.se.

TIPS!

Mejla gärna tips och artikelidéer till: tips@ddebatt.se



Statusfalgar.se



Ruff Racing 934

18" i 4 & 5-bult
850kr



Status Cannon

22" i 6 & 8-bult
Svarta 1500kr, Krom 2100kr



Ruff Racing 281

18,19 & 20" 5-bult
Från 1140kr



Ruff Racing 944

19/20" till Corvette C5 & C6
Från 1600kr



Ruff Racing 941

20" 5-bult
Från 1800kr



Wanli S1088

205/55-16 480kr
225/45-17 530kr
225/40-18 650kr
235/35-19 680kr



Tel: 08-527 052 64
info@statusfalgar.se

BLI PARTNER TILL EUROPAS STÖRSTA DÄCKKEDJA!



Euromaster är en del av Michelinkoncernen och har marknadens bredaste sortiment av däck, fälgar och tillbehör. Som partner till Euromaster får du ta del av Euromasters rikstäckande kampanjer, marknadsmaterial och attraktiva erbjudanden. En välkänd profil som syns i hela

Sverige. Som Partner blir du en del av nätverket och den landsomfattande jourserviceenhet som Euromaster erbjuder. Vi erbjuder dessutom våra partners ständig utveckling i form av utbildning, mässor och konferenser. Bli partner – du med!

www.euromaster.se

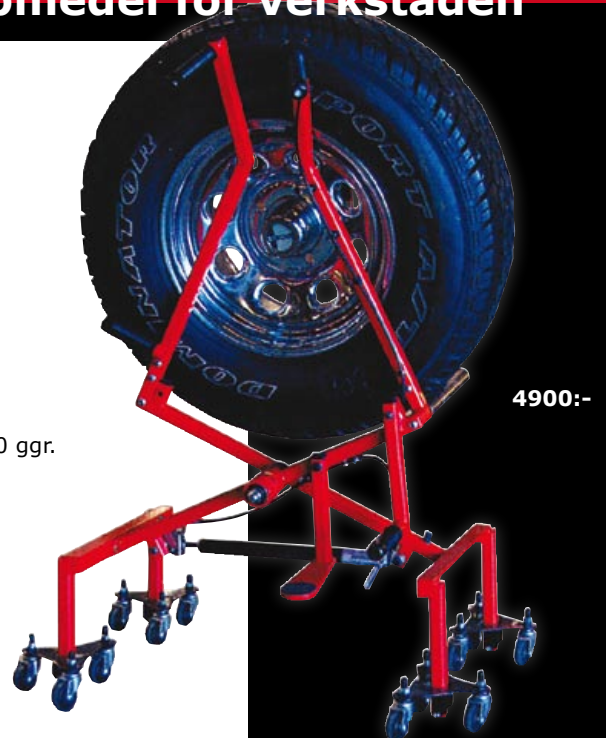


PARTNER

Spara ryggen, ergonomiska hjälpmedel för verkstaden

Hjullyft Wheelfloat

- Ergonomiskt utformad.
- Farlig belastning av rygg och skuldra undviks.
- Skaderisken minimeras.
- Lättarbetad och funktionell.
- Minimerar risken för stötskador på fälg och maskinutrustning.
- Låg underhållskostnad (ingen hydraulik eller tryckluft).
- Utrustad med industrianpassad och fjädrande gascylinder, testad 6 000 ggr.
- Idealisk för hjulstorlekar upp till lätta last.
- Hjulen blir allt större och tyngre (t.ex. Audi Q7 - 42 kg!).
- Andelen tunga hjul ökar snabbt.
- Lyftkapacitet: 65 kg.
- Verktygets vikt: 22 kg.



Hjolvagn Ahcon

Stapelbar hjolvagn 600 mm för
förflyttning och hjulförvaring.
Max last 120 kg



Clinchlossarbord BBRT 900

Med Ahcon clinchlossarbord utförs arbetet i en bra arbetsställning.
BBrt 900 har en arm med ett speciellt låssystem som gör att bladet
trycker på precis rätt ställe på däck.
Bordet är gummiklätt och rör sig lätt i alla riktningar.

Tekniska Data

Max hjuldiameter	1000 mm
Max hjulbredd	12"
Tryckluft	10-12 bar



CONTINOVA