

# DÄCK DEBATT



NR 2 • 5 MAJ 2010 • PRIS 55 KR



## DANSA MED BILAR

MOTORSPORTEN SOM ÅTERVINNER DÄCK

SÅ KÖR DU SÄKRAST  
PÅ GAMLA DÄCK!

Trevliga semestertips:

FORDONSMUSEER I SVERIGE



### En värdefull resurs

Utslitna däck är inte värdelösa.  
Gamla däck har blivit en resurs.



### TH Petterson

Framgångsrikt familjeföretag  
som går mot strömmen.

# DÄCK FÖR PROFFS



FLOTATION PRO

TRAXION+

FLOTATION TRAC

TRAXION 85

FLOTATION+

**HÖG KVALITÉ, BRETT UTBUD, PREMIUM PROFIL, UTMÄRKT PRESTANDA, LÅNG LIVSLÄNGD.**

SE DINA KOLLEGOR PÅ SKÄRMEN I VREDESTAIN THE MOVIE.

[WWW.VREDESTAIN.SE/THEMOVIE](http://WWW.VREDESTAIN.SE/THEMOVIE)

  
TYRE TECHNOLOGY FOR BEST RESULTS





# 6

## Konståkning med bilar

Sveriges nyaste motorsport handlar om att sladda snyggt – och ibland faktiskt även om att återvinna gamla däck.

# Innehåll

Maj 2010



### En värdefull resurs

Däck med ett mönster som understiger 1,6 millimeter är inte värdelösa. Gamla däck har blivit en resurs.



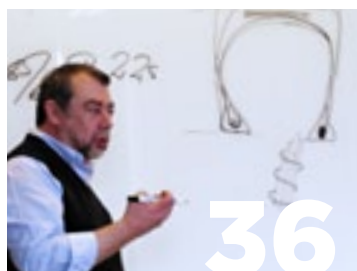
### Konstig återvinning

DäckDebatts ambitiösa däckkonstredaktörs grävande journalistik har måhända kommit en konstskandal på spåren.



### TH Pettersson

Ett av Sveriges äldsta företag i däckbranschen är ett familjeföretag i tredje generationen som kör enligt farfars gamla originalrecept från 1923 – starka lokalt och satsa på kvalitet och service.



### Ny däckkurs – DS2

Kursmaterialet får bra kritik och responsen från testdeltagarna är fantastiskt positiv.



# 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



## 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

JJfoto.se

## ”Lägg ner opinionsbildande myndigheter”

Sista dagen man får köra med dubbdäck blir det riktigt körigt. Verkstäderna försöker att hjälpa kunderna i kampen mot den förkortade dubbdäckstiden. Men det är svårt. Exempel på ett typiskt samtal i en kundmottagning: Vi kan erbjuda tid den 22 april. Då tar jag däcken med mig, säger den frustrerade kunden utan förbokad tid och tar med sig hjulen från däckhotellet. Kunderna stressas av att polisen ska bötfälla dem. På DRF får vi in rapporter om rena utskällningar i kundmottagningarna.

Den här dagen är det körigt även för svenska media. Finansministern presenterar vårbudgeten. Som lök på laxen ställer stora delar av Europa in flyget på grund av det isländska vulkanutbrottet. Dubbdäcksdebatten ligger långt bortom synfältet.

Dagen därpå läser jag i tidningen om Timbros färskva utvärdering av regeringens politik för att begränsa myndigheternas opinionsbildning. Innan förra valet utredde den borgerliga alliansen problemet med myndigheter som driver opinion. Alliansen pekade på tre problem:

1. Oklar rollfördelning mellan politiker och myndigheter försvårar ansvarsutkrävandet.
2. Debatten förs mellan myndigheter och politiker, i stället för mellan medborgare och förtroendevalda.
3. Politiskt intresserade medborgare tar jobb på myndigheterna i stället för att bli förtroendevalda.

Timbro ger praktiska exempel, dock inte Vägverket. Men jag kommer osökt att tänka på den annonskampanj som Vägverket upprepade under hösten. Rubrik: VINTERNS DÄCKVAL SÄTTER SPÅR. Bild: Ett hjärt-lung-paket i fyrfärg. I bildtexten en brasklapp: DUBBDÄCK RIVER LOSS PARTIKLAR SOM KAN IRRITERA LUFTVÄGARNÄ (luftvägarna är bara en liten del av bilden på hjärt-lung-paketet). När Vägverkets annonskampanj lanseras framträder generaldirektör Lena Erixon på en pressträff tillsammans med borgarrådet Ulla Hamilton (M) i Stockholm. Ett flagrant exempel på en myndighet i full opinionsbildande verksamhet.

När alliansregeringen gick till beslut om dubbdäcken så skedde det på ett bristfälligt underlag från Vägverket som sågades av flera tunga remissinstanser. Om myndigheten Regeringskansliet hade gjort sin hemläxa, det vill säga den lagstadgade konsekvensanalysen, så hade även Arbetsmiljöverket haft sakliga skäl att säga beslutsunderlaget.

Exemplet Vägverket finns alltså inte med, men Timbros slutsatser blir inte sämre för det:

1. Lägg ner opinionsbildande myndigheter. DRF:s kommentar: Kanske svårt med tanke på att Vägverket bestod av bland annat trafiksäkerhetsfolk och väghållare, och nu gått upp i nya Trafikverket.
2. Skapa kommunikationsstrategier som kompletterar myndigheternas regleringsbrev. DRF:s kommentar: JA!
3. Begränsa myndigheternas användning av information som styrmedel. DRF:s kommentar: JA-JA!

I den nyligen presenterade förvaltningspolitiska propositionen skriver nu alliansregeringen: ”Det är av största vikt att myndigheternas information präglas av det Förvaltningskommittén benämner god förvaltningssed och som bland annat innebär att en försiktighetsprincip bör iakttas vad gäller val av form för opinionsbildande verksamhet. Myndighetschefernas och de anställdas omdöme är av avgörande betydelse”.

DRF:s kommentar: Vi får se vad detta ger för effekt!



Anders Karpesjö  
VD Däckspecialisternas Riksförbund  
Ansvarig utgivare





**DRIFTI**





# NG

## konståkning med bil

Drifting är Sveriges nyaste motorsport och handlar om att sladda snyggt – och ibland faktiskt även om att återvinna gamla däck. Farten är viktig, men det är alls inte säkert att snabbast vinner. Det ska gå brett och snyggt och publikens ovationer vägs också in i bedömningen. TEXT Björn Sundfeldt FOTO JJfoto.se och Deltaphoto.se



Johan Larsson i snyggt uppställ med sin Nissan 200 SX S13, en bilmodell som i olika utförande är mycket populär inom drifting.



## I drifting får gamla utslitna däck nöta asfalt än en gång innan de går till återvinning.

**MED VRÅLANDE MOTOR** och vilt spinnande, tjutande och rykande bakhjul kommer Mr Wunderbaum i sin knallblå BMW driftande på tvären och han håller till synes utan problem kvar bilen i samma vinkel genom hela kurvan.

Publiken applåderar och jublar lika högt som rökmolnen stiger upp bakom bilen. Mr Wunderbaum har just avslutat ännu en vinnande runda

i den nyaste svenska motorsporten drifting.

Den här historien börjar en gång för länge sedan, närmare bestämt för cirka 20 år sedan, uppe i de japanska bergstrakterna. Där sladdade oförvägna ynglingar för nöjes skull nerför branta serpentinvägar. Snart spreds ryktet om vad som hände på kvällarna uppe bland bergen och snart kom fullt med

folk som ville titta på de vilda driftingduellerna – förarna körde två och två nerför bergen.

Men snart kom förstas även polisen och satte stopp för det hela. I stället infördes så småningom en laglig form av drifting och redan den första tävlingen blev en succé. Snart instiftades en tävlingsserie och så småningom godkändes drifting av FIA (Fédération Internationale de l'Automobile).

Några år senare nådde den nya bilsporten USA. Först som illegal spontansport, som nästan slog ut street racing, men den 31 augusti 2003 kördes den första legala driftinguppvisningen på den lilla ovalbanan Irwindale Speedway i Kalifornien. Uppvisningen blev en succé. Aldrig tidigare hade så mycket folk samlats på den här lilla banan och drifting spred sig som en epidemi över hela USA.

Här hemma i Sverige kördes de första tävlingarna 2005, och banorna kan vara allt från några kurvor till en hel racingbana. Underlaget är alltid asfalt och bilen ska vara försedd med vanliga radialdäck – som ofta gjort sitt på vanliga vägar. I

drifting får gamla utslitna däck nöta asfalt än en gång innan de går till återvinning.

Den ultimata driftingbilen har drivning bak och en stark motor där fram. God viktfordelning underlättar för föraren att hålla en jämn kontrolleradsladd genom helabanan. Domare, eller bedömare som de kallas inom svensk drifting, bedömer förarnas prestation ungefär som i konstakning. Bedömningskriterierna är följande:

1. Ingångshastighet i första kurvan mäts med laser när bilen är på sladd
2. Vinkel på bilen i kurvorna, ju mer vinkel desto bättre
3. "Raceline", att man kan köra hela banan på sladd och inte rätar upp bilen under körningen
4. "Overall impact", alltså helheten i körningen.

### Kretsloppet

I klassen Modified finns ett hundratal utövare i Sverige och det går bra att tävla med i stort sett vilken bil som helst, bara föraren har godkänd hjälm och heltäckande klädsel. Banorna ska vara utformade så



Micke "Wunderbaum" Svensson med passagerare i sin BMW 320i med turboladdad M3-motor.



att bilarna inte kommer upp i mer än 80 km/h och man tävlar en i taget. Bilarna kan köras för egen maskin till och från banan och det är i den här klassen man ägnar sig åt "kretsloppet", man kör ofta på gamla uttjänta däck.

I "värsting-klassen" ProInt används specialbyggda tävlingsbilar med extra generös styrvinkel, diffbroms i bakaxel och en stark och gärna stor motor – högt vridmoment, alltså en rästark motor, underlättar.

Här gäller i princip samma säkerhetsregler som vid banracing, alltså bland annat säkerhetsbur, eldsläckare och flamsäker klädsel för föraren. I ProInt går det ibland dubbelt så fort – på sladd – som i Modified och det kräver lite bättre däck än väl begagnat.

På svenska banor, typ Mantorp Park, kör man vanligen på nya men helt vanliga däck – men det är inte gratis; ett par nya 265/40-18 däck tar slut efter fyra minuter på banan. I USA används upp till 345 mm breda däck för bästa fäste; det ska gå så fort som möjligt – på sladd.

Tävlingarna inleds med att ett antal deltagare ensamma kör ett

eller flera så kallade varv (en eller flera sammanhängande kurvor) och blir bedömda efteråt. Det finns inga begränsningar hur många som kan delta i detta moment.

De sexton bästa går därefter vidare till nästa moment, där förarna kör två och två. Den ena bilen startar med några sekunders försprång, och den andra ska följa den första bilens linje och helst ligga så nära som möjligt utan att krocka. Har tvåan möjlighet får han passera den som kör först – men då ska det ske på sladd. Klarar tvåan detta går han utan vidare vidare, annars avgör poängen från bedömarna.

Drifting är mycket större i Finland och Norge än i Sverige. Här hemma har vi bara 15 – 20 förare som tävlar internationellt i ProInt. I Sverige är det än så länge ont om tävlingsmöjligheter, men sporten växer fort.

En av våra mest framgångsrika förare är Micke Svensson, alias vår inledande Mr Wunderbaum. Han kommer från dragracing (där han hade lukta gott-granar som sponsor) och ställde redan 2005 upp i den första driftingtävlingen i Sverige på Malmby flygfält utanför Strängnäs. ▶



Micke Svensson, alias Mr Wunderbaum, är en av Sveriges mest framgångsrika driftingförare.

## DRIFTING – så gör du

- 1 Styr in hårt i svängen för att få ut bakvagnen i sladd. Parera sladden genom att styra åt motsatt håll, balansera med gasen.
- 2 Fortsätt stötta med gasen och styr emot för att hålla sladden vid liv. Det här är en svår balansgång.
- 3 Nu närmar vi oss nästa sväng. Målet att sladda längs hela raksträckan för att i ingången till nästa kurva få bakvagnen att pendla över åt andra hållet. Styr emot, stötta med gasen.
- 4 Nu har bilen tappat fart, här krävs mer gas för att inte tappa både tempo och sladd.
- 5 Det är här det börjar bli knepigt på allvar. Att hänga ut bakvagnen genom hela svängen är relativt enkelt, men att sladda längs raksträckan är svårt. Bilen vill rätta upp sig, men du kommer att bli förvånad över hur länge det går att hålla sladden vid liv. Lycka till!

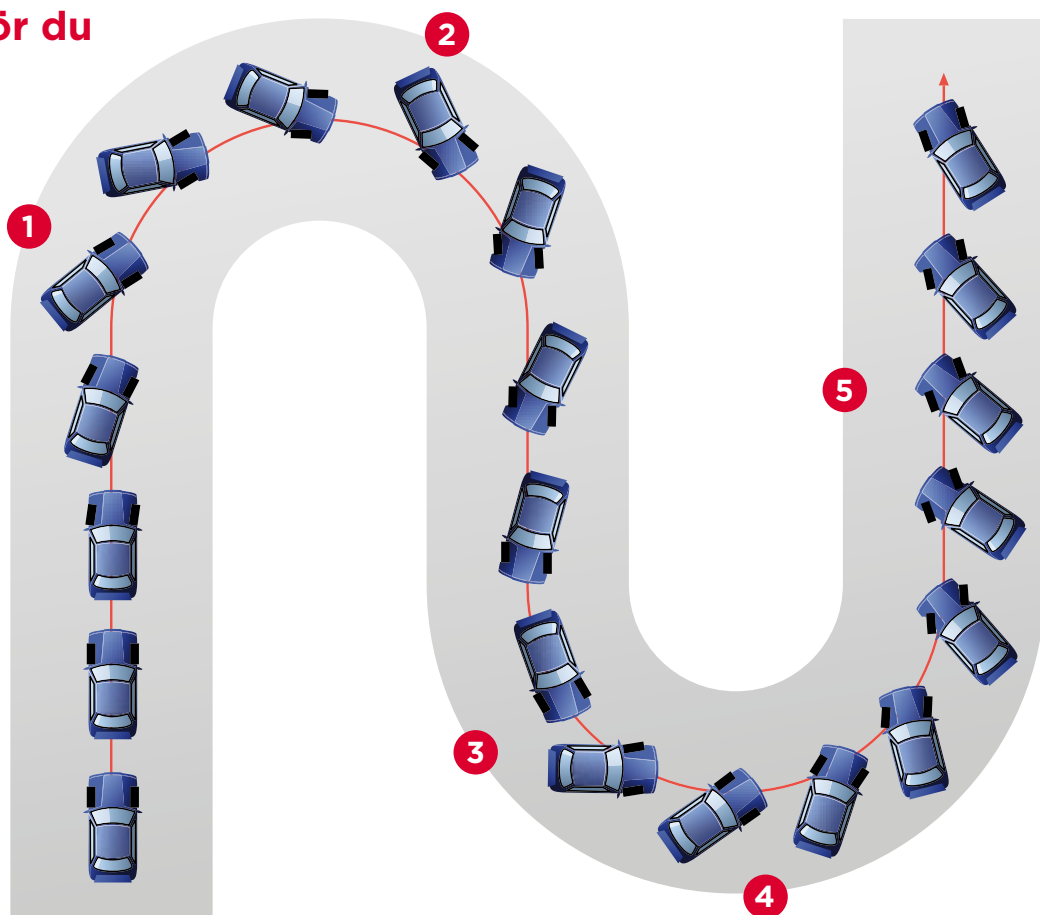


ILLUSTRATION Peter Simonsson

” Drifting kan bli riktigt stort i Sverige. Det är en spännande och tät sport med många tuffa dueller och publiken ser hela banan och har lätt att hänga med.

► Micke tävlar i dag för Raidopower motorsport (tillsammans med Olle Hällström och Anders "Tokan" Bil-ekelöf) med tre olika tävlingsbilar. I Tyskland har han en BMW Z3 M Coupé som han tävlar med på kontinenten, reservbilen är en Nissan Silvia (den vanligaste modellen i drifting) och här hemma använder han en fyrdörrars BMW 320i som inte är så mycket 320i längre. Den raka sexan på 3,2 liter kommer från BMW M3 och levererade i originalutförande 321 hk, men i Mickes bil har den med turbostryck skrämts upp till 685 hk på bakhjulen – och framhjulen kan han vrida i nästan 90 grader.

– Med den här bilen kan och får jag ta med en passagerare. Det är populärt vid olika event- och sponsorkörningar – nu har det ju äntligen börjat komma in en del sponsorer i drifting, berättar Micke, och tillägger:

– Nu när det väl börjat rulla tror jag att drifting kan bli riktigt stort i Sverige. Det är en spännande och tät sport med många tuffa dueller

och publiken ser hela banan och har lätt att hänga med, i motsats till vanlig banracing. Dessutom är det lätt och billigt att prova på själv; en vanlig bakhjulsdriven och helst någorlunda motorstark "Svenssonbil" duger bra som entrébiljett till drifting.

På Mickes schema står närmast en resa till USA, där han ska tävla och träffa kollegan, konkurrenten och vännen Samuel Hübinette, som "driftar" mycket framgångsrikt i USA.

– Det är inte lätt att kvala in bland de bästa där över, men nu har vi bra sponsorer och bra ordning på materialet – och man måste ju sikta högt, annars kommer man ingenstans, konstaterar Micke – och drömmer om helsponsring av däck.

För att bränna upp dem på fyra minuter! ■

Mer om Drifting och Micke på:  
[www.swedrift.com](http://www.swedrift.com)  
[www.raidopowermotorsport.com](http://www.raidopowermotorsport.com)  
[www.drifting.se](http://www.drifting.se)  
[www.sbf.se](http://www.sbf.se)



Ett par nya 265/40-18 däck tar slut efter fyra minuter på driftingbanan.

**Gesab**

FVU

Kunskap - Kvalitet - Service

**SICAM AL530ITR**

**Upp till 33"**

Monteringsmaskin  
 - Diameter upp till 33"  
 - 2 hastigheter i fotpedal.  
 - Chockluft i klorna.

Extra utrustning:  
 Tecnoroller XL, däcklyft.  
 ALS ( se nedan ).

**Tecnoroller XL**



**SICAM ALS**  
**Automatiskt "däckjärn"**

**NYHET!**

Utrusta er Sicam med ALS så slipper ni däckjärnet.

- Automatiskt monteringshuvud med krok.
- Pneumatisk.
- Passar alla Sicam maskiner med fällbart torn.
- Kan eftermonteras.

Se film på vår hemsida [www.gesab-sweden.se](http://www.gesab-sweden.se) under Nyheter.



Varberg: 0340-660 660

Växjö: 0470-396 27

Malmö: 040-462 344

Haparanda: 0922-101 55

Frakt och moms tillkommer på alla priser. Priser är giltiga till 090630.



# SÄNK BRÄNSLEKOSTNADERNA MED DÄCK FRÅN MICHELIN\*.



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

BROMSSTRÄCKA	LIVSLÄNGD	BRÄNSLE- EFFEKTIVITET
UPP TILL <b>3 m</b> KORTARE BROMSSTRÄCKA PÅ VÅTA VÄGAR**	HÅLLER UPP TILL <b>45,000 km***</b>	SPARAR UPP TILL <b>80 l</b> 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](http://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).

# Nya svenska stjärnor i Guide Michelin 2010

Frantzén/Lindeberg i Stockholm är Sveriges nya tvåstjärniga restaurang i Guide Michelin 2010. När årsmodell 2010 av den mytomspunna guiden nyligen presenterades fick Sverige även fyra nya restauranger i kategorin BibGourmand – en utmärkelse som indikerar vällagad mat till förmånligt pris. **TEXT** Björn Sundfeldt

**STOCKHOLM** är fortfarande enda nordiska huvudstad med två tvåstjärniga restauranger. Leijontornet och Operakällaren tappade sina respektive stjärnor. I Göteborg behöll samtliga restauranger med en stjärna i Guide Michelin sina stjärnor.

Svenska restauranger med stjärna i Guide Michelin Main Cities of Europe 2010:

## Stockholm

- Frantzén/Lindeberg (ny med två stjärnor, fick sin första stjärna 2009)
- Mathias Dahlgren Matsalen (två stjärnor)
- Mathias Dahlgren Matbaren
- Esperanto
- Fredsgatan 12
- Lux Stockholm

## Göteborg

- Kock & Vin
- Sjömagasinet
- 28+
- Fond
- Basement

Förutom det prestigefyllda stjärnfallet har Sverige alltså fyra nya restauranger som fått utmärkelsen "BibGourmand". Det innebär uppmärksamhet för de restauranger som lagar väldigt bra mat till ett rimligt pris.

– Just denna kategori har fått ett rejält uppsving runt om i Europa detta år, säger Carl Stenson, informationschef på Michelin i de nordiska länderna. Nya restauranger som fått utmärkelsen BibGourmand är Brasserie Bobonne, Den Gyldene Freden och Sjögräs i Stockholm, samt restaurang Familjen i Göteborg.

## 110 år med Guide Michelin

Den första guiden kom redan år 1900 på initiativ av Michelin, som redan då tillverkade däck. Guiden delades ut gratis till alla som köpte en bil. På den tiden fanns det cirka 3 000 bilar i hela Frankrike och av dem fanns 95 procent i Paris. Syftet

med guiden var att få folk att resa ut på landet för att:

1. Slita på däcken så att de behövde köpa nya!
2. Sprida bilintresset så att allt fler skulle köpa bilar (och behöva däck)

De första guiderna innehöll matnyttig information om var man kunde tanka (det fanns inte så många mackar på den tiden), hur man bytte däck och glödlampor samt var man kunde äta en bit mat eller sova över.

Förutom att sälja fler däck var alltså det övergripande syftet – och är fortfarande – att förenkla resandet för kunderna.

## De åtråvärda stjärnorna

Systemet med stjärnor introducerades under 1930-talet. I Guide Michelin betygsätts maten (och bara maten) med stjärnor.

Betyg för service, miljö och övriga intryck belönas med korslagda bestick (1–5 bestick) och hotell belönas på samma sätt för sin miljö/komfort med hussymboler i olika storlekar. Röda bestick och hussymboler ges till särskilt trevliga etablissemang.

- Tre stjärnor i Guide Michelin betyder att en restaurang är "värd en resa i sig"
- Två stjärnor betyder att restaurangen är "värd en omväg"
- En stjärna betyder att det är en "exceptionellt bra restaurang i sin kategori".

Stjärnorna delas ut endast baserat på maten som serveras. Fem kriterier vägleder inspektörerna i bedömningen:

1. Kvaliteten på råvarorna
2. "Hantverket" – smaken och tillagningen
3. "Personligheten" – hur välkocken lyckats hitta ett eget uttryck
4. Värde för pengarna
5. Kvalitet över tid – det ska vara en lika fantastisk upplevelse oavsett när du besöker restaurangen.

## Erfarna inspektörer

Ofta har Guide Michelin-inspektörerna en gedigen grundutbildning på restaurang- eller hotellskolor och flera års erfarenhet från branschen. Därefter genomgår de en sex månader lång internutbildning där man skapar en samsyn kring hur mat ska bedömas och de olika kriterierna. Det ska vara samma typ av bedömning oavsett vilken inspektör som besöker en restaurang. Till sist besöker man restauranger tillsammans med en erfaren inspektör under flera månader för att försäkra att bedömningarna görs på samma sätt av alla inspektörer. Till slut gör de egna inspektioner.

Alla Guide Michelin-inspektörer är anonyma för att försäkra läsarna av guiden om att inspektörerna inte får någon speciell service utan behandlas på samma sätt som vilken gäst som helst. Anonymiteten och oberoendet är viktiga för att garantera Guide Michelins rykte.

Den guide som omfattar Sverige och de nordiska länderna heter Guide Michelin Main Cities of Europe 2010. Det finns landsguider – exempelvis Guide Michelin France och stadsguider, exempelvis Guide Michelin London. Nytt sedan 2006 är att Guide Michelin nu även omfattar städer utanför Europa.



## Guiden i din iPhone

Nu går det också att ladda ned Guide Michelin som en applikation till iPhone. På så sätt kan man lätt hitta till närmsta stjärnkrog och bra hotell. Applikationen hittar du i din iPhones "App Store" om du söker på "guide michelin". ■







## Danmarks Mr Däck pensionerad

Fredagen den 26 mars avtackades Danmarks Mr Däckbranschen, Torben Skovgaard. Efter 27 års trogen tjänst var det nu dags att träda tillbaka från Däckbranchens Fællesråd för en yngre kraft, Volker Nitz. DRF var på plats och avtackade Torben respektive uppmuntrade Volker, genom ordföranden Sven-Erik Fritz och Ritva Linde från DRF:s kansli.



Sven-Erik Fritz överräcker ABBA Golden Hits (inslagen) till avgående Torben Skovgaard, medan Volker Nitz just tagit emot ett exemplar av Däckets historia.

## Michelin och AGCO samarbetar

Michelin och traktortillverkaren (m.m.) AGCO har ingått ett långsiktigt samarbetsavtal för att arbeta tillsammans inom forskning och utveckling, marknadsföring och logistik.

Det nya avtalet innebär bland annat att AGCO utrustar några av sina nya traktorer med Michelin-däck, som nu monterats på bland andra Challenger 975 och Massey Ferguson LRT.



## Vägmärken för dubbdäckförbud

Ett vägmärke som anger dubbdäckförbud är ett av de fyra nya vägmärken som regeringen nyligen har beslutat införa i vägmärkesförordningen. De nya märkena träder i kraft den 15 maj och då kan vi förutom dubbdäckförbud (detta dröjer kanske ett tag) möta upplysningar om handelsområde, hantverk och gårdsbutik.



## Uppdaterat informationsmaterial om somnardäck

Däckbranchens Informationsråds folder respektive affisch om somnardäck finns nu i nytryckta versioner, uppdaterade med nya lagar och regler om däck som trätt i kraft under det senaste året.

Broschyrställ och broschyrer om somnardäck kan beställas genom Däckbranchens Informationsråd till självkostnadspris. Affischerna kan beställas i upp till fem ex utan kostnad. Den som vill ha en beställningsblankett kan ladda ner en pdf-fil på [www.dackinfo.se](http://www.dackinfo.se) eller kontakta Däckbranchens Informationsråd (tel 0340-67 30 01, fax 0340-849 50, [info@dackinfo.se](mailto:info@dackinfo.se)). Motsvarande material för vinter-

däck håller på att uppdateras och kommer att finnas för beställning inför hösten.

- Foldern och affischen om somnardäck ger svar på många frågor om däck och är ett bra stöd för däckspecialister som vill motivera sina kunder att köra på bra däck, säger Pontus Grönvall, Däckbranchens Informationsråd.

Materialet används även flitigt av andra, exempelvis trafikskolor, Bilprovningsenheten och NTF.

Ni som har gamla foldrar och affischer i lager bör lägga dessa i pappersåtervinningen och i stället beställa nya, med korrekt information.

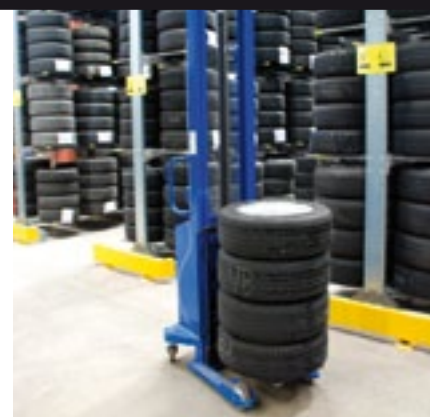
## EN REVOLUTION INOM DÄCKHANTERING!

## 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 däcksets 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](mailto:info@svenskalagersystem.se) | [www.svenskalagersystem.se](http://www.svenskalagersystem.se)



 Svenska Lager



# Kvalitetssäkring av däckverkstäder

DET SKA BLI trevligare att besöka däckverkstäder. Kunden ska få personlig service av kompetent personal och känna sig tryggt med att arbetet på fordonet har utförts på ett korrekt sätt och med kundens säkerhet i fokus. Det ska också bli enklare för konsumenten att förstå däckverkstädernas priser.

Detta är bakgrunden till och syftet med den kvalitetssäkring av däckverkstäder som Michelin tagit initiativ till. Det praktiska jobbet med certifieringen sköts av Sveriges Tekniska Forskningsinstitut AB:

– Våra revisorer granskar varje år de däckverkstäder som deltar i programmet och bedömer hur väl de lever upp till de krav som är satta

av Michelin, säger Rina Brundin, försäljningsansvarig på sektionen Ledningssystem inom Sveriges Tekniska Forskningsinstitut AB.

Michelins kvalitetscertifiering är jämförbar med andra certifieringssystem, men här har alltså Michelins däckexperter fastställt kriterierna. Kvalitetscertifieringen tilldelas däckspecialister som lever upp till höga krav på kompetens, kundvård och arbetsmiljö.

– För Michelin handlar certifieringen om att säkerställa att kvaliteten i våra produkter når konsumenterna. Ett felaktigt monterat och balanserat däck ger inte rätt prestanda eller säkerhet åt din bil, säger Julia Klingspor på Michelin. ■

## Godkända och kvalitetssäkrade däckverkstäder 2010:

Sjöbo Gummiverkstad i Sjöbo, Österlen Vulk i Gärsnäs, Österlen Vulk i Simrishamn, H-däck i Västerås, Roine Lindbergs Gummi i Stockholm, Gummicentralen i Vällingby, Hjulhuset i Löddeköpinge, Jocke Sjödins Däckshop i Sollefteå och Falu Däckservice i Falun.



## Ny ordförande NTF Stockholms län

Christer Candal är ny ordförande i NTF Stockholms län. Han har nyligen pensionerats som hamnchef i Kapellskär, med tidigare erfarenheter bland annat som kommunalråd och officer i marinen. Ny vice ordförande är Anders Karpesjö, vd för Däckspecialisternas Riksförbund (DRF).

NTF Stockholms län står liksom NTF i sin helhet inför stora omvälvningar efter statens indragna verksamhetsbidrag. Christers och den nya styrelsens största utmaning är fusionering av NTF:s länsförbund i Stockholm och Gotland.



## Nyhet från Nankang

Eco-1 är det senaste personbilsdäcket från taiwanesiska Nankang. Det nya däcket är enligt företaget tillverkat av en mer miljövänlig gummiblandning än tidigare, det har en mönsterdesign som minskar rullmotståndet och därmed bränsleförbrukningen och det ska ha ett mycket bra grepp vid alla typer av väglag.

I Sverige säljs Nankang endast via Däckteam och initialt finns Eco-1 bara i dimensionen 195/65R15.



## "Grön" punkteringsväska

I USA har Nutek LLC lanserat ett "Flat Tire Survival kit", en speciell punkteringsväska med miljöpositiva produkter som kan vara bra att ha i händelse av punktering. I väskan finns "gröna" produkter som till exempel rostlösande medel mot trilskskade hjulbultar, rengöringsmedel för händer och verktyg samt även däcktryckmätare. Pris i USA cirka 20 dollar.



## Miljödäck med återvunnet material

Japanska Toyo Tires har presenterat sitt nya miljödäck Proxes Ne och är – enligt egen utsaga – den första däcktillverkare i världen som arbetar på miljöförbättring i hela kedjan från produktion till förbrukat däck.

Miljövinsterna sker i flera led. Först vid tillverkningen, då man använder återvunnen polyester i stommen. Därmed behövs inga nya oljor, vilket minskar CO2-utsläppen i detta moment med 52 procent och energiåtgången med 84 procent.

När däcken sedan används av kunderna bidrar det till minskad bränsleförbrukning, eftersom Proxes Ne (enligt Toyo) har cirka 15 procent lägre rullmotstånd än Toyos tidigare lätttrullande däck CF1.

Till miljövinsterna räknar man också den lägre ljudnivån från Proxes Ne, som bland annat uppnåtts med det gjutna räfflor vars uppgift är att sönderdela den komprimerade luftströmmen i varje långsgående dräneringsfåra.

För att främja användandet av miljödäck kommer en returavgift att utbetalas om kunden väljer att återmontera nya Toyo miljödäck.

Nordisk Däck Import AB har agenturen för Toyo Tires, som säljs via däckkedjan SDS och bildelskedjan Autoexperten samt hos anslutna verkstäder till Autoexperten.

## 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 kedjedrift för minimal belastning och skapar en bra arbetsmiljö. Öka din lagringskapacitet 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



 Svenska Lager







## Nytt dubbat SUV-däck från Nokian

**NOKIANS NYA DUBBDÄCK** för stadsjeepar heter Hakkapeliitta 7 SUV och har utvecklats för varierande nordiska förhållanden med snabba skiftningar både när det gäller temperatur och väglag.

Däcket har en ny dubbteknik kallad Air Claw Technology, som ska ge däckets stabila och komfortabla köregenskaper. Innovationen påminner om dämpningen på sportskor av god kvalitet; däckets små lufthål som ska dämpa dubbislaget och dubbvibrationerna vid vägkontakt samt bidra till lägre ljudnivå, mindre väglag och längre hållbarhet för dubbarna.

Nya breda "ankardubbar" med många kanter ska ge bättre grepp på halt underlag. Däckets så kallade björnklor, som även finns på andra Hakkapeliitta vinterdäck. De ska hålla dubbarna i rak position genom att spänna mönsterklackarna optimalt vid inbromsning. Däckets har även den nya generationens Eco Stud System, en dubbdyna under varje dubb som effektiviserar dubbarnas funktion och dämpar dubbislagen mot vägen.

En ny gummiblandning har ut-

vecklats särskilt för vinter-SUV-däck. Den innehåller naturgummi och silica, men även rapsolja som ska ge bättre grepp på is samt bra skydd mot rivskador från vassa stenar etc.

På däckets slitbana finns slitagevarnaren (Driving Safety Indicator, DSI) som Nokian Tyres har utvecklat och patenterat. Slitagevarnaren finns på alla Nokian däck. Siffrorna mitt på däckets visar huvudspårens mönsterdjup i millimeter, när däckets slits försvinner ett nummer i taget.

- Kontrollerade, välbalanserade greppegenskaper är viktigt för tunga SUV-bilar med hög prestanda. Särskilt viktigt är ett säkert sidgrepp för att det höga fordonet ska kunna behålla sin stabilitet och sina köregenskaper även vid en snabbundanmanöver. Nokian Hakkapeliitta SUV 7 har på skulderna graderade slaskkilar som är skräddarsydda för SUV-bilar. Slaskkilarna plogar effektivt bort snö och slask mellan däckets och vägen, säger Teppo Huovila, produktutvecklingsdirektör på Nokian Tyres.

Nokian Hakkapeliitta 7 SUV finns i början i 21 dimensioner, från 16 tum till 21 tum. ■

## 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.

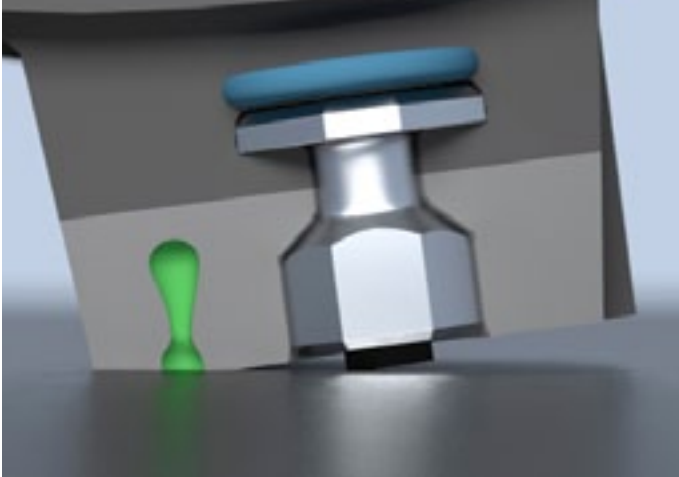
Vi erbjuder dig allt det stöd som gjort oss till branschens starkaste kedja; en välkänd profilering av butik och verkstad, riksomfattande kampanjer med attraktiva erbjudanden och kostnadsfri rådgivning inom allt från marknadsföring till val av produktsortiment.

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

Hakkapeliitta 7 SUV har en ny dubbteknik kallad Air Claw Technology, som ska ge däckets stabila och komfortabla köregenskaper.



# 80 procent av Europas bilister kör med för lågt lufttryck

Säkerhetskontroller på 52 400 bilar i 15 EU-länder under 2009 visade att 81 procent av bilisterna körde med för lågt lufttryck. Detta leder till ett årligt bränsleslöseri på 4 miljarder (4 000 000 000) liter, motsvarande ett värde på 5,2 miljarder euro, och dessutom till onödigt ökad CO<sub>2</sub>-utsläpp på 9,3 miljoner ton. **TEXT** Björn Sundfeldt

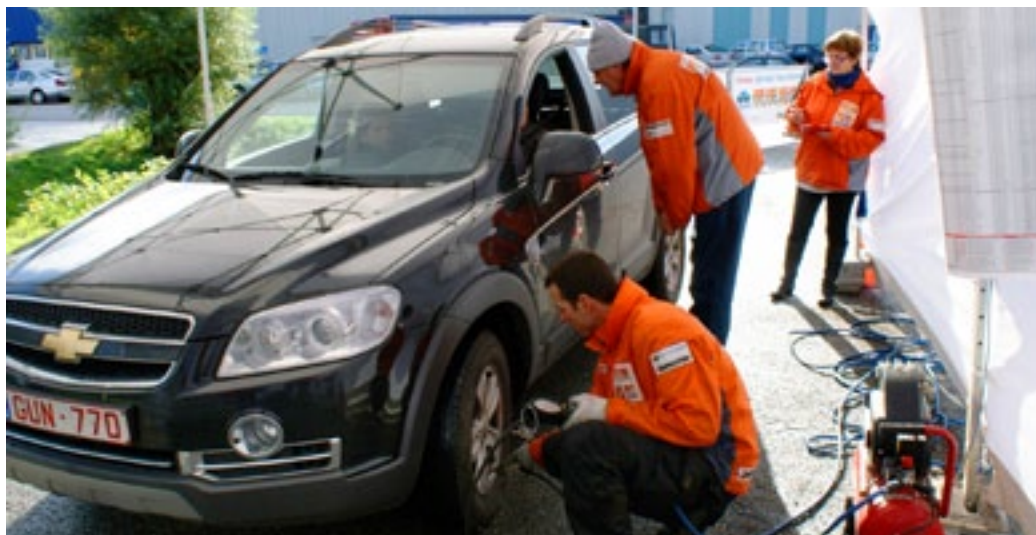
**DE 52 400** däckkontrollerna genomfördes av Bridgestone vid affärscentra och allmänna parkeringar över hela Europa under 2009. De ingår som en del i "Think Before You Drive" (Tänk innan du kör) – en kampanj för trafiksäkerhetsutbildning som drogs igång 2005. Den genomförs över hela världen på gemensamt initiativ av FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), Bridgestone Corporation och nationella motorföreningar.

En analys av resultatet visar att 26,5 procent av bilisterna körde på däck med mycket lågt lufttryck (minst 0,5 bar under det lufttryck som rekommenderas av tillverkaren) och 7,5 procent tog stora säkerhetsrisker genom att köra med extremt lågt lufttryck (minst 0,75 bar under det rekommenderade lufttrycket).

Nästan 17 procent av däcken var dessutom så slitna att deras mönsterdjup underskrider EU:s minimigräns på 1,6 mm. Cirka nio procent av de kontrollerade däcken var både svårt slitna och hade extremt lågt lufttryck – inte helt oväntat eftersom mycket lågt lufttryck medför kraftigt ökat slitage.

## Lågt lufttryck ökar rullmotståndet

Resultatet antyder att många bilägare är omedvetna om att det är naturligt att däck förlorar tryck med tiden, på samma sätt som ballonger, och att körning på däck med felaktigt tryck inte bara är farligt, utan också leder till ökad bränsleförbrukning och betydande CO<sub>2</sub>-utsläpp. Detta beror på att trycket i däcken har stort inflytande på rullmotståndet, vilket i sig är en viktig avgörande faktor för hur mycket bränsle fordonet förbrukar. Beroende på vägtyp och körsätt motsvarar rullmotståndet 18–26 procent av fordonets totala kraft. Eftersom lågt tryck i däcken ökar rullmotståndet, så påverkar detta direkt fordonets bränsleeffektivitet och utsläpp.



Att köra med för lågt lufttryck och med otillräckligt mönsterdjup är dessutom farligt. Förarens kontroll över bilen minskar och fordonets tendens att driva ur kurs ökar när trycket i däcken minskar. Lågt lufttryck har också extremt negativ effekt på däckens hållbarhet, eftersom det orsakar extra slitage på däckens skuldra, vilket alstrar värme vid däckets sidoväggar. Av dessa skäl riskerar bilister som kör med extremt lågt lufttryck att drabbas av däckhaveri.

Däck som har slitits ned under det tillåtna mönsterdjupet utgör en omedelbar säkerhetsrisk. För en bil som körs på däck med ett mönsterdjup under 1,6 mm reduceras den hastighet vid vilken vattenplaning uppstår med upp till 40 procent. ■

**Fotnot:** Av undersökningen framgår inte hur ökningen av bränsleförbrukningen vid lågt lufttryck har beräknats. Eftersom förbrukningsökningen varierar mellan olika typer av däck och bilar får siffrorna i undersökningen anses vara ungefärliga.

För åtta år sedan genomförde Bilprovningen i Sverige en likande undersökning, som inte var lika omfattande och inte gav lika alarmerande resultat. Bilprovningen undersökte däcken på närmare tusen slumpvis utvalda bilar. 20 procent av bilarna hade i genomsnitt 20 procent för lågt lufttryck. Vid praktiska tester med tio olika bilar med varierande motorstyrka, storlek och däckfabrikat resulterade 20 procent för lågt lufttryck i en ökning av bränsleförbrukningen med 3 procent.

Även i Sverige visar undersökningar på att bilisterna är dåliga på att hålla koll på lufttrycket. Vid de däckrazzior som brukar genomföras på hösten anger sju av tio tillfrågade bilister att de inte har kollat lufttrycket den senaste månaden eller inte vet när det gjorde senast. Kampanj Däckrazzia drivs gemensamt av NTF, Polisen, Trafikverket, Däckbranschen och Bilprovningen. I höst genomförs däckrazzior på olika platser runt om i landet den 3 till 10 september.

## Resultat däckkontroll 2009

- **26,5%** av de kontrollerade fordonen hade mycket lågt lufttryck (7,5% hade extremt lågt lufttryck).
- **9%** av bilisterna äventyrade sin säkerhet genom att köra på extremt slitna däck med extremt lågt lufttryck.
- **3%** av de kontrollerade däcken har fått livstiden förkortad med 50% på grund av för lågt lufttryck.
- **16,6%** av de kontrollerade däcken hade olagligt lågt mönsterdjup (under 1,6 mm).



## Konsekvenser

- 28,2 miljoner däck måste kasseras i för tid på grund av onödigt slitage
- Däckens rullmotstånd motsvarar 18–26% av fordonets totala kraft
- 26,5% av de kontrollerade forarna drabbas av betydligt förhöjd bränslekonsumtion på grund av för lågt lufttryck
- Lågt lufttryck innebär att 5,2 miljarder euro och 4 miljarder liter går till spillo.
- Detta medför ytterligare 9,3 miljoner ton CO<sub>2</sub>-utsläpp.
- Det motsvarar extra utsläpp på 3,47 g/km CO<sub>2</sub> för varje bil på Europas vägar.
- De totala extra kostnaderna, inklusive ökat slitage och ökad bränsleförbrukning, uppgår till 7,7 miljarder euro per år.



# Framtidens däck får lägre rullmotstånd

**LÄGRE RULLMOTSTÅND** kommer vid sidan av säkerhetsaspekterna att dominera utvecklingen av nya däck. Redan i dag kan bilägaren sänka förbrukningen med upp till fem procent genom att välja rätt däck, enligt Nokians Teppo Huovila.

– Genom att välja ett sommar-däck med lågt rullmotstånd kan bilägaren minska bilens bränsleförbrukning med upp till 0,5 liter per 100 kilometer. Samtidigt minskar bilens koldioxidutsläpp, hävdar Teppo Huovila, produktutvecklingsdirektör på Nokian Tyres.

Lättrullande däck spelar en viktig roll för framtida el- och hybridbilar. Körsträckan med eldrift per laddning kan öka avsevärt när däcken har lågt rullmotstånd.

Nokian Tyres tror att år 2015 kommer de bästa personbilsdäcken att minska bränsleförbrukningen med cirka 5 procent, jämfört med dagens bästa däck, utan att säkerhetsegenskaperna blir sämre.

Även EU:s nya klassificeringssystem för däck sätter fart på utvecklingen av nya miljövänliga däck. Senast i november 2012 måste alla däck som säljs inom EU-området

ha ett klistermärke som anger i vilken klass däcket tillhör. Systemet liknar det som hushållsapparater



redan har. Däcken delas i klasser A, B, C, D, E, F och G. Den gröna A-klassen är bäst och den röda G-klassen sämst. Klassificeringen visar hur mycket ett däck påverkar bilens bränsleförbrukning och hur bra bromsgrepp däcket ger på våt väg. Dessutom anges hur många decibel däckljudet är utanför bilen.

De bästa däcken på marknaden i dag ligger i klass C enligt den nya klassificeringen, men många av däcken hamnar i klasserna G, F och E. Ett lyft till en högre klass innebär i praktiken att bränsleförbruk-

ningen på en normalstor personbil minskar med 2–3 procent.

## Nokians prototypdäck rullade 129 meter

I ett rullmotståndstest som Nokian Tyres genomförde nyligen jämfördes tre olika däcktyper med samma dimension; ett sommar-däck med miljöprofil som redan finns på marknaden, friktionsdäcket Nokian Hakkapeliitta R och Nokian Tyres prototypdäck.

För att eliminera vind och annan väderpåverkan genomfördes testet inomhus. En Toyota Prius släpptes från en ramp och fick rulla med fri-

växeln på tills bilen stannade. Ju längre bilen rullade desto mindre rullmotstånd.

Absolut längst, 129 meter, rullade Nokians nya prototypdäck. Friktdäcket Nokian Hakkapeliitta R rullade 99,5 meter och sommar-däcket med miljöprofil 78,9 meter.

– Prototypdäcket har ett rullmotstånd som nästan skulle placera det i klass A i EU:s kommande däckklassificeringssystem. Utvecklingen och produktionen av ett däck med så lågt rullmotstånd ställer stora krav på däckets konstruktion. Det behövs specialmaterial och lägre toleranser, säger Teppo Huovila. ■



I ett rullmotståndstest som Nokian Tyres genomförde nyligen jämfördes tre olika däcktyper med samma dimension. Nokians nya prototypdäck rullade 129 meter, vilket var absolut längst.

## Hornsgatan – ett prov utan värde

**DET OMTALADE FÖRSÖKET** med dubbdäcksförbud på Hornsgatan i Stockholm blev ett prov utan värde. Vägbanan har varit ovanligt fuktig och snöig under vintern, vilket minskat antalet partiklar. Att jämföra med tidigare vintrar går därför inte och vad förbudet har haft för effekt blir omöjligt att utvärdera.

Samtidigt visar undersökningar från miljöförvaltningen att cirka 40 procent av bilisterna trotsade förbudet. Trafikpolisens i city, Carl Gustav Wrangel, har redan från början sagt att trafikpolisen inte prioriterar att kontrollera dubbdäck utan att minska antalet döda och skadade i trafiken.

Däremot har närpolis och ordningspolis genomfört dubbkontroller och bötfällt ett drygt 50-tal bilister som struntat i förbudet.

Struntar i att det inte går att utvärdera försöket gör också flera andra kommuner i landet.

I centrala Uppsala blir det till exempel förbud mot dubbdäck nästa vinter.

I Göteborg har Trafikkontoret beslutat om samma sak på vissa gator, trots att man inte vet vilka effekter dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har haft.

– Det påverkar inte oss. Vi tror att förbudet behövs för att minska partikelhalterna ytterligare, för vi vet att dubbdäcksanvändningen är den viktigaste källan till partikelspridning, säger Anders Roth på Trafikkontoret i Göteborg – som därmed vet mer än de forskare som studerat frågan. ■



Anders Roth, Trafikkontoret i Göteborg.

**Lugn...**  
**Vi är i sta´n på da´n**

**Kransens Gummi - din totalleverantör**

0156 – 419 90

Kransens Gummi [info@kransensgummi.se](mailto:info@kransensgummi.se)

# Traktorsamarbete mellan Trelleborg och New Holland

**TRELLEBORG BLIR EXKLUSIV** däckleverantör till två specialvarianter av New Hollands Blue Power-traktorer – T7070 AutoCommand och T7060 PowerCommand.

Blue Power lanserades av New Holland för att fira att företaget tilldelats både Tractor of the Year®-priset 2010 och konstruktionspriset Golden Tractor for Design – vilket är en repris från 2008, då man vann samma priser.

New Holland valde Trelleborg som samarbetspartner för Blue Power-traktorerna bland annat tack vare "Trelleborgs specialistkunskaper inom lantbrukssektorn och kapacitet att kunna ge professionell teknisk assistans på fältet".

Samarbetsavtalet mellan Trelleborg Wheel Systems och New Holland Agriculture är ett strategiskt steg, där företagen ska samarbeta inom produktinnovation och marknadsföring. Syftet är också att "erbjuda kunden en lösning i absolut toppklass, framtagen för att maximera produktiviteten, vara enkel att använda och ge god komfort."

Blue Power-traktorerna T7070 AutoCommand och T7060 PowerCommand Blue Power kommer att utrustas med Trelleborgdäck av typ TM800, TM900HP och TM700. ■



## 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





## Nytt industridäck från Trelleborg

**TRELLEBORG LANSERAR I** dagarna den nya däckserien **EXPERT**, som enligt företaget har utvecklats för svårast tänkbara arbetsförhållanden med mycket höga belastningar och konstant drift. Med sin större diameter, bredare kontaktyta och större mönsterdjup ska däcket ge fördelar som längre livslängd och sänkta totalkostnader.

Trelleborg Wheel Systems premiärvisar industridäcken i **EXPERT**-serien på Logistik & Transport-mäs-

san på Svenska Mässan i Göteborg 4-6 maj.

Enligt Trelleborg tillverkas **EXPERT**-däcken av gummiblandningar i högsta kvalitet som tål höga belastningar och som dessutom är non-markering (lämnar inga märken på golvet). Vidare ska däckens elasticitet och rullmotstånd motverka värmeuppbyggnaden som uppstår vid konstant drift.

Däcken kan fås monterade på fälg i dimensioner från 8 till 20 tum. ■

## Nya medlemmar i DRF

PRODOB AB, Infra Däck & Bilservice AB (Däckteam)	Upplands Väsby
Bil och Däck i Falköping (Däckpoolen)	Falköping
C-L Däckservice (Däckpoolen)	Dalum
Rudskoga Bil & Däckservice AB (Däckpoolen)	Kristinehamn
Hyr & Däckcenter i Örebro AB (Däckpoolen)	Örebro
Essinge Däckhotell AB (Däckpoolen)	Stockholm
Verkstan i Öxnered AB (EM partner)	Vänersborg
Nordemans Bil AB (First stop)	Lycksele
Däckhuset i Kalmar AB (First stop)	Kalmar
Magnussons Däckservice i Eksjö AB (Dekpartner)	Eksjö

## Kallelse till årsmöte 2010

Årsmötet hålls i Malmö fredagen den 21 maj 2010.



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

[www.drf.se](http://www.drf.se)

# 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**

Prestanda Comfort

**KU39**

Sport Comfort



[www.dawadack.se](http://www.dawadack.se)





# Utslitna däck en värdefull resurs

Däck med ett mönster som understiger 1,6 millimeter är alls inte värdelösa. Gamla däck har blivit en resurs. De kan användas på många sätt och till mycket. Numera återvinns praktiskt taget 100 procent av alla gamla däck. **TEXT** Arne A Jansson



## ” Vi jobbar för att alla däck ska återvinnas på ett klokt och miljömässigt hållbart sätt.



FOTO Åke Gummarsson

Lars Åman, vd Svensk Däckåtervinning AB

**ATT GAMLA DÄCK** bara duger till gungor i lekparkar och fendrar på skärgårdsbryggor torde vara en tämligen vanlig uppfattning hos många människor. Men sedan mitten av 1990-talet är det en grav missuppfattning. Nu ingår gamla däck i kretsloppet!

Svensk Däckåtervinning AB, SDAB, bildades 1994 och kom igång med den operativa verksamheten året därpå. Nu har man samlat in drygt en miljon ton däck som får nya liv. För ett par decennier sedan skulle de flesta ha hamnat på tippen eller ute i skogen. Nu ger de ny energi, blir återvunnet material eller ersätter annat material.

En liten del, bara ett par procent, kommer att rulla igen på vägarna i form av regummerade däck. En lite större del blir faktiskt nya vägar i form av beläggning, drygt tio procent blir sprängmattor och den allra största delen blir till värmeenergi. Cementindustrin på Gotland tar hand om nära 35 procent av den totala mängden som bränns i kalkugnarna. Cirka 20 procent bränns i energi- och värmeverk, bland andra Händelöverken i Norrköping.

### Framtidsvisioner

Lars Åman är vd för SDAB sedan starten. Han kan känna sig ganska nöjd med resultatet nu när nästan alla gamla däck återvinnas. SDAB ägs av Däck-, Fälg- och Tillbehörleverantörernas Förening DFTF och Däckspecialisternas Riksförbund med regummeringssektionen RS. Verksamheten drivs helt utan vinstintresse. Förr återvanns bara tio procent av alla däck, när SDAB startade omkring hälften. Nu har man nästan nått slutmålet och den andel som hamnar på tippen har gått ner från 60 procent till 5.

– Vi jobbar för att alla däck ska återvinnas på ett klokt och miljömässigt hållbart sätt, säger Lars.

Han tror också att framtiden rymmer många nya användningsområden för däck som slutat sluka kilometer på vägarna.

– Däck är ett bra bränslealternativ i brännugnarna på kalkbruken och i värmekraftverken. Det har högre värmevärde än kol – och däck består ju till stora delar av kol och olja.

### Vägbankar och bullervallar

Gamla däck kan användas i många former – som rejäla bitar till sprängmattor, som finkornigt granulat, som klipp och som den storlek som kallas chips.

Granulatet används i dag som ett miljömässigt bra alternativ i konstgräsplaner och till inblandning i asfalt. Däckklipp kan bli ett attraktivt material för anläggningsbranschen i infrastruktursammanhang – i vägbankar, bullervallar och dräneringslager i deponier.

– Gummi är ett lätt material som ger flera fördelar framför andra material. En kubikmeter sten väger två ton och en kubikmeter gummi väger bara fjärdedelen, 500 kilo. Det ger utslag på flera områden,

inte minst när det ska transporteras, konstaterar Lars Åman.

### Täcker tippar

När det gäller deponier finns ett aktuellt fall från Trollhättan. Kommunen fick i mars i år klartecken av Miljööverdomstolen att använda däckklipp som dräneringslager när man skulle stänga en soptipp. För ett par år sedan ansökte kommunen hos Länsstyrelsen i Västra Götaland att få använda den metoden, men då blev beskedet nej. Miljödomstolen gick dock på kommunens linje och då överklagade Länsstyrelsen till Miljööverdomstolen, som alltså nu fastslagit att förfarandet med däckklipp som dräneringslager är helt i sin ordning.

– Många deponier kommer att stängas de närmaste åren och då kommer säkert däckklipp att kunna bli det 50–70 centimeter tjocka dräneringslager som man annars ofta använder sten till, säger Lars Åman.

På kontinenten pågår tester att använda klippta däck som reduktionsmedel i stålverken. Det är ett spännande framtida användningsområde.

Allting har en ände, utom korven som har två – men gamla däck har ingen. De får nya liv om och om igen, fast i nya former. ■





# Du kör säkrast på gamla däck!

Det trodde du nog inte: Att du kör säkrast, skonammast för miljön och mest komfortabelt på dina gamla utslitna däck! Förutsättningen är bara att däcken malts ner och fått ett nytt liv som vägbeläggning. Gummiasfalt är ett lyckat sätt att återanvända uttjänta däck. TEXT Arne A Jansson

**FÖR FYRA ÅR** sedan startade dåvarande Vägverket tillsammans med flera entreprenörer ett projekt om gummiasfalt. Projektet avslutas och utvärderas slutligt i år, men redan nu är erfarenheterna mycket goda. Gummiasfalten är dyrare att lägga ut, men blir billigare i längden därför att den håller längre och kräver mindre underhåll.

Förutom sänkta underhållskostnader väntar man sig högre trafiksäkerhet därför att väggreppet blir bättre vid alla väderlekstyper. Miljömässigt vinner man fördelar genom att gummiasfalten inte släpper ifrån sig lika mycket partiklar ens när den utsätts för dubbdäck. Bullernivån sänks också avsevärt.

## **Slitstark**

VTI, Väg- och Transportforskningsinstitutet, säger i en rapport att gummiasfalt har bra egenskaper, främst god nötningsresistens och långsam sprickutveckling samt att det har god beständighet, det vill säga att beläggningen är slitstark.

Noggranna studier har gjorts av användningen av gamla däck i vägbeläggningen. Gummi från gamla däck innehåller ämnen som kan vara skadliga, till exempel högaromatiska oljor, HA-oljor, som är cancerframkallande. Men resultaten av analyserna är hittills att risken för miljöpåverkan är liten.



IVL Svenska Miljöinstitutet AB gjorde 2004–2005 en så kallad livscykelanalys och konstaterade att utsläppen av bly, nickel, krom och kadmium genom lakning snarare minskar när man i stället för traditionellt material använder gamla däck i fotbollsplaner, över deponier, i asfalt och bullervallar liksom vid förbränning.

I framtiden minskar också risken för miljöpåverkan. Numera är alla nytillverkade däck HA-fria. Goodyear har till och med fått ett nytt däck Svanenmärkt, vilket innebär att det uppfyller kraven för låg energiåtgång vid tillverkning, frihet från skadliga kemikalier samt utsläpp vid avfallshantering.

Mats Wendel, som är Trafikverkets (före detta Vägverket) nationelle samordnare för vägbeläggning, berättar att Vägverket under projektiden lagt ut 60 000 ton asfaltmassa med gummitillsats på omkring 15 vägsträckor och sammanlagt 60 kilo-

meter. I den asfalten har man blandat in 1000 ton gummigranulat, alltså gamla bildäck malda till gummikorn med en storlek på ungefär en millimeter.

#### Jämförande prov

En av provsträckorna är den starkt trafikerade delen av E18 mellan Järva Krog och Bergshamra utanför Stockholm. Där har körfälten belagts med tre olika asfaltblandningar, varav en med gummitillsats.

Mats Wendel berättar att gummi använts i vägbeläggningar i nära 30 år i USA och att den metod man nu vidareutvecklat är ett koncept som används i Arizona. Delstaten har ett mycket växlande klimat, inte bara ständigt sommar och heta vägbanor utan även "svensk" vinteruppe i norr, mot Utah.

#### Specialblandare

Även i Sverige har man tidigare provat gummiinblandning i asfalt,

” Framtiden för gummiasfalt ser ljus ut. Men för att det ska bli ett etablerat koncept för våra vägar krävs att branschen – beställare, leverantörer och entreprenörer – arbetar tillsammans.

men den metod och det recept man nu använder är nytt. I en speciell blandningsutrustning, som är mobil och placeras i anslutning till asfaltverket, tillförs gummigranulat i noga avvägd mängd till bindemedlet bitumen. Granulatet består av enbart gummi. Stål och fiber från armeringen (corden) i däcken avskiljs vid finfördelningen av däcken.

Jämfört med traditionell asfalt kan underhålls- och ersättningsperioderna sträckas ut betydligt när

man använder gummiasfalt. Den slits mindre, den tål påfrestningen från dubbdäck bättre, får mindre sprickbildningar och är elastisk.

– Vårt projekt har varit framgångsrikt, så framtiden för gummiasfalt ser ljus ut. Vi har visat att gummiasfalt fungerar och har många fördelar, men för att det ska bli ett etablerat koncept för våra vägar krävs att branschen – beställare, leverantörer och entreprenörer – arbetar tillsammans, avslutar Mats Wendel. ■



Gummiasfalten slits mindre, tål påfrestningen från dubbdäck bättre, får mindre sprickbildningar och är elastisk.

FOTO Mats Wendel



# 20 kronor för återvinningen

Gamla utslitna däck får inte hamna i skogen och på avskrädeshögar längs vägarna. I stället ska de i möjligaste mån återvinnas och återanvändas i någon form. **TEXT** Arne A Jansson

**FÖRORDNINGEN OM** producentansvar för däck är ett resultat av Kretsloppspropositionen 1992-1993 och gäller sedan 1994. Den innebär att den som placerar däck på marknaden – importerar eller säljer – måste ta ansvar för hur däcken hanteras när de tjänat ut.

Producentansvaret gäller även för en rad andra produkter, till exempel bilar, el-produkter, elektronik, papper, glas, metall, med mera. De olika branscherna har bildat materialbolag, som samordnar ansvaret för insamling och återvinning. När du köper till exem-

pel en burk smörgåsgurka så betalar du en liten slant för att glasburken ska återvinnas och även en liten slant för att plåtlocket ska tas om hand och återanvändas i någon form.

Likadant är det när man köper nya däck till bilen. När det gäller däck heter bolaget Svensk Däckåtervinning AB, SDAB. Naturvårdsverket är övervakande myndighet.

Sedan förordningen trädde i kraft läggs en återvinningsavgift till priset på nya däck. Avgiften finansierar bearbetning och återvinning av uttjänta däck så att de pånyttföds i en ny funktion, till

exempel som vägbeläggning.

Återvinningsavgiften varierar beroende på däckens storlek och den är inbakad i priset. Den som köper en omgång nya däck till bilen eller motorcykeln märker inte pålagan.

Cykeldäck och skottkärrsdäck är liksom innerslangar undantagna från förordningen och befriade från avgift. De är en så försvinnande liten del i det hela.

Avgifterna är beräknade efter hanteringskostnaderna. För närvarande är den lägsta avgiften 16 kronor per däck plus moms och gäller den

så kallade Kategori I. Där ingår i huvudsak personbilsdäck, mindre dimensioner av lastbilsdäck och motorcykeldäck. Med dagens pris ökar kostnaden för en ny uppsättning däck till familjebilen med 80 kronor –  $16 \times 4 = 64$  plus 25 procent moms. Många däckverkstäder specificerar avgiften trots att det inte finns något krav på det.

För större lastvagnsdäck är avgiften 100 kronor och allra högst är den för jättedäck till entreprenadmaskiner. För sådana däck, som är större än 29 tum, är avgiften 1 000 kronor plus moms. ■



# 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-Fullpartners: Jonssons Gummi Skellefteå,  
Bengts Däckservice Hedesunda, Skinnskattebergs Bilplåt.



# Konstig återvinning

En konstskandal är måhända i vardande och det beror i så fall på DäckDebatts ambitiösa däckkonstredaktörs grävande journalistik. På Moderna Museets filial i Malmö finns världens förmodligen dyraste uttjänta däck. Det handlar om konst, stor konst – men är den äkta eller falsk? TEXT Anders Karpesjö, DäckDebatts däckkonstredaktör





## DEN AMERIKANSKE KONSTNÄREN

Robert Rauschenbergs berömda verk "Monogram" är ett av de mer udda sätten att återvinna uttjänta däck – och nu väcks frågan om det är rätt däck? Eller om originalet försvann av misstag och i hemlighet ersattes av ett svensktillverkat däck?

Enligt historien hittade Rauschenberg år 1955 av en tillfällighet en uppstoppad get i en antikaffär på Manhattan i New York. Den hade hamnat där av misstag, hade stått och skräpat i flera år och var nu alldeles dammig och hade en sorgsen blick. Rauschenberg tyckte om geten och ville köpa den, men butiksägaren vägrade sälja. Rauschenberg var envis och fick till slut hem geten till sin ateljé. Enligt en version var priset 15 dollar, enligt en annan 30 dollar.

Rauschenberg tvättade varsamt av dammet och parfymade geten. Den hade skador på nosen, så han målade den i ansiktet och på öronen för att täcka skadorna. Sedan ställde han geten på en hylla, sedan på en trampolin som stack ut från en vägg eftersom han ville se geten från alla håll. Till slut ställde han den på en av sina målningar som han hade tagit ner från väggen och lagt på golvet. Det blev en blandning av en målning och en skulptur. Rauschenberg kallade metoden "combine" (kombinera).

Men konstverket var inte fullbordat. Några år senare hittade Rauschenberg ett utslitet bildäck och tog det med hem till ateljén. Han målade däckets mönsteryta vit. Efter en tid placerade han den uppsnopsade geten i bildäcket på en bas framför en vertikal målning. Men han tyckte att geten blev för dyster. I den slutliga skapelsen krängde han däckets vit på geten. Den totala skapelse-tiden var fyra år och Rauschenberg döpte konstverket till "Monogram".

### Var är geten?

1962 bjöds Rauschenberg in till utställningen "4 Amerikanare" på Moderna Museet i Stockholm. Geten och däckets fick följa med, men båda höll på att missa utställningen. Galleristen Leo Castelli kom till museet innan öppnandet och utställningen var i stort sett färdig. Han frågade: "Var är geten?". "Geten är i källaren", svarade man. "Varför är den i källaren?". "Vi visste inte vad vi skulle göra med den".

Inte nog med det. En vaktmästare lär ha slängt däckets i tron att det var en transportförpackning.

Till en början fick Moderna inte



Däckets runt Rauschenbergs get är ett 6.40-15 4/ply Goodyear.

köpa Monogram, så i två år bodde geten och däckets hemma hos museichefen Pontus Hultén och hans hustru Anna-Lena Wibom. Även Rauschenberg själv bodde ofta hos dem.

1964 köptes så Monogram av Moderna Museet och gick snabbt från att vara utskäld som obegriplig konst till att bli en älskad symbol för museet. Så älskad av barnen att de höll på att klappa sönder geten. Många barn och vuxna undrade varför den hade ett bildäck runt magen. Rauschenberg svarade alltid olika på den frågan. En gång sa han att han tyckte att formen var fin. En annan gång sa han bara: Vad tror du?

Det skulle vara intressant att veta om Robert Rauschenberg någon sin svarade: "Jag är däckets". Det kan knappast uteslutas, han lär ha vuxit upp nära en däckfabrik.

Bakom geten ligger en bajsboll, på finare språk fekali. Konstnärsvännen Jasper Johns lär ha besökt Rauschenberg och frågat om de skulle gå och spela tennis. När Rauschenberg inte hade tid eftersom han målade, kastade Johns en tennisboll mot Rauschenberg som fångade den, doppade den i färg och la den på plattformen.

Ett annat exempel på Rauschenbergs intuitiva och lekfulla sätt var när han senare kom till Sverige för att installera ett nytt verk, Black Market. Under tiden gjorde han ytterligare en målning som placerades intill. I samband med öppningen lär en ung kvinna ha sagt: "den där kunde Ingemar Johansson (boxaren) lika gärna ha gjort". Rauschenberg gick omgående fram och skrev med penna direkt på målningen "This is Johanson's Painting". Och så heter den än idag.

Ett monogram är egentligen några bokstäver ur någons namn som bildar ett fint mönster. Det kan användas som en namnstämpel. Konstverket är Robert Rauschenbergs monogram, den är alltså ett självporträtt. Men är det så säkert att geten ensam föreställer Rauschenberg?

Robert Rauschenberg föddes 1925 i Port Arthur, Texas. Under

kriget tjänstgjorde han som neuropsykiatrisk assistent vid marinbasen i San Diego. Efter kriget återvände han till Texas och började studera till apotekare vid University of Texas. Men han avbröt för att utbilda sig till konstnär.

Vilket för oss åter till kärnfrågan: Är getens nuvarande däck egentligen "Rauschenbergs däck" eller är det ett svenskt däck?

### Däckets aldrig analyserat

Jag tar kontakt med Moderna Museets chefskonservator Lars Byström. Han förser mig med ett par foton, samtidigt som han bekräftar att däckets aldrig har analyserats.

Jag skickar bilderna vidare till DRF:s ordförande Sven-Erik Fritzt för att få svar på om den däcktext som syns på den ena bilden är tillräcklig för att ursprungsbestämna däckets. Svaret blir kort och koncist: Det är ett 6.40-15 4/ply Goodyear.

Jag fortsätter till Goodyears vd i Sverige, Lars Bergmark. Han skickar mina frågor till fackhandelschefen Stefan Åsblom, som efter diverse konsultationer kan berätta följande:

– 6.40-15 i både 4 och 6 ply tillverkades med säkerhet i Norrköping. Dimensionen tillverkades säkert också i andra Goodyear-fabriker. Dimensionen verkar dyka upp i början av 1950-talet. Jag har en prislista från 10 oktober 1952 där 6.40-15 ersätter 5.50-15. 6.40-15 kostade 106 ("Regular") respektive 128 kronor ("Heavy Duty Extra Förstärkning"). Ganska mycket pengar 1952!

– Eftersom Goodyear diagonaldäck var ganska dominerande på svenska marknaden under 50- och 60-talen så fabriksmonterades dessa däck på bland andra Volvo Duett (1953-1969). Den rena skåpbilen, utan fönster bak, hade 6 ply, fortsätter Stefan.

### Ryktesspridning

Hur var det då med att geten hamnade i källaren och att vaktmästaren eventuellt slängde däckets?

– Det tvivlat jag starkt på. Det är nog snarare illasinnad ryktessprid-

ning, menar Anna-Lena Wibom.

STRO:S förre ordförande Per Detterman är osäker när han jämför ett foto (av mycket dålig kvalitet) på däckets från Rauschenbergs ateljé i New York, med ett taget i Sverige:

– Det kan vara samma däck, men säkert är jag inte.

Detta kräver en fördjupad analys, konstaterar DäckDebatts grävande däckkonstredaktör. STRO:S Torsten Johansson får tills vidare sista ordet:

– Rent tekniskt är däckets felmonterat. Fölgen är inte anpassad till däckdimensionen. Men det är knappast någon risk för oregelbundet slitage, även om man får räkna med viss obalans om man ska köra geten. ■

## fakta

### Monogram

Mått: 106,68 x 160,66 x 163,83 cm.

Teknik/Material: Olja, papper, tyg, papper med tryck, reproduktioner, metall, trä, gummiklack och tennisboll på duk med olja på uppstoppad angoraget och gummidäck på träplattform med fyra hjul.



### Robert Rauschenberg (1925–2008)

Blev i slutet av 50-talet en av centralgestalterna inom den amerikanska konsten och var med om att revolutionera måleriet efter den abstrakta expressionismen. Rauschenberg är mest känd för sina "Combines", där han blandar målning och skulpturer med skrot och uppstoppade djur, bland annat örnar och hönor. "Monogram" är det mest kända av hans "Combines". Rauschenberg besökte Moderna Museet flera gånger och har även gjort museets logotype. År 1986 målade han på uppdrag av BMW en 635 CSI i full skala för den sjätte delen av det berömda BMW Art Car Project. Rauschenbergs bidrag var det första som inbegrep hjulen. Han vann även en Grammy för utformning av ett album åt Talking Heads.

FOTO: ALOE/REUTERS



# Däck och delar och 87 år i branschen

Med kvalitet och service som honnörsord står TH Pettersson i Göteborg stadigt på sina två ben; däck och delar. Familjeföretaget i tredje generationen startades 1923 och drivs vidare enligt samma koncept som för 87 år sedan. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Peter Sundfeldt





TH PETERSSON AB är ett av Sveriges äldsta företag i däckbranschen och ovanligt även i andra avseenden: Det är ett familjeföretag i tredje generationen, stort inom däck och bilreservdelar – men bara lokalt i Göteborg – och helt oberoende, inga band till någon kedja eller tillverkare.

– Vi kör enligt farfars originalkoncept från 1923, vi ska vara starka lokalt och satsa på kvalitet och service. Alla som lämnar vår butik eller verkstad ska vara nöjda, och det tror jag fungerar även i framtiden, säger vd Max Petersfeldt.

Företaget grundades alltså 1923 av Axel Theodor Pettersson, även

känd som "TH" eller "Tedden" i IFK Göteborg under samma tidsperiod, därav företagets färger – blått och vitt.

1923 var också året för Göteborgs 300-årsjubileum, då Konstmuseet, Liseberg, Botaniska, Svenska Mässan och Slottsskogsvallen grundades och Göteborg Spårvägar startade sin omnibusstrafik.

I dag har TH Pettersson en mångsidig verksamhet inom fordonsbranschen. Förutom däck och fälgar av alla de slag har man bland annat satsat hårt på batterier och har ett brett utbud till bilar, bussar, båtar, motorcyklar och maskiner. Andra artiklar är bildelar som framvagns-

detaljer, bromsar, kopplingar, stötdämpare och fjädrar, verkstadsfönödenheter som olika verktyg och maskiner, alkolås, alkomätare och mycket mera.

Holger Petersfeldt föddes sju år efter att företaget grundades och tog över efter pappa Theodor i början av 60-talet. Han är fortfarande verksam, även om sönerna Michael och Max nu sköter den dagliga verksamheten sida vid sida. Michael, som i botten är civilingenjör, jobbar med försäljning, kalkyl och tekniska frågor och Max är alltså vd.

Holger minns de svåra krigsåren då många företag tvingades slå igen.

Men TH Pettersson klarades sig bra genom att vara förutseende och anpassa sig efter förutsättningarna.

– Mitt under brinnande krig lyckades vi upprätthålla vårt kontaktnät med leverantörerna i både Tyskland och England, berättar Holger.

– En av de viktigaste förutsättningarna för att lyckas är bra personal, och det har vi alltid haft. Efter kriget var det många som ville jobba hos oss. En springpojke tjänade då 18 kronor hos oss och en affärsanställd 60, vilket var mer än hos våra konkurrenter.

En annan viktig orsak till framgången är enligt Holger att TH Pet-



Tre generationer i familjeföretaget: Sebastian Petersfeldt, Holger Petersfeldt, Max Petersfeldt och Alexander Petersfeldt



På Möndalsvägen säljs biltilbehör med tyngd på batterier och däck.

plan med många flera. Man representerar alla de stora däcktillverkarna, som Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin, Nokian, och har även direktförsäljning av delar och däck till återförsäljare och storförbrukare med egna verkstäder.

I verksamheten ingår också jour-service under icke ordinarie arbetstid årets alla dagar inklusive jul, nyår, påsk och midsommar och "TH" är ibland också behjälpliga vid haveriutredningar där däck och fälgar varit inblandade.

Max Petersfeldt har varit vd i tio år men började jobba inom företaget i slutet av 70-talet och han tänker inte ändra på företagets väl beprövade strategi:

-Det har gått bra även när tiderna inte varit de bästa. Vi omsätter idag runt 60 miljoner, varav reservdelarna står för en tredjedel och däckverksamheten för resten. Vi har ett 30-tal anställda med spetskompetens på allt vi håller på med och jag är övertygad om att kompetens och kvalitet alltid kommer att vara ett framgångsrecept.

- Vi står utanför alla fabriksägda kedjor och har inga bindningar och lojaliteter annat än till våra kunder. Alla kunder är olika med olika behov och önskemål, men hos oss ska alla kunna få de delar och däck och den service de önskar och behöver. ■



Max Petersfeldt och Holger Petersfeldt visar Carl-Axel Arkevall, tidigare teknisk chef på Räddningstjänsten i Göteborg, vilken avfettning som gäller. Lokal, långvarig och direkt kundkontakt är en ovärderlig nyckel.

## ” Däckbranschen har i mångt och mycket varit konservativ, men vi har vågat gå framåt...

►tersson alltid varit framsynta när det gäller den tekniska utvecklingen.

-Vi var till exempel bland de första med elektronisk balanseringsutrustning i början av 60-talet. Däckbranschen har i mångt och mycket varit konservativ, men vi har vågat gå framåt...

Redan från början delades företaget in i en gummiverkstad och tillbehörsbutik. I stället för att satsa på filialer eller köpa upp konkurrenter utanför Göteborg har man satsat helhjärtat på kärnverksamheten.

1967 flyttade man från de ursprungliga lokalerna på Norra Hamngatan ut till de nuvarande på Möndalsvägen 25, som då var rena "bonnalandet" men där utbudet efter hand har utökats till att omfatta i princip allt för allt som rullar.

Den första däckverkstaden låg på Polhemsplatsen i centrala Göteborg, men via ännu en verkstad i

Biskopsgården är nu däckservicen sedan 1987 koncentrerad till Herkulesgatan på Hisingen. Här handlar det väldigt mycket om däck och lite reservdelar och på Möndalsvägen är det alltså tvärtom.

På Herkulesgatan erbjuds regumneringar, reparationer och däckbyten för alla slags fordon, från mc och bilar men framför allt för tunga fordon; lastbilar, traktorer, entreprenad- och skogsmaskiner. Men eftersom TH Pettersson har många stora busskunder har man dessutom en speciell anläggning för busshjul på Kruthusgatan mellan Centralstationen och Göta älv.

TH Pettersson har många stora kunder även när det gäller reservdelar och andra däck, bland andra Göteborgs Kommun, Partille Kommun, Härryda Kommun, Tullverket, Rikspolisstyrelsen, Göteborgs Lastbilscentral, HagaMöndal Lastbilscentral, Loomis, BASF, MANN, Neo-



Eftersom TH Pettersson har många stora busskunder har man en speciell anläggning för busshjul på Kruthusgatan mellan Centralstationen och Göta älv.





Fredagen den 21 maj har DRF sitt årsmöte i Malmö.

# Ovanligt viktigt årsmöte

**DRF:S KOMMANDE ÅRSMÖTE**, fredagen den 21 maj i Malmö, blir ett ovanligt viktigt sådant. För två år sedan fick styrelsen i uppdrag att återkomma med underlag för beslut om DRF:S fortsatta utveckling, oavsett om en ny organisation för däckbranschen skulle komma till stånd eller inte. Vad händer med Nya DRF? Delta med din röst!

Vid DäckDebatts pressläggning hade styrelsen inte haft sitt sista möte innan årsmötet. Men förslag till nya stadgar kommer att presenteras och föreslås till beslut. Författaren, journalisten, krönikören m.m. Anders Jonsson håller föredrag. Han är tidigare recenserad i DäckDebatt för sin bok Fånga platsen – Guide till Sveriges företagssammahistoria (DäckDebatt2/2009). Fängslande berättare som han är kommer han att ge en mångfald exempel ur sin kommande bok om invandrade entreprenörer i Sverige. Gemensam middag anordnas på kvällen.

För dem som har tid och intresse erbjuds på lördagen en annorlunda attraktion på Moderna Museets filial

i Malmö. Möjlighet att beskåda världens dyraste uttjänta däck, en del av den amerikanske konstnären Robert Rauschenbergs världsberömda konstverk Monogram.

## Träff för korresponderande 8:e och 17:e juni

Efter DRF:s årsmöte den 21 maj, bjuds de korresponderande medlemmarna in till ett exklusivt möte med DRF:s ledning.

– Vi vill informera om DRF:s utveckling och hur framtiden ser ut, inbegripet DäckDebatt. Samtidigt ges möjlighet till samtal om gemensamma frågor, säger vd Anders Karpesjö.

En stor del av de korresponderande medlemmarna har sin verksamhet i södra Sverige. Därför arrangeras två mötestillfällen: dels tisdagen den 8 juni i Stockholm, dels torsdagen den 17 juni i Göteborg. Exakt plats meddelas senare. Ett tidigare preliminärt datum 3 juni gäller alltså inte.

Ta kontakt med Anders Karpesjö, anders.karpesjo@drf.se eller på telefon 0708-560405, om frågor som bör tas upp. ■



# LYFTKUDDAR

- ett professionellt lyftverktyg för både industri och räddningstjänst.

## SAVA POWER LIFT PROGRAM

Sava<sup>TM</sup>

BRAND & RÄDDNINGSPRODUKTER



### Domkraftskuddar

#### Luftkudde med mediumtryck 1.0 bar

Sava luftkuddar med mediumtryck 1.0 bar är idealiska för att rädda personer som fastnat under ett fordon vid trafik- eller flygplansolycka, eller som fastnat i en raserad tunnel, bro eller byggnad, företrädesvis i situationer där vanliga räddningsmetoder inte kan tillämpas eller skulle vara för tidskrävande.

Sava luftkuddar är effektiva på såväl mjuka, ojämna och grusiga som snötäckta eller frostiga underlag. Materialkombinationen av i Sava luftkuddar medför en hög säkerhetsnivå under användning. Kuddens bas och topp är gjord i relativt tjockt multilager av tygförstärkt gummi med högt punkteringsmotstånd.

Dessa kan även fås med mikrotrampdynor. Sidoväggarna är tillverkade av speciellt utvalt polyamidtyg som ger en korresponderande tre- till fyrdubbel säkerhetsfaktor (arbetstryck / sprängningstryck).

#### Luftkudde med högtryck 8.0 bar

Sava luftkuddar med högtryck är förstärkta med Kevlar-linor. Den patenterade konstruktionen erbjuder en toppmodern design och garanterar en utmärkt operation och lång livslängd. Metalldelarna är av solid mässing. Kuddarna är tunna, lätta och enkla att använda.

En speciell, gropig yta säkrar ett bra grepp även när två kuddar är staplade på varandra. Det finns 15 storlekar på luftkuddar tillgängliga, såväl kvadratiska som rektangulära, med en lyftkapacitet på mellan 1 och 64 ton. Utöver Savas standardserie finns de industriella luftkuddarna samt skräddarsydda kuddar för speciella behov. Platta kuddar är perfekta standardluftkuddar. Tack vare sin konstruktion lyfter hela kuddens yta jämnt och med en konstant styrka, oberoende av lyfthöjd.

#### Maxi 0.5 bar

Sava luftkuddar med lågtryck är ett utmärkt val för stora fordon, lastbilar, släpvagnar och vid flygburna räddningsaktioner. Maxikuddarna är upp till 2,1 m höga, med en lyftkapacitet på upp till 9 T vardera. De är gjorda för att räta upp stora släpvagnar med mjuka sidor, spårvagnar eller annat som behöver lyftas tungt med ett minimum av koncentrerad lyftkraft. Placera flera kuddar intill varandra för extremt tung och känslig upplyftning av strukturellt osunda behållare, så som bensintankar och släpvagnar med tunna väggar.

Fullt emballerade och fastsydda, nylonförstärkta stödband kan användas som lyft- eller placeringshandtag eller ankare för att undvika ojämn viktfordelning vid lyft. Greppvänliga mikrotrampdynor av gummi på ovan och undersida gör att kuddarna står säkert där du ställer dem, vid alla förhållanden. Kompressorer, pumpningstillbehör och slangar medföljer varje kit. Kuddarna kan användas med högtryckscylindrar, lastbilsluft eller bromsluft.

**Rabatt 20%**  
**Gäller tom 1/6**

ELVENGER KONSULT | Hejargatan 21 | 632 29 ESKILSTUNA  
TEL: 016-14 53 00 | MOBIL: 070-349 24 60 | FAX: 016-14 53 06

[www.savatech.com](http://www.savatech.com)





# Slit lite däck i sommar – ta en tur till gårdagen!

Gamla bilar och andra fordon fångslar nästan allas intresse. I Syd- och Mellansverige finns nästa alltid ett intressant museum nära dig. Norröver är det glesare, men även där finns fler pärlor. Ta en tur till gårdagen! **TEXT** Arne A. Jansson

INTRESSET FÖR GAMLA bilar och annat som rullar – motorcyklar, mopeder, cyklar och traktorer – bara växer. Samlarna blir allt fler och antalet muséer också. De gamla prylarna väcker minnen, tar oss bakåt i tiden ända till en verklighet som vi bara hört talas om när man startade med vev och körde på grusvägar.

Säkert finns det också fina samlingar som är hemliga och gömda, men sådana upptäckter som textilarbetarna i Mulhouse i Alsace gjorde 1976 när deras arbetsgivare bröderna Slumpf gjort konkurs och flytt till Schweiz görs nog aldrig mer. I en välbevakad byggnad, som få betrodda anställda haft tillträde till, stod omkring 400 veteranbilar. Av dem var över 100 Bugatti och

där fanns nästan alla Bugatti Royale som över huvud taget tillverkats!

I Malmö finns en mycket fin samling som man måste boka visning för grupper i förväg. Det är Allan Söderströms Automobiler med bland annat en Brush 1904 och en mängd unika BMW. Allan Söderström grundade Förenade Bil Import AB, som blev generalagent för bland andra BMW i Sverige.

I övrigt är de flesta bilmuseer värda namnet öppna för allmänheten. Vi har gjort korta nedslag hos några favoriter och listat ytterligare 45 fordonsmuséer.

## Skokloster har flyttats

Autoseum i Simrishamn, som för tre år sedan övertog bilsamlingen från Sveriges äldsta bilmuseum

Skokloster, har i år också en specialutställning om Sveriges genom tiderna främste F1-förare Ronnie Peterson. Autoseum heter också Österlens Motor- och Teknikmuseum och namnet antyder att det finns mer att se än omkring 50 motorcyklar och 80-talet bilar från hela 1900-talet till en Ferrari 360 Modena från 2001.

## Motorer i Motala

Motala Motormuseum sticker ut genom sin mångfald av prylar som inte är bilar – radioapparater, tv, telefoner etcetera. I en gammal verkstadsmiljö från 1930-talet går ljudet igång när besökaren närmar sig och gubbarna börjar prata östgötska om att det naturligtvis är plusjord eftersom bilen är engelsk.

Bland diverse kändisars fordon hittar man Motalagrabben Reine Wisells Formel 3, revykungen Karl Gerhards Daimler 1961, Kar de Mummas Rolls-Royce, nobelpristagaren Verner von Heidenstams pampiga Chrysler Imperial 1931 och före detta kronprins Carl Gustafs första moppe.

## Ingos Excalibur SSK

Göran Karlsson, grundare av Gekås i Ullared, hade en passion förutom att göra affärer, nämligen att samla på bilar, främst 1950-talets amerikana. På hans bondgård i Gällared, några kilometer öster om Ullared, hade han ladorna fulla. För tre år sedan flyttades samlingen till nya lokaler vid köptemplet i Ullared och är öppet för allmänheten. Bland bilarna finns den Excalibur SSK 1958 ▶



Smålands bil-, musik- och leksaksmuseum

► som Göran Karlsson köpte av boxningsvärldsmästaren Ingemar "Ingo" Johansson och själv gärna körde när vägarna var torra och fina. I år öppnas också en specialutställning om den lokala racinghistorien. Göran hade en betydande roll som sponsor.

### Anrik verkstad

Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna i Köping finns i en gammal vacker fabriksmiljö. I lokalerna fanns en gång Köpings Mekaniska Verkstad. Här kan man uppleva en bilverkstad och en bensinstation från

1920-talet. Muséet förändras ständigt genom att man byter utställningsbilar, lånar in privata fordon och från andra museer. Bland de permanenta objekten finns legendariska märken som Bugatti, Voisin och Panhard-Levassor, sådana som man aldrig ser på vägarna numera.

### Saab och Volvo

De (före detta) svenska biltillverkarna Volvo och Saab har egna museer. Där är mångfalden av märken av begripliga skäl begränsade, men utställningarna är desto mera heltäckande

när det gäller det egna märket.

Volvo Museum ligger vid gamla Arendalsvarvet i Göteborg och har ett oslagbart dragplåster – gratis parkering!

Saab-museet ligger i Innovatumområdet i Trollhättan och har naturligtvis allt från Ur-Saaben till dagens modeller – och möjligen någon av morgondagens. Adressen är Åkersjövägen 10.

### Fler museer

Till höger finns ett urval museer med klenoder som en gång rullat på gummihjul till nytta och nöje. Förteckningen börjar i söder och går uppåt i landet. De flesta har egen hemsida. Där bör du kolla öppettider och liknande. Listan gör inte anspråk på att vara komplett. Det finns som sagt massor av museer med gamla fordon i vårt avlånga land, och vi tar tacksamt emot tips om dessa från våra läsare – vi kanske kan publicera en ny och (mer) komplett lista inför semestern 2011.

Trevlig resa. ■



Albinsson & Sjöbergs Bilmuseum.



Saab-museet i Trollhättan.



Holmgrens Volkswagenmuseum.



Autoseum i Simrishamn som också heter Österlens Motor- och Teknikmuseum.

### Tomelilla

→ Nostalgi Café the 50's  
50-talsmiljöer, bilar m m  
Tryde Nostalgi café, Tomelilla  
Tel: 0708-66 67 52  
[www.nostalgicafe.webb.se](http://www.nostalgicafe.webb.se)

### Simrishamn

→ Autoseum – Motor- och teknikmuseum  
Bil, mc, flyg, kuriosas  
Fabriksgatan 10, Simrishamn  
Tel: 0414-13780/070-5771900  
[www.autoseum.se](http://www.autoseum.se)

### Landskrona

→ Landskrona museum  
Bil, flygplan, motore, m m  
Adolf Fredriks Kasern,  
Slottsgatan, Landskrona  
Tel: 0418-47 31 20  
[www.landskronakultur.se](http://www.landskronakultur.se)

### Kristianstad

→ Qvarnamuseet  
Mc, moped, cykel mm  
Karsta Skolväg 8, Kristianstad  
Tel: 044-930 02  
[www.qvarnamuseet.se](http://www.qvarnamuseet.se)

### Helsingborg

→ Teknik på farfars tid  
Fordon, teknikhistoria  
Muskötgatan 7, Helsingborg  
Tel: 042-15 50 20  
[www.teknikpafarfartid.se](http://www.teknikpafarfartid.se)

### Karlskrona

→ Albinsson & Sjöbergs Bilmuseum  
Nostalgi  
Ö. Hamngatan 7D, Karlskrona  
Tel: 0455-36 12 23  
[www.fabas.se/](http://www.fabas.se/)

### Hässleholm

→ Hässleholms Museum  
Teknik, transport, militär  
N. Kringelvägen 9, Hässleholm  
Tel: 0451-418 94  
[www.hassleholmsmuseum.se](http://www.hassleholmsmuseum.se)



### Ugglarp

→ Svedinos bil- och flygmuseum  
Bil och flyg  
Ugglarp, Slöinge  
Tel: 0346-431 87  
[www.svedinos.se](http://www.svedinos.se)

### Varberg

→ Cykelmuseet/Länsmuseet Varberg  
Fästningen, Varberg  
Tel: 0340-828 30, 0340-828 49  
[www.lansmuseet.varberg.se](http://www.lansmuseet.varberg.se)

### Rydaholm

→ Smålands bil-, musik- och leksaksmuseum  
Fordon, leksaker, musik, antik  
Rydaholm vid riksväg 27, 28 km från E4 Värnamo  
Tel: 0472-200 05, 205 97  
[www.smalandsbilmuseum.se](http://www.smalandsbilmuseum.se)

### Ullared

→ Göran Karlssons Motormuseum  
Bil, mc och kuriosas  
Varbergsvägen 21, Ullared  
Tel: 0346-300 57  
[www.gkmtormuseum.se](http://www.gkmtormuseum.se)



## Målilla

→ **Målilla motor-, brandkärs- och speedwaymuseum**  
Fordon, motorer, teknik  
Målilla hembygdsspark,  
Hultsfredsvägen 22, Målilla  
Tel: 0495-202 60, 070-674 92 56  
E-post: 0495.20260@telia.com  
www.malilla.com

## Göteborg

→ **Volvo museum**  
Volvo från starten 1927  
GPS-adress Arendal Skans  
(busshållplats), Göteborg  
Tel: 031-66 48 14  
www.volvomuseum.se



## Huskvarna

→ **Husqvarna Fabriksmuseum**  
Mc, vapen, symaskiner, hushålls-  
produkter mm  
Hakarpsvägen 1, Huskvarna  
Tel: 036-14 61 62  
www.husqvarna-museum.nu

## Hjorted

→ **Hjortedes Mopedmuseum**  
Moped, mc  
Falsterbovägen 20, Hjorted  
Tel: 073-998 18 81  
www.veteranmoped.se

## Visby

→ **Gotlands Veteranbilmuseum**  
Bil, mc, cykel, traktorer, mack  
Vibble Kneippbygatan 8, Visby  
Tel: 0498-26 46 66  
www.bilmuseum.se

## → Visby bilmuseum Skogsholm

Bil, mc  
Broväg 170, Visby  
Tel: 0498-27 81 61  
www.harlevi.com/visbybilmuseum/

## Fårö

→ **Kutens Bensin**  
Fordon, rock'n'roll, historia  
Broskogs (längs riksväg 148), Fårö  
Tel: 0498-22 42 20  
www.kuten.se

## Falköping

→ **Lennart Magnusson Motorcykelmuseum**  
Över 120 mc från 18 länder, speedway-  
avdelning  
Danska vägen 144, Falköping  
Tel: 0515-175 06, 0500-43 06 01  
www.mcmuseet.se



## Trollhättan

→ **Saab bilmuseum**  
Saab från starten  
Åkersjövägen 10,  
Innovatumområdet, Trollhättan  
Tel: 0520-843 44  
www.saab.com

## Götene

→ **Rubens Maskinhistoriska samlingar**  
Lokomobiler, traktorer, motorer  
E 20, 3 km söder Götene  
Tel: 0511-511 89, 505 35  
www.rubens.se

## Björkfors

→ **Nostalгимacken i Björkfors**  
BP-bensinstation från 1955  
Björkfors, Rimforsa  
Tel: 0494-600 24, 070-349 91 61  
www.nostalгимacken.se

## Linköping

→ **Friluftsmuseet Gamla Linköping med Vallamuseerna**  
Traktor, vagn, historia, järnväg  
Kryddbodtorget 1, Linköping  
Tel: 013-12 11 10, 013-12 30 29  
www.linkoping.se/gamlalinkoping

## Vadstena

→ **Vadstena mc- och traktormuseum**  
Mc, traktorer, stationära motorer,  
tändkulemotorer  
Norr Vadstena mot Hagebyhöga  
Tel: 0143-104 96, 311 56  
www.vadstena-mc-traktormuseum.se

## Ljung

→ **Museihuset**  
Veteranbåtar, modellbilar,  
modell/leksakstug  
Ljungs västra bro, Vreta kloster  
Tel: 013-39 40 44  
www.museihuset.se

## Motala

→ **Motala Motormuseum**  
Fordon, radio, miljöer, leksaker, m m  
Platensgatan 2, Hamnen, Motala  
Tel: 0141-588 88, 0141-21 08 83  
www.motormuseum.se

## Ed

→ **Eds MC- och Motormuseum**  
Mc, båtmotorer, motorsågar,  
symaskiner, radio  
Storgatan 26, Ed  
Tel: 0534-610 46, 230 81, 073-098 43 03  
www.mc-dalsland.se



## Sparreholm

→ **Sparreholms slott med museer**  
Bil, mc, teknik, jukeboxar, leksaker m m  
Sparreholms slott, Flen  
Tel: 0157-305 62  
www.sparreholmsslott.com

## Pålsboda

→ **Holmgrens Volkswagenmuseum**  
Gjuterivägen 25, Södra ind.område,  
Pålsboda  
Tel: 0582-400 10, 400 01  
www.vvmuseum.se

## Södertälje

→ **Scantias fordonsmuseum**  
Bil, lastbil, buss, järnväg  
Marcus Wallenberghallen,  
Scania, Södertälje  
Tel: 08-553 825 00

## Eskilstuna

→ **Munktellmuseet**  
Fordon, industrihistoria  
Munktellstorget 3, Eskilstuna  
Tel: 016-13 15 23  
munktellmuseet.volvo.com

## Stockholm

→ **Tekniska museet**  
Bil, mc, cykel, motorer, flygplan  
Museivägen 7, Norra Djurgården,  
Stockholm  
Tel: 08-450 56 00, 08-450 56 01  
www.tekniskamuseet.se

## Sollentuna

→ **MC-Collection**  
Edsvik Landsnoravägen 42 (vid Eds-  
bergs Slott), Sollentuna  
Tel: 08-35 07 07, 0707-34 34 34  
www.mc-collection.com

## Köping

→ **Bil & Teknikhistoriska Samlingarna**  
Bil, mc, teknik  
Glasgatan 19, Köping  
Tel: 0221-206 00  
www.biloteknik.se



## Arvika

→ **Arvika Fordonsmuseum**  
Bil, mc, hästfordon, cyklar  
Thermiavägen 2, Arvika  
Tel: 0570-803 90  
www.arvikafordon.nu

## Surahammar

→ **Gyllene Hjulet mc-museum**  
Mc, cyklar och mopeder  
Bruksgatan, Surahammar  
Tel: 0220-337 42  
www.mcmuseum.se

## Uppsala

→ **Nymans Vänner samlingar**  
Mc, cykel, båtmotor, hushålls-  
maskiner, trädgård  
Salagatan 16 A, Uppsala  
Tel: 018-13 65 45, 25 08 58  
www.nymans uppsala.se

## Björklinge

→ **Viksta traktormuseum**  
Traktor, jordbruk  
Rängsta/Sävasta, Björklinge  
Tel: 018-37 20 49, 37 21 22, 37 23 80

## Sala

→ **Sala traktormuseum**  
Norrby, Kumlabý 105, Sala  
Tel: 0224-101 39, 101 39

## Norberg

→ **Myrbergs Verkstadssällskap**  
Bilverkstadsmuseum  
Rosenstigen 18, Bjälelvik, Norberg  
Tel: 0223-208 74  
www.myrbergs.com



## Torsby

→ **Torsby Fordonsmuseum**  
Bil, mc, motorer, nostalgi  
Herrgårdsområdet,  
Östmarksvägen 8, Torsby  
Tel: 0560-712 10, 106 12  
www.varmland.nu/torsbyfordonsmuseum

## Grängesberg

→ **Motor- & Nostalгимuseet**  
Fordon, bruksföremål  
Kilaberget 52, Grängesberg  
Tel: 0240-213 32, 073-993 64 26

## Hedemora

→ **Hedemora mc-museum**  
Garpgatan 4, Hedemora  
Tel: 0225-143 75

## Torsång

→ **Torsångs motormuseum**  
Bil, mc, leksaker, lanthandel  
Torsång, mittemot kyrkan, Borlänge  
Tel: 0243-605 73, 070-636 05 73  
www.torsang.org

## Storvik

→ **Kvarnbackens Prylmuseum med teknikhistoria**  
Bil, mc, teknik, leksaker  
Kvarnvägen 11, Storvik  
Tel: 0290-310 87, 070-439 78 81

## Helgum

→ **Richards traktor- och maskinmuseum**  
Helgums by, Helgum  
Tel: 0620-40220 070-259 05 37  
www.richardstraktormuseum.se

## Hoting

→ **Hotings bilmuseum**  
Bil, mc  
Villagatan, Hoting  
Tel: 0671-105 1071 30 00  
www.ivarsbil.se

## Umeå

→ **Umeå mc-museum**  
Aktrisgränd 25, Umedalen, Umeå  
Tel: 090-319 40  
www.fsy.se/mcv

## Vännäs

→ **Vännäs motormuseum**  
Bil, mc, båtmotorer, flyghistoria  
Vännäs läger, Vännäs  
Tel: 070-660 66 88  
www.vannasmotormuseum.se



## Dikanäs

→ **Sagabodens mc-museum**  
Mc, scooter  
Slingan 2, Dikanäs  
Tel: 0940-802 19, 076-813 79 14  
www.vilhelmina.se

## Älvsbyn

→ **Bensinmuseet i Älvsbyn**  
Alla gamla bensinmärken  
Fabriksgatan, Älvsbyn  
Tel: 0929-124 37/070-378 21 60  
www.caltex.nu



## Luleå

→ **Brandmuseum i Luleå**  
Fordon, utrustning  
Skomakaregatan 35, Luleå  
Tel: 0920-45 51 96, 070-664 92 14

# Goda rutiner nyckeln till ny däckkurs

**SEDAN STARTEN HÖSTEN** 2006 har ungefär 850 personer gått Däckskolan DS1 (personbilar och lätta lastbilar). Kursen har fått bra kritik och efter succén är det snart dags för de tyngre bilarna. DS2 är efterlängtat, många medlemmar har önskat en fortsättning på DS1.

– När vi började projektet så var det med en stark förhoppning att vi skulle kunna tillföra goda rutiner och säkerhetstänk i branschen, säger DRF:s projektledare Sven-Erik Fritz. Han är även DRF:s ordförande, tillförordnad sådan efter att Hans Claeson slutade i förtid förra året på grund av sjukdom. DRF:s valkommitté föreslår nu Sven-Erik till ordförande inför årsmötet den 21 maj.

## OK i protokollet

Däckskolan betydde mycket när Arbetsmiljöverket drog igång sin rikstäckande inspektionskampanj av däckverkstäder. Kursen granskades av myndigheten som konstaterade att DS1 behandlade arbetsmiljö och ergonomi på ett bra sätt. Om personalen gick Däckskolan så blev det ett OK i protokollet.

Däckskolan har dessutom varit ett krav för DRF:s medlemmar. Den personal som sedan högst fem år tillbaka helt eller delvis arbetar i medlemmens däckverkstad Servicegrad A (personbil, lätt lastbil)

ska ha gått DRF:s Däckskolan eller ha en dokumenterad likvärdig utbildning.

– Jag började i branschen år 1952, berättar Sven-Erik Fritz. På den tiden fanns det inga utbildningar. Jag och alla andra lärde oss av dem som var äldre. Även det som var mindre lyckade rutiner förde vi sedan med oss. I dag är däck och allt vad där hör till oerhört mycket mer komplicerat och riskfyllt. Det är viktigt att vi lär ut rätt saker, fortsätter Sven-Erik.

## Stötts av TYA

Konceptet Däckskolan ska ses i ett större sammanhang. DRF:s uppdrag är att öka statusen för branschen. Ett led i detta är auktorisationen av medlemmarna som däckspecialister. Därmed är kompetens och utbildning centralt. Många bryr sig kanske inte om sina däck mer än två gånger om året. Men varje fackman vet att trafiksäkerheten bygger på så mycket mer än att skifta från sommar- till vinterdäck och tvärtom. DS2-kurspärmen avslutas med en tabell som visar 16 olika aspekter som var för sig eller i kombination kan leda till avvikelser på ett fordon's hjulutrustning – och därmed till trafiksäkerhetsrisker.

DS2 stötts i likhet med DS1 ekonomiskt av TYA – Transportfack-

**” I dag är däck och allt vad där hör till oerhört mycket mer komplicerat och riskfyllt än förr.**

ens Yrkes- & Arbetsmiljönämnd. Kursen omfattar industri-, buss- och lastbilsservice, samt mobil fordons-service. Förbundsstyrelsen har beslutat att de av medlemmarnas personal som arbetar inom dessa områden, bör ha gått även den här kursen eller ha en dokumenterad likvärdig utbildning. Den som ska gå Däckskola DS2 bör dessutom ha minst två års yrkeserfarenhet i branschen samt ha gått DS1 eller annan likvärdig utbildning.

– DS2 innehåller en viktig pedagogisk nyhet, säger Sven-Erik Fritz. DRF-metoden, som står för ett enkelt och lättlärt rutinflöde i servicearbetet: 1. Diagnostisera, 2. Rådgiva samt 3. Färdigställa.

## Dödsolyckor

Avsnittet om arbetsmiljö och ergonomi är kanske ännu viktigare i

DS2 än i DS1. Dels handlar det här om betydligt tyngre komponenter, dels är riskerna med hjulen som tryckkärl betydligt allvarigare. Medan ett personbilshjul kan ha ett tryck på upp till 3 bar, så kan ett tungt fordon i extrema fall ha hjultryck över 10 bar. Tidigare tragiska dödsolyckor manar till försiktighet och uppmärksamhet.

En annan nyhet är ett särskilt avsnitt om Break Down, fordons-service i mobil verkstadsmiljö ute på vägarna. Det bygger på erfarenheter hos DRF:s medlemmar och en rekommenderad riktlinje med en rutin i fyra steg som antagits av DRF:s förbundsstyrelse.

– Sedan den tragiska dödsolyckan utanför Arboga 2007, när en av våra medlemmar förolyckades, så har Break Down varit en av DRF:s prioriterade frågor, berättar DRF:s vd Anders Karpesjö. Dåvarande Vägverket lämnade ett förslag till regeringen om ändringar i Trafikförordningen. Det har fortfarande inte lett till några resultat, men vi fortsätter att aktivt driva frågan mot såväl myndigheterna som regeringen.

I mars kördes DS2 i ett test. Däckskolans lärare genomförde en testkurs tillsammans med särskilt inbjudna servicekillar med erfarenhet, för att få ett mått på kursmaterialets kvalitet. Utfallet blev mycket gott, och nu finslipas detaljerna.

– Det var oerhört stimulerande att testa DS2. Kursmaterialet har blivit väldigt bra, och responsen från testdeltagarna blev fantastiskt positivt, säger läraren Martin Sundström. ■



Övre raden (fr.v.): Robin Werngren, Mattias Balder, Christopher Collin, Samuel Henriksson, Pelle Johansson, Stewen Rehn och Sven-Erik Fritz. Nedre raden (fr.v.): Tomas Hagström, Samir Ibrahimovic, Lasse Dahlqvist, Martin Sundström, Anders Strömbäck, Kristian Persson och Jan-Erik Höglund.





## Det handlar om att stå på egna hjul – med gott stöd

Nu när du nästan läst klart tidningen har du säkert inte undgått att se alla däckkedjors annonser om hur förträffliga alla deras koncept är och hur bra man kan få det. Så då är det bara att ansluta sig, skylta butiken och luta sig tillbaka och så sköter sig allt av sig självt.

### Om du tror på detta kan du sluta läsa nu.

Vi DEKKPartner tror nämligen att ingenting här i livet är gratis och definitivt inte i vår bransch. Vi arbetar hårt för att våra ägare dvs. våra medlemmar skall få en bra lönsamhet, och det gör vi genom en slimmad, kompetent, hårt arbetande och kravställande organisation som fokuserar på vår kärnverksamhet och som inte kväver fri företagsamhet.

Visst levererar även vi leverantörsavtal, centrala kunder, profilering och utbildning men det är för oss en självklarhet som ingår i paketet. Vi tror det är viktigt att du som ägare till en verkstad känner att du betyder något och att dina synpunkter tas tillvara och detta oavsett storlek.

Vill du fortsatt vara eller bli en lönsam oberoende verkstad kostar det inget att prata med oss, välkommen att höra av dig för en förutsättningslös diskussion.

*Kent Carlsson: 070-275 34 80, Peter Axelsson: 070-589 13 20, Lars Szücs: 08-36 94 10 Eller ring någon av våra medlemmar.*

**DEKKPartner** ägs av sina medlemmar och står därför fri att välja leverantörer, produkter, kunder och kommunikationsstrategi. Vi är fn. representerade i Sverige med 106 verkstäder, Norge 62 och Finland 61 verkstäder.

# Gesab

FVU

Kunskap - Kvalitet - Service

## SICAM AL530ITR

### Upp till 33"

Monteringsmaskin  
- Diameter upp till 33"  
- 2 hastigheter i fotpedal.  
- Chockluft i klorna.

Extra utrustning:  
Tecnoroller XL, däcklyft.  
ALS ( se nedan ).

### Tecnoroller XL



## SICAM ALS

### Automatiskt "däckjärn"

# NYHET!

Utrusta er Sicam med ALS  
så slipper ni däckjärnet.

- Automatiskt monteringshuvud med krok.
- Pneumatisk.
- Passar alla Sicam maskiner med fällbart torn.
- Kan eftermonteras.

Se film på vår hemsida  
[www.gesab-sweden.se](http://www.gesab-sweden.se)  
under Nyheter.



Varberg: 0340-660 660

Växjö: 0470-396 27

Malmö: 040-462 344

Haparanda: 0922-101 55

Frakt och moms tillkommer på alla priser. Priser är giltiga till 090630.

## IN MEMORIAM



## John "Jocke" Brovall 17/2 1940-3/2 2010

JOHN BROVALL, Korsnäs Gummi AB, har avlidit. Han blev nästan 70 år. Därmed har däckbranschen förlorat en mycket aktiv och uppskattad fackman.

John, eller mera allmänt kallad "Jocke", började redan som 17 åring på en liten gummiverkstad i Falun, Falu Vulk. Familjen kom ursprungligen från Furudal. Falu Vulk var en typisk gummiverkstad från den tiden med all skiftning och montering ute på gatan i snö, regn, is och kyla. Verkstadslokalen låg inne på gården där man lappade slangar och gummistövlar, klistrade kappor och monterade däck på fälgarna.

I samband med värnplikten anmälde sig John som FN-soldat till Kongo. Ett mycket kärt minne som han hade från den tiden var att han fick tillfälle att ta i hand och hälsa på Dag Hammarsköld. Efter åren som militär återvände han till Falu Vulk, men fick efter en kort tid tillfälle att köpa en annan liten gummiverkstad, Korsnäs Gummi. Den var också en tidstypisk verkstad, hjulskifte på gatan, lappa och laga inomhus.

Från den blygsamma starten byggde John och sedermera hans lillebror Lars upp ett förnämligt företag med fina verkstads- och lagerlokaler och modern verkstadsutrustning. Samtidigt som John

utvecklade företaget hann han med ett mycket aktivt styrelsearbete inom DRF 1970-76. 1977 satt han i valkommittén och 1982-83 i Gummitekniska kommittén. John betydde mycket för en bättre hantering i branschen av garanti- och reklamerationsfrågor. Han hade också en mycket genuin kunskap om tunga däck, framför allt skog och entreprenad.

John var även väldigt aktiv inom lokalföreningen i Dalarna, där vi alla blev kollegor. Mycket uppskattat var Dalaföreningens höstträffar på något av Dalarnas fina turisthotell med inbjudna verkstadsägare och leverantörer från hela landet. Han kom också med i styrelsen inom samköpsorganisationen Däckarna och även där blev hans arbete framgångsrikt.

Att följa Johns arbete inom sitt företag och inom däckbranschen de senaste 50 åren är som att följa hela branschens utveckling från en bakgårdsverksamhet med jobb på gatan till dagens moderna hantering av en av bilens viktigaste komponenter; däckerna.

Han lämnar efter sig ett mycket gott jobb. Tack John!

Eine Sjölund

fd ordförande i DRF,

Däckspecialisternas Riksförbund



# 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](http://www.euromaster.se)



PARTNER

# MONDOLFO AQUILA RAPTOR

## ■ MONDOLFO AQUILA RAPTOR

Ny typ av maskin som man ej behöver monteringsjärn till!

Designad för demontering och montering av alla typer av däck, speciellt däck med låg och hård däckside t.e.x RFT däck.

Maskinen är extremt enkel och säker att använda, den ergonomiska designen gör att användaren kan arbeta snabbt och effektivt.

Utrustad med en ny typ av monteringshuvud med en inbyggd automatiskt styrd krok vilket gör att man ej behöver monteringsjärn.

Hjulet hålls fast på maskinen snabbt och säkert via fälgens centrumhål med ett pneumatiskt låssystem.

Den dubbla clinchpressen kan användas vid så väl vid demontering som montering av däck. Gör arbetet snabbt med ett enkelt handhavande, och skonsamt för och däck och fälg.

Standardutrustad med hjullyft.

(på bild extrautrustad med pressmate)

### Tekniska data

Fälgdiameter	12"-28"
Max hjulbredd	15"
Hjuldiameter max	1080 mm
Rotationshastighet	6-15 rpm
Vikt	380 kg



# CONTINOVA