

DÄCK DEBATT



NR 3 • 15 SEPTEMBER 2010 • PRIS 55 KR



RACING SÄLJER DÄCK

FRAMTIDENS DÄCK:
EVOLUTION ELLER REVOLUTION



Mässexposé

DäckDebatt har varit på tre mässor med däckanknytning.



Fara på färd

Akutservice vid vägkanten får inte vara livsfarligt.

DET NYA DÄCKET: SÄKRARE, MER EKONOMISKT, TYSTARE.

Ultrac Cento

Giugiaro Design



ULTRAC CENTO. KOMFORTABELT SOMMARDÄCK DESIGNAT AV GIUGIARO DESIGN.

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

WWW.VREDESTEIN.SE

**VREDESTEIN**
DESIGNED TO PROTECT YOU



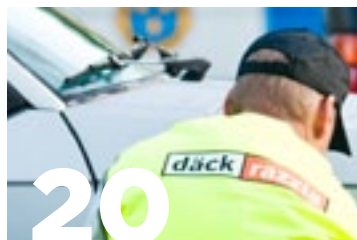
6

Med MC på Mantorp för att sälja däck

– Om två år ska vi vara marknadsledare på MC-däck, hävdar Claes Hedström på Dunlop.

Innehåll

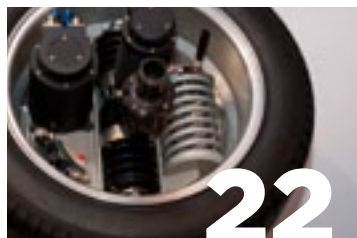
September 2010



20

Däckrazzia

En del har blivit bättre, men fortfarande är det alltför många bilister som slarvar med både mönsterdjup och lufttryck.



22

Framtidens däck

Att däcken fortsätter att utvecklas är självklart – men i vilken riktning? Blir de ännu bredare och lägre, eller vänder trenden? Bli däcken höga, smala, gröna – eller rent av sneda?



30

Vilsen vägverksamhet

Är olyckan framme står det inte på innan räddningstjänsten också är det. Sedan går allt enligt plan – men får du motorstopp eller punktering eller annat problem finns inte ens en plan.



34

Mässor med däck

I tyska Essen besöker vi världens största däkmässa, men även på Lastbil 2010 och MaskinExpo 2010 finns mycket med däckanknytning och även annat intressant att spana in.



36

Däckmärkning à la EU

Om två år införs EU:s obligatoriska märkning av däck. Dags att börja begripa vad som är vad och vad det betyder.



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

Marcus Engström/Mediaempire

Ödesvalet januari 2006

OM EN VECKA går det svenska folket till vallokalerna och lägger sin röst för framtiden. Årets val har av många, även politiker, kallats ett ödesval. Ett val för fortsatt förtroende för alliansen eller ett val för en rödgrön regering. Ett ideologiskt val hävdas det av somliga. Även DRF och våra medlemmar följer naturligtvis valet med största intresse, var och en lägger sin röst utifrån sina preferenser. Vi är definitivt intresserade av hur politikerna kommer att hantera våra frågor, inte minst om trafiksäkerhet.

Men vårt ödesval för Däckspecialisternas Riksförbund skedde redan för fyra år sedan. I januari månad år 2006 träffades medlemmarnas företrädare på ett framtidssymposium. Enigheten var total: förbundet skulle inte läggas ner utan utvecklas till en modern intresseorganisation. Därmed var krisen över, det fanns bara en väg framåt, valet var gjort.

DRF är nu omvandlat till Det Nya DRF. Däckspecialisternas Riksförbund är enligt de nya stadgarna en organisation för landets däck- och fälgfackhandel samt däck- och fälgservice. Denna branschorganisation öppnar för fler nya medlemmar. Redan nu, sedan krisen utlöstes, har DRF ökat med drygt 60 procent medlemmar. Det är ett fantastiskt gensvar, ett starkt bevis på tilltron om DRF:s möjligheter.

Nu kan vi bli ännu fler. Förbundsstämman har genom de nya stadgarna lagt en fast och genomtänkt plattform för framtiden. Den här branschen är spännande dynamisk: den klassiska däckbranschen, distanshandeln (fast webben är egentligen bara ett nytt verktyg för marknadsföring, försäljning och logistik), och bilhandelns ökade intresse för däck- och fälgfackhandel. DRF:s medlemsmarknad rymmer många möjligheter med många gemensamma intressen.

Den andra delen av DRF:s totala marknad är minst lika spännande. Den består av politiker och politiska beslutsföra, nya myndigheter samt organisationer med många gånger sammanfallande intressen med vår bransch. DRF måste vara fokuserat på relevanta frågor med allmänintresse, vara faktabaserat och öppet för dialog.

I våras tog förbundsstyrelsen ställning för tre prioriterade frågor. Efter valet hoppas vi och våra bundsförvanter på att frågan om en heltäckande däcklag kommer upp på agendan även hos politikerna. När det gäller den andra frågan, underlätta och klargöra ansvaret vid servicearbete på väg (Break Down), ser vi att allas gemensamma ansträngningar är på väg att bära frukt. Men det kommer att kräva ytterligare tid.

Den tredje frågan vågar jag påstå att vi aldrig blir klara med. För när kan vi säga att frågan om kompetenta däckspecialister kan bockas av från agendan? Aldrig, får vi hoppas, i så fall ökar risken för slentrian och sänkt riskmedvetenhet. DRF har reformerat sitt auktorisationssystem för däckspecialister. Men statsmakterna borde, på något sätt och med utgångspunkt från de transportpolitiska målen, ta en mer aktiv roll för branschens kompetens.

Däckspecialisternas Riksförbund, intresseorganisation för landets däck- och fälgfackhandel samt däck- och fälgservice, har lagt in ett par växlar till för att möta och bidra till framtiden!



Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare





Däckförsäljning



med full gas

Att det vimlar av snabba motorcyklar på Mantorp-banan en vanlig onsdag mitt i maj hör inte till vanligheterna, men så är det också något nytt på gång: Marknadsföring av däck i full fart på racerbanan. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Getty Images och Andreas Tid



” Detta är vår första ”track day” men det blir fler. Det är en del av vår nysatsning som ska göra oss till marknadsledare om två år.

DET LÅTER, LUKTAR och känns nästan som på en riktig ”race day” på Mantorp Park. Fullt i både maskin- och bandepå och massor med hojar som vässar och ylar runt banan – men läktarna gapar tomma.

Att publiken lyser med sin frånvaro beror dock inte bara på att det är mitt i veckan, utan framför allt på att det denna dag inte är ”race day” utan ”track day” med Dunlop som arrangör.

– Detta är vår första ”track day” men det blir fler. Det är en del av vår nysatsning som ska göra oss till marknadsledare om två år, förklarar Claes Hedström, som sedan drygt ett år är Business Unit Manager, Dunlop MC, i Norden och Baltikum.

Han är med andra ord ”chef” för Dunlop MC i åtta länder – och det blev han för snart två år sedan genom att ”sticka ut hakan”:

– Vi stod inför en omorganisation och jag hade en massa åsikter om hur MC-sidan skulle skötas – och då fick jag se till att få det gjort.

Dunlop MC inledde för några år sedan en nysatsning i Europa med bland annat en ny ledning, som för drygt ett år sedan alltså resulterade i en ny organisation även i Sverige. Claes hade då varit på Dunlop i närmare fem år och förutom MC-däck även jobbat med lantbruks- och entreprenaddäck. Men de delarna har han nu släppt för att helt fokusera på MC-däcken.

– Vi har förnyat alla våra MC-däck under de senaste tre åren. Dunlops tävlingsavdelning har tidigare kört sitt eget ”race” och samverkan med den vanliga ”civila” verksamheten har tidigare varit dålig, men nu har vi ändrat på det. Vi ska jobba hand i hand och marknadsföra våra gatdäck på racerbanan. Här på Mantorp vill vi visa upp och låta våra kunder själv prova vårt nya sportdäck SportSmart, fortsätter han.

Kunderna har bjudits in av återförsäljare som i allmänhet är MC-handlare – cirka 70 procent av alla MC-däck säljs av MC-handeln.



Dags för Däckskola. Så uppmärksamma, intresserade och kunniga elever (om än en del lätt överåriga) vägar lärarna i den vanliga skolan inte ens drömma om. Och efter 45 minuter i ”klassrummet” är det åter dags att ge järnet ute på banan (nedan).

Till Mantorp har det denna dag kommit ett 25-tal kunder som köpt det nya däcket till introduktions-

pris och nu får tillfälle att prova det i hög fart på banan. Här finns också en MC-entusiast som vunnit sin





Efter "klassrummet" väntar banan. Varje grupp får köra fem pass om 25 minuter - drygt två timmar på banan är mer än många orkar med.

track day via en tävling i MC-tidningen Bike och Dunlop har dessutom bjudit in ett gäng journalister som också får prova det nya däck på banan.

DäckDebatts redaktör är dock mycket medveten om sina begränsningar (i alla fall när det handlar om motorcyklar) och håller sig visligen i depån och inte minst i "klassrummen".

Denna track day handlar nämligen inte bara om att bränna runt banan och bränna däck, utan också om att insupa nya kunskaper via "Dunlops Däckskola".

Deltagarna har delats in i tre grupper som roterar mellan banan och två konferensrum högst upp i byggnaden vid start och mål. Dagens "ämnen" är Marknad&Motorsport, genomgång av Dunlops däcksortiment i allmänhet och nya SportSmart i synnerhet samt Däckskolan, som ger allmänkunskaper om

däck, hur de konstrueras, materialval och mycket annat.

Vi får till exempel reda på att

- ett MC-däck förutom naturgummi är uppbyggt av uppåt 200 ingredienser inklusive diverse kemikalier och bindemedel.
- det årligen säljs 220 000 - 250 000 MC-däck i Sverige. 35 procent är crossdäck, 25 är sportdäck, custom/touring tar 20 och övriga däck också 20 procent.
- ett racedäck har en arbetstemperatur på 80-120 grader och håller 10-40 mil, ett sportdäck jobbar med 50-80 grader och håller i 500-700 mil medan sport- och touringdäck håller 40-50 grader och i allmänhet i ett par tusen mil.

"Lärarna" är Claes Hedström själv, Magnus Lord Arenander, produktinformationsansvarig på Goodyear Dunlop i Norden samt Daniel Häggstahl på Hojdäck.

På banan finns dessutom ett flertal instruktörer från SMC, som tipsar kunderna/entusiasterna om körteknik men också håller koll på hur de kör på banan. Tävling är inte tillåtet, då blir det för farligt - men om det ändå skulle gå illa finns en ambulans på plats. Åtminstone en entusiast kör också mycket riktigt

omkull, men han behöver inte anlita ambulanstransport.

Över huvud taget fungerar det mesta alldeles utmärkt och Claes är påfallande nöjd:

- Vi började planera det här för sju månader sedan och det har gått över förväntan. Eftersom vi gjort det mesta själva utan hjälp av eventföre- ▶

” Vi började planera det här för sju månader sedan och det har gått över förväntan.



Dan Ströberg, 53 år, körde på Dunlop redan tidigare och nu blir det nya SportSmart som gäller. Dan kör en Triumph Daytona och vann sin track day via en tävling i mc-tidningen Bike.

” Traditionell marknadsföring behöver kompletteras med sådana här aktiviteter. Våra kräsna kunder vill testa själva.

► tag stannat notan på cirka 150 000 kronor, och då ingår banhyra på 75 000 inklusive faciliteter. Jag är övertygad om att det är väl använda pengar.

– Marknadsföring med annonsering och goda tävlingsresultat är bra, men behöver kompletteras med sådana här aktiviteter. Våra kräsna kunder vill testa själva.

Och de ”kräsna kunder” som DäckDebatt pratar med är mer än nöjda. Ord som ”toppen” och ”jätteroligt” och ”kanon” är de vanligaste omdömena och just ”kanon” kommer från Dan Ströberg från Stockholm. Han kör en Triumph Daytona och vann sin track day i Bike-tävlingen.

Nästa år siktar Claes och Dunlop på fem track days på olika banor

och då ska varje handlare få bjuda in upp till fyra kunder i stället för bara en eller två som den här gången.

– Men då ska vi köra på lördagar, det är många fler som kan komma loss då, förklarar Claes innan han försvinner in för dagens sista ”lektion”. ■



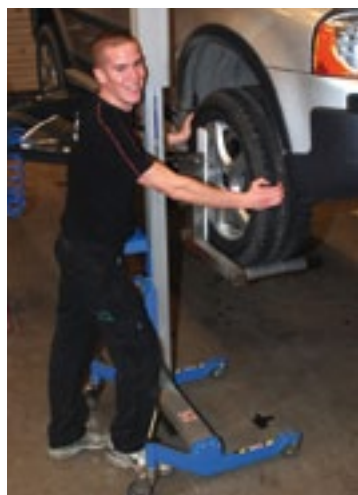
Claes Hedström i lärartagen.

Tänk effektivitet och ergonomi!

Generalagent

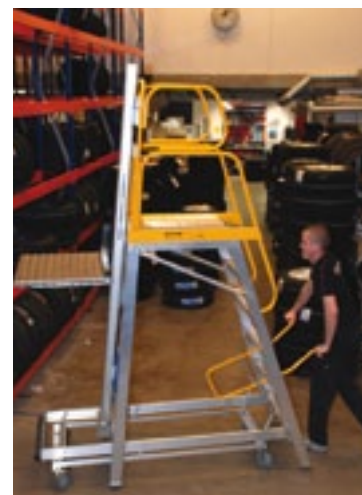


Däckkärren för en ergonomisk hantering av hjul mellan 14” - 22” t.o.m. direkt från pall. Robust och lätthanterlig. Idag Sveriges populäraste däckkärra!



Däcklyften är en batteridrivna, snabb och smidig lösning för tyngre hjul. Rygggräddaren som verkligen används!

NYHET Fotpallen - Lyft ej över axelhöjd! Godtagen av Arbetsmiljöverket.



Däckassisten tar Er till nya och säkra höjder! Maximera Era utrymmen. Nu med inbyggd elektrisk lyft.

MicroLOGISTIC®

Tillverkarvägen 8, 187 66 Täby
Tel 08-544 401 50, Fax 08-732 38 70
info@micrologistic.com

Se produkterna in action
på vår hemsida:
www.hantering.se

Besök vår hemsida och kolla in vinterns nyheter!
Ny katalog ute nu!

SPECIAL

Fälgar



Vinterkollektion!

www.specialfalgar.se



+ Mekonomen = SANT

NORDENS LEDANDE DÄCKEDJA, Nokian-ägda Vianor, och Skandinavians ledande bildelskedja Mekonomen har tecknat samarbetsavtal kring reservdelar och däck.

Vianor säljer mer än en miljon däck per år. Företaget är inne i en expansiv fas med ett åttiotal anläggningar i Sverige och utför även service- och reparationstjänster på bilar. Mekonomen kommer i fortsättningen att leverera reservdelarna till Vianors anläggningar runt om i Sverige.

– Allt fler av våra kunder ser fördelarna med att få både däckservice och vanlig bilservice på en och samma verkstad. Samarbetet med Mekonomen gör det möjligt att utveckla våra service- och reparationstjänster. Utöver leveranser av reservdelar kommer vi även att använda Mekonomens utbildningsmöjligheter och deras tekniska support som är mycket bra. Avtalet på däck innebär också att vi kommer att leverera däck till Meko-

nomen och vår förhoppning är att Mekonomen blir en betydande däckkund hos oss, säger Fredrik Axelson, produktchef för bilservice på Vianor.

– Samarbetet innebär en positiv fördel både för våra och Vianors kunder. Vi får en pålitlig däckleverantör och Vianor en effektiv leverantör av reservdelar med hög kvalitet, instämmer Marcus Larsson, chef Marknad & Varuförsörjning på Mekonomen. ■



Nytt scooterdäck från Michelin

Michelin City Grip har på kort tid godkänts av nästan alla scootertillverkare i Europa. Det nya däckets finns tillgängligt i 25 dimensioner vilket innebär att det kan monteras på de flesta scootrar från 125 cm³ och uppåt.

City Grip är Michelins första scooterdäck med Michelin Progressive Sipe Technology (PST). Denna teknik bidrar enligt Michelin till ett ökat grepp på vått underlag tack vare att lamellerna i mönstret delar upp och evakuerar vattnet under däckets. När scootern lutar ner i kurvorna ökar antalet lameller som är i kontakt med marken successivt, vilket ska resultera i att säkerheten kan bibehållas även vid kurvtagning.



Firestone-däck för snabba traktorer

Firestones nya traktordäck Performer 70 för hastigheter upp till 70 km/h har utvecklats för att ge motorstarka traktorer bra dragkraft på fältet och hög komfort vid snabb körning på väg. Under många år har jordbruket i Europa gått i riktning mot större fält spridda över större områden. För att effektivisera produktionen måste jordbrukarna använda utrustningen intensivare och utföra så mycket arbete som möjligt på kort tid, vilket underlättas av snabbare och modernare traktorer med bättre vägegenskaper.

Med nya Performer 70 får motorstarka traktorer enligt Firestone en kombination av stark dragkraft på fältet, utmärkta vägegenskaper vid höga hastigheter och minskad jordsammanpackning.



Aston väljer Bridgestone

Aston Martin har valt Bridgestones högprestandadäck Potenza S001 till sin nya fyrdörrars sportbil Rapide. 20-tumsdäcken på Rapide (fram 245/40 ZR20 95Y, bak 295/35ZR20 105Y XL) har utvecklats speciellt för att få fram en högre sidovägg som ska bidra till att eliminera vibrationer och skapa ett tystare kupéutrymme.

Skärpt miljöpolicy från Bilbranschen

Bilbranschen har de senaste åren flera gånger klandrats av bland andra Konsumentverket för felaktig användning av miljöargument i marknadsföringen. Branschorganisationen BIL Sweden presenterade därför i somras en ny vägledning för användning av miljöutlåtanden i marknadsföring av personbilar, lastbilar och bussar. Vägledningen ska medverka till att all marknadsföring i fortsättningen är begriplig, sanningsenlig och relevant när det gäller miljöargument.

– Vårt mål är att från och med halvårsskiftet i år ska det aldrig

mer finnas grund för att kritisera branschens användning av miljöargument i marknadsföringen, säger BIL Swedens vice vd Ulf Perbo, som lett arbetet med den nya vägledningen (som finns på www.bilsweden.se).



Ulf Perbo, BIL Swedens vice vd.



Volvo lastbilar kör på Bridgestone

Bridgestone Europe har tecknat ett långsiktigt avtal med Volvokoncernen som innebär att man ska leverera däck som originalutrustning till Volvo-lastbilar.

Redan tidigare har Bridgestone ingått långsiktiga avtal som förstahandsleverantör till Volvokoncernen i Asien och Nord- och Sydamerika.



Tunga vinterdäck från Fulda

Fuldas däcksortiment för lastbilar har tidigare inte innefattat vinterdäck. Med nya Fulda Wintercontrol och Fulda Winterforce blir det ändring på det. De nya däckerna har konstruerats och utvecklats för styr- och drivaxlar på lastbilar och bussar.

Ont om ny Bilprovning

DEN 1 JULI 2010 förlorade AB Svensk Bilprovning sitt 45 år gamla monopol på att kontrollbesiktiga svenska motorfordon. Detta vållade problem för många bilägare redan innan monopollet avvecklades. Eftersom Bilprovningen räknar med att konkurrensen ger mindre jobb framöver har företaget under våren successivt minskat antalet besiktningstekniker, vilket resulterade i färre besiktningstider under våren och sommaren.

Någon större anhopning av nya företag som vill besiktiga bilar har dock inte noterats. Finska A-Katsastus Group har startat ett svenskt besiktningföretag under namnet

Carspect, som i skrivande stund (slutet av augusti) har öppnat en besiktningstation i Tyresö söder om Stockholm. Tills vidare går det dock inte att boka tid hos Carspect, där är det enbart drive-in som gäller. Carspects målsättning är att senare i år öppna flera nya stationer runt om i landet.

Förutom Carspect är Applus Bilprovning AB det enda företag som aviserat seriöst intresse för bilprovning i Sverige. Applus är under uppstart i Sverige och letar – liksom Carspect – efter lämpliga lokaler.

Applus har europeiskt huvudkontor i Barcelona och är liksom Carspect stora på bilbesiktning i

flera olika länder och världsdelar.

Den sega starten för ny bilprovning i Sverige har medfört att det nu från flera olika håll riktats kritik mot regeringens beslut om avreglering av bilprovningens monopol. "Det blir dyrare för bilisterna" och "Det blir svårt att besiktiga i glesbygd" är några av de farhågor som framförts – och självklart blir det så.

Den "gamla" Bilprovningen behövde inte tjäna pengar, den skulle bara gå jämnt upp – men nu ska bilprovningarna tjäna pengar och det gör man inte i glesbygd.

Men det är så dags att komma med kritik nu när beslutet är genomfört. ■

Fler truckdäck från Michelin

X-TRACTION är ett däck som Michelin utvecklat speciellt för bergtruckar. Däckprogrammet utökas nu med tre nya dimensioner; 24.00 R 35 från september 2010, samt 21.00 R 33 och 18.00 R 33 som kommer under 2011. Michelin marknadsför X-TRACTION som en ny lösning för bergtruckar i stenbrott och på byggarbetsplatser. Det är en ny generation av däck som 2004 introducerades för gruvmaskiner och som initialt bara producerades i dimension 27.00 R 49.

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

Allt du behöver för däck och fälg

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



TRAX
balance weight technology



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



Hatco
We keep your wheels rolling



rubber vulk
quality products

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

Handla av oss, det lönar sig!



IDEAL IMPORT

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

September 2010 • DäckDebatt 13

250 000 bilar hade vinterdäck på sommaren

I juni kördes sex procent av de svenska bilarna på vinterdäck trots att det är både farligare och dyrare än att köra på sommardäck.

ALLT FLER BILISTER har ersatt sina dubbade vinterdäck med dubbfria. Lagen kräver inte sommardäck på sommaren, så det är lätt att de dubbfria vinterdäcken får sitta kvar även sommartid. Men vinterdäck på sommaren ger sämre väg- och bromsegenskaper, slits fort och ökar bränsleförbrukningen.

Sifo-undersökning

På uppdrag av Michelin Nordic genomförde Sifo i juni en undersökning som visade att var 16:e bil

fortfarande rullade på vinterdäck. Av 1000 intervjuade personer hade fem procent dubbfria vinterdäck och en procent dubbade vinterdäck på bilen (det senare är som bekant olagligt). Omräknat på Sveriges samlade bilpark innebär detta att cirka 250 000 bilar rullar på vinterdäck denna sommar.

Vinterdäckens mjuka gummiblandning slits snabbt varma somrardagar, vilket innebär fler uttjänta däck, större belastning på däckåtervinningssystemet och ett

större uttag av naturresurser. Vinterdäckens grövre mönster gör att de dessutom har högre rullmotstånd och därmed ökar bränsleförbrukningen jämfört med sommardäck.

Vinterdäckmissbruk

Ett aktuellt däcktest från den oberoende finska testorganisationen TestWorld visar tydligt på riskerna med vinterdäckmissbruk. Vinterdäcket i testet hade 60 procent längre bromssträcka än det bästa sommardäcket vid en inbromsning

på vått underlag i 80 kilometer i timmen. När bilen med det bästa sommardäcket stannat fortsatte bilen med vinterdäck förbi i 50 kilometer i timmen.

– Skillnaden mellan sommardäck och vinterdäck kan handla om liv och död. Blir du påkörd av en bil som kör i 50 kilometer i timmen är risken att du avlider av skadorna du får hela 80 procent, säger Lennart Lomaeus, miljö- och trafiksäkerhetsansvarig på Michelin Nordic. ■

Nya trailerdäck från Goodyear

GOODYEARS NYA GENERATION trailerdäck för fjärrtrafik kallas Marathon LHT II och uppnår enligt Goodyear "något närmast omöjligt". Det är nämligen "ett däck med extremt lågt rullmotstånd och hög friktionsprestanda på blöta underlag". Dessutom är nyttolasten och miluttagen högre samtidigt som bullernivån är lägre.

LHT II uppfyller redan de lagstadgade minimikrav som ställs i EU:s nya däckförordningar som träder i kraft i slutet av 2012. Samtidigt inför EU en ny märkning av däck vars mätmetoder ännu inte är officiella. Goodyear räknar med att LHT II kommer att uppnå utmärkta betyg i alla tre mätkriterier. Det nya märkningssystemet ska fungera som en klassificering av däckens prestanda, inom rullmotstånd, grepp på vått och bullernivå, för att underlätta för konsumenterna vid köpbeslut.

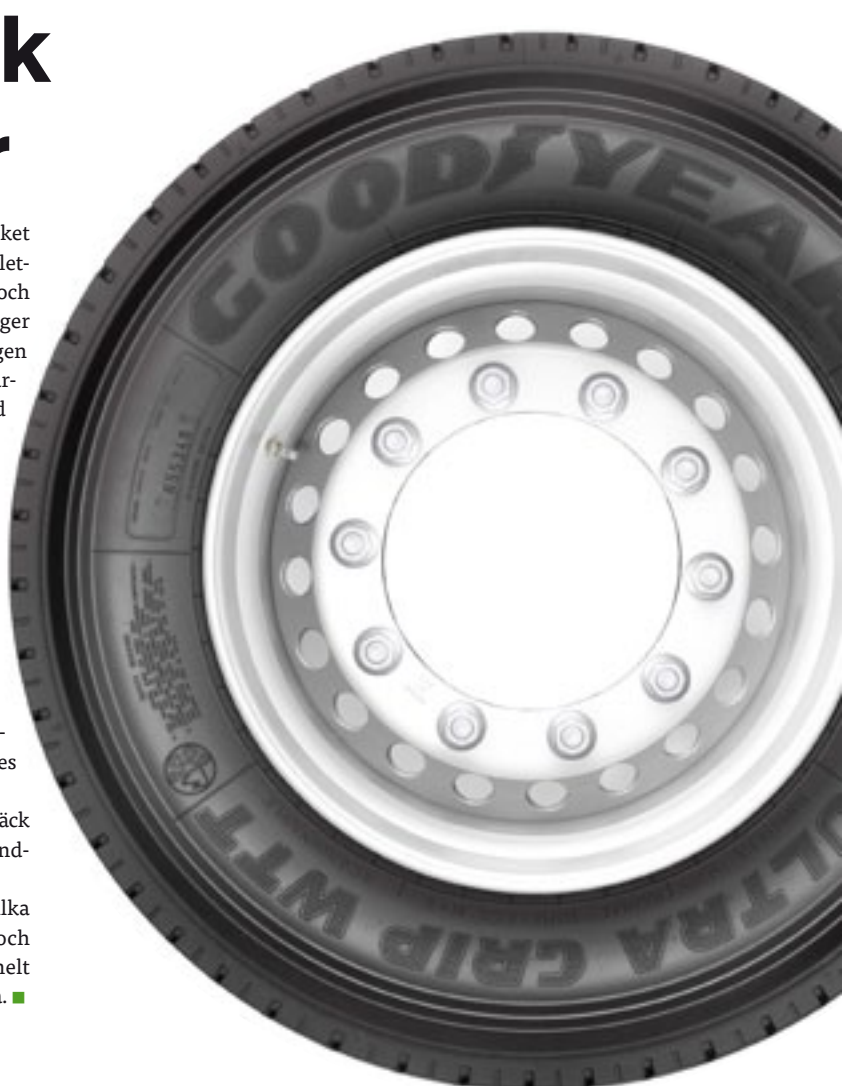
Ultra Grip WTT är Goodyears första specialutformade vinterdäck

för trailers. Det nya WTT-däcket (Winter Traction Trailer) kompletterar styrdäcket Ultra Grip WTS och drivdäcket Ultra Grip WTD och ger – enligt Goodyear – en svårslagen däckuppsättning för lastbilsparkeverksamma i miljöer med snö, is och/eller låga temperaturer.

– Det här däcket är en direkt följd av vår reaktion på marknadens krav. Fordonsparker, särskilt i de nordiska länderna, ville ha ett trailerdäck för vinterbruk i den här storleken, och vi har tagit fram det särskilt för dem, förklarar Boris Stevanovic, marknadsdirektör för lastbilsdäck på Goodyear Dunlop Tires Europe BV.

Goodyears Ultra Grip-vinterdäck är även konstruerade för användning på bussar.

Ultra Grip WTD-däcken, vilka precis som Ultra Grip WTS- och Ultra Grip WTT-däcken är helt mönsterskär- och regummerbara. ■





Miljömärkta däck till Porsche Cayenne

MICHELIN HAR UTVECKLAT en serie om tre nya däck, varav två med egen miljömärkning, speciellt för Porsches SUV-modell Cayenne.

Latitude Tour HP har märkts med "Green X", som är Michelins egen märkning av däck med lågt rullmotstånd. Däcket har enligt Michelin extra lång livslängd och bra våtgrepp. Det låga rullmotståndet beror till stor del på de nya däckens konstruktion, som begränsar värmeutveckling i slitbanan och däcksidorna och i sin tur minskar bränsle-

förbrukningen med 0,2 till 0,4 liter per 100 km.

Vinterdäcket Latitude Alpin ska (enligt Michelin) leverera "sommardäckens prestanda i ett vinterdäck" och finns också i samma dimension och hastighetsindex Latitude Tour HP.

Det tredje Cayenne-däcket kallas Latitude Sport och är ett högprestanda-däck med samma däckmönster som Michelin Pilot Sport 2 – men det har däremot ingen miljömärkning. ■



Världens starkaste

Scania har utvecklat en ny V8 som är världens starkaste lastbilsmotor. Den visades nyligen upp för offentligheten på Lastbilmässan 2010 på Elmia i Jönköping, vilket i och för sig inte har någon direkt däckanknytning – men en mäktig maskin är ju alltid intressant.

Och mäktigt är den: 16 liter stor och 730 hk stark och vridmomenten vid drygt tomgångsvarv – 1 000 r/min – är 3 500 Newtonmeter!

Seminarium om gummi-asfalt

Som avslutning på (nedlagda) Vägverkets utvecklingsprojektet (2007-2009) om gummi-asfalt arrangerar (nystartade) Trafikverket den 29-30 september ett tvådagars seminarium om gummi-asfalt.

Syftet med seminariet är att presentera resultat och inbjuda till diskussion om potential, användningsområde och fortsatt utvecklingsbehov för gummi-asfalt som teknisk lösning.

Målgruppen är främst nordiska beläggningsentreprenörer och beställare. Seminariet hålls i Göteborg och flera ledande internationella experter inom ämnesområdet kommer att delta.

Mer info och anmälan via www.gummi-asfalt.se.



65 km/h med Kleber traktordäck

Griper är det senaste tillskottet i Klebers 65-serie designad för blandat lantbruk. Däcket finns nu i Sverige för traktorer från 80 till 180 hk. Enligt Kleber ger formen på det nya däckets klackar tre viktiga fördelar för lantbrukarna:

- Skonsamt för mark och växtlighet (grundare hjulspår och mindre markpackning)

- Ett utmärkt däck vid plöjning (överlägsen dragkraft och självrensning)
- Optimal prestanda vid allt slags lantbruksarbete (tidsbesparing och bättre komfort vid vägkörning)

Kleber Griper 65 kan med sin D-hastighetsmärkning köras på väg i upp till 65 km/h.



LÄSARBILDEN

Tokigheter på vägen och i trafiken ser vi väl alla då och då, och varför inte dela med sig till kollegor runt om i Sverige. Kurt Welin på Däck & Bilvård i Skogås knäppte den här något missvisande skylten på en liten väg utanför Mariefred.

Om du själv fångar något däck- eller trafikrelaterat som är roligt, tokigt, udda eller upprörande på bild skickar du den till bjorn@ddebatt.se.



FOTO Kurt Welin



Nya lastbilsdäck från Goodyear

Goodyear har nyligen lanserat en ny generation lastbilsdäckdäck för både väg och terräng. Omnitrac Mixed Service Steer II (MSS II) är avsett för styraxeln och Omnitrac Mixed Service Drive II (MSD II) för drivaxeln. Enligt Goodyear kombinerar däcken utmärkt väggrepp i terräng med ökad körsträcka, färre driftstopp och bättre bromsegenskaper på vått underlag.

MSS II och MSD II är de första produkterna i en helt ny generation däck för blandad lastbilskörning. Goodyear har utvecklat dem för att möta åkeriernas ökande behov av däck till fordon som används i omväxlande terräng. Däcken är en del av Goodyears Max Technology-koncept, som bland annat inkluderar slitbansammansättningar som motverkar slitage, optimerat slitbanemönster samt en robust konstruktion av stommen.

År 2012 inför EU nya regler om minimikrav på däckprestanda. Både Omnitrac MSS II och MSD II uppfyller redan nu de krav som EU-förordningen 661 ställer för rullmotstånd och bullernivå. ■

2 396 Michelin-däck till Ferrari

599 GTO är Ferraris snabbaste personbil någonsin. Med en 6-liters V12-motor på 670 hk avverkar den 0-100 km/h på 3,35 sekunder och toppar 335 km/h. 599 GTO tillverkas i en begränsad upplaga om – just det, 599 bilar. Alla är utrustade med specialutvecklade Michelin-däck och 599 x 4 blir alltså 2 396 – men vi får väl anta att Michelin gör några till; med 670 hk får man nog räkna med visst däckslitage.

Michelin och Ferrari har samarbetat i utvecklingen av dessa högpresterande däck på rekordtiden 18 månader. Framdäcken har dimensionen 285/30 ZR 20 och bak är det 315/35 ZR 20 som gäller. Trots dessa rejäla dimensioner är däckets ovanligt lätt. Framdäcket väger 10 kg och bakdäcket 15 kg, vilket enligt Michelin innebär en viktbesparing på upp till 10 procent jämfört med andra däck i liknande dimensioner.

Däckets mönster består av tre olika gummiblandningar; en blandning från racingvärlden på den yttre däckskuldran för att stå emot extrem påfrestning vid bankörning, en blandning i mitten av slitbanan speciellt designad för att uppnå bästa prestanda vid höga hastigheter och en blandning för den inre däckskuldran framtagna för att maximera mängden gummi som är i kontakt med vägen. ■

EN REVOLUTION INOM DÄCKHANTERING!

DÄCKSTAPLING ALPHA

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

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

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



 Svenska Lager



Nya medlemmar i DRF

KviBry AB (Däckteam)	Ljungbyhed
Mili Däckservice AB (Däckteam)	Hedemora
Däck & Fälg i Trollhättan AB (Däckteam)	Trollhättan
Vilsta Däck AB såld till Euromaster	Eskilstuna
Zätas Däck AB såld till Däckia	Ösmo
Tranås Däckservice AB (Euromasterpartner)	Tranås
Motorecond (First Stop)	Stockholm
Goodyear Dunlop Tires Svenska AB (korr. medl.)	Saltsjö-Boo
Gummicentralen KB	Rättvik
Västerås Däck/Jarl Eriksson AB (Däckteam)	Västerås
Strengbergs Däck AB (Däckteam)	Stockholm
Bengts Däckservice (Vianorpartner)	Hedesunda
Mega Däck i Malmö (Vianorpartner)	Malmö
Däckhuset i Sundsvall AB (Vianorpartner)	Sundsvall
Däckcenter i Norrland AB (Vianorpartner)	Umeå
Frölunda Däckshop (Vianorpartner)	Västra Frölunda
Byt Hjul Norden AB (korresponderande medlem)	Stockholm
Olssons Däckservice AB såld till Däckia	Borås
Vianors partnerkedja är numera inkluderad i Vianors DRF-medlemskap.	

Nytt företagskort från Vianor

DÄCKEDJAN VIANOR HAR lanserat ett nytt företagskort. Det nya kortet ska göra det smidigare för företagen att betala däckinköp och erbjuder upp till 100 000 kronor i kredit.

Vianor är Nordens största däckkedja med 79 anläggningar i Sverige och erbjuder även 24h däckjour.

– Med hjälp av det nya kortet kan vi göra vår service till våra företagskunder ännu bättre. Kortet är en smidig betalningslösning, enklare än kontanter och smartare än vanliga betalkort, hävdar Daniel Nordvall, som är marknadschef på Vianor AB. ■

ALLT I DUBBTRUSTNING



**Vi marknadsför
Tikka dubben**

**Personbilsdubb
Tung o lätt lastbil
Medubb
Rallydubb
Cykeldubb**



MICROPRECISION
- COMMITTED TO PERFECTION SINCE 1975 -

Tel 08-584 50 750 , Fax 08-584 50 740
Effektvägen 10, 196 37 Kungsängen
info@microprecision.se, www.microprecision.se



**EN LYSANDE VINTERNYHET
COOPER S/T 3**

Nya Cooper S/T 3 är ett helt nytvecklade vinterdäck för personbilar. Tack vare den senaste produktionstekniken har S/T 3 ett suveränt snö och isgrepp. I hårda tester mot marknadens bästa vinterdäck, har S/T 3 presterat lysande. Prova själv i vinter, du kommer inte bli besviken...

- SMART DUBBPLACERING
- AVANCERAT MÖNSTER
- NANO POLYMER TEKNOLOGI



COOPERTIRES
DON'T GIVE UP A THING.

För mer information om närmaste återförsäljare, ring 033-22 23 80
www.proimp.se

Tunga däck från Nokian

NOKIAN BÖRJAR UNDER hösten sälja två nya däck för tunga fordon. Nokian Nordman NTR 32 i 17,5 tum är särskilt avsett för mindre distributionsbilar (7,5–10 ton) och för stadsbussar. Den andra nyheten, Nokian Nordman 72, passar för släpvagnar, som till exempel på låga fulllånga släpvagnar, transportlavetter och på biltransportsläp.

– Slitbanegummiblandningarna på båda däcken passar för året runt bruk och mönstret på de breda skulderområdena ger en mycket bra slitstyrka. Även stenavvisarna i mönsterspårerna, som ser till att grus inte fastnar i spårerna, ökar däckens livslängd, hävdar Teppo Siltanen, produktutvecklingschef för Nokian Truck Tyres.

Båda däcken har även en slitavvarnare som underlättar kontrollen av mönsterdjupet. Slitage-

varnaren (Driving Safety Indicator) visar med siffror huvudspårens mönsterdjup i millimeter. ■



Dammig konferens

DEN 18–19 OKTOBER hålls i Stockholm en internationell konferens om luftkvalitet och hälsa och de senaste rönen om vägdamms hälsoeffekter och åtgärder för att minska emissionerna av vägdam.

Konferensen ordnas i samband med att Stockholm utsetts till Europas första miljöhuvudstad.

I många städer i Europa överstreds EU:s gränsvärden för partiklar (PM10). En viktig orsak anses vara vägtrafikens emissioner av partiklar som bildats på grund av slitaget av vägbanor, bromsar och däck. Ibland ifrågasätts betydelsen av dessa relativt stora partiklar för hälsopåverkan. De mindre partiklarna (PM2.5) förs fram som mer betydelsefulla åtgärda. Aktu-

ella studier visar dock på betydelsefulla hälsoeffekter också av partiklar från vägdam. För att klara gränsvärdena för PM10 krävs effektiva åtgärder som minskar bildningen av slitagepartiklar. Vad säger ledande forskare om hälsoeffekterna och vilka åtgärder vidtas i olika städer?

Konferensen, som är gratis och hålls på engelska, organiseras av SLB analys. Mer info och anmälan: slb.nu/roaddust/sv eller gpc.slb.nu/register/?page_id=394 ■

VILL DU OCKSÅ ANNONSERA I DÄCK DEBATT?

Ring Daniel Skoglund på Ad 4 you media, 08-556 960 18 eller mejla daniel@ad4you.se

www.ddebatt.se

Förinställbara elektroniska lufttrycksmätare

ALF TRONIC WS

Särskilt utvecklade för professionell verkstadsanvändning. ALF TRONIC WS gör däckmonteringen mycket snabb. I standardutförandet ingår möjlighet till automatisk påtryckning till rätt läge för däckfoten (OPS). Detta gäller även vid kvävgasfyllning.



Made in Germany

TRYCKLUFTSINDUSTRI AB
Tel. 08-776 47 80 www.tryckluftsindustri.se



Lugn...

Vi är i sta´n på da´n

Kransens Gummi - din totalleverantör



0156 – 419 90

Kransens Gummi info@kransensgummi.se

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: Däckcenter i Norrland, Frölunda Däckshop, GA Däckspecialisten, Jensen Däck i Helsingborg AB, Mega Däck i Malmö AB, Ulrix Bil & Däckverkstad



RAZZIOR IMASSOR

Den 3 september gick startskottet för Kampanj Däckrazzia och det är nu sjätte året som däckrazzior genomförs i Sverige. Hur har det gått, har kampanjen gjort nytta? Ja och nej är svaret. Fast mest ja.

NÄR KAMPANJ DÄCKRAZZIA genomfördes första gången på prov i Sörmland 2004 visade det sig att den breda samverkan mellan myndigheter, trafiksäkerhetsorganisationer och däckbranschen fungerade mycket bra. Sedan dess har däckrazzior genomförts över hela Sverige 2005, 2007, 2008, 2009 och nu 2010. Andelen som kör med olagligt mönsterdjup hade inför årets mätningar minskat med drygt 30 procent från 2005 till 2009, från 6,5 till 4,5 procent. Däremot syns inte samma positiva trend när det

gäller bilar som kör med 3 mm eller mindre mönsterdjup.

Var tredje kör på slitna däck

Andelen som kör på slitna däck ökade mellan 2008 och 2009 och ökningen skedde huvudsakligen bland förare med bilar upp till 5 år gamla. Däck med ett mönsterdjup under 3 mm får längre bromssträcka vid vått väglag, dessutom ökar risken för vattenplaning betydligt. Av alla undersökta bilar 2009 hade 32,6 procent minst ett däck med 3 mm eller mindre mönster-

djup. Detta är en klar försämring jämfört med resultat från 2008 och är en tillbakagång till nivåer från 2007 och 2005 års mätningar.

– En möjlig förklaring till ökningen av slitna däck bland nyare bilar kan vara finanskrisen, som ju härjade som värst under året som föregick mätningarna 2009, kommenterar Mats Carlsson, NTF.

Kvinnor kör mer olagligt än män

Av de kvinnliga förarna hade vid 2009 års mätningar 5,6 procent minst ett däck med olagligt mönsterdjup, det vill säga mindre än 1,6 mm, medan motsvarande andel hos de manliga förarna var 3,9 procent. Andelen olagliga däck hade 2009 minskat något bland manliga förare och ökat i motsvarande grad bland kvinnliga förare.

Noll koll på lufttrycket

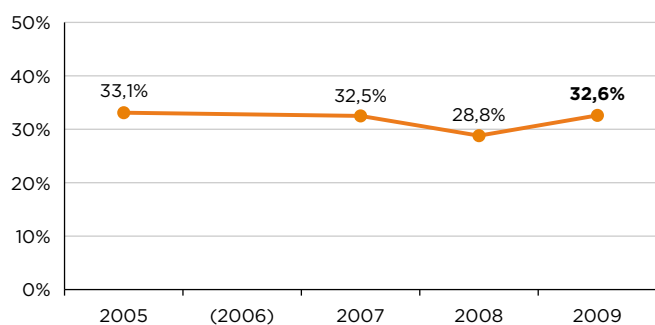
Nästan var tionde bil (9,4 procent) hade 2009 minst ett däck med så lågt lufttryck att det kan jämföras

med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre). Med för lågt lufttryck i däcken ökar slitaget betydligt, bränsleförbrukningen ökar också och bilen kan bli svår att hantera i en kritisk situation. Ingen förbättring eller försämring i denna andel har kunnat skönjas under de år som razzior genomförts. Inte heller syns det någon förbättring när det gäller hur ofta vi kollar lufttrycket. År efter år har ungefär två av tre tillfrågade förare inte kontrollerat lufttrycket i däcken den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast.

– Med tanke på hur mycket man vinner på att köra med tillräckligt tryck i däcken är det märkligt att Sveriges bilister inte lyckas bli bättre på att hålla koll, säger Cecilia Blom Hesselgren, informationschef Bilprovningen.

Ökad klokhet

Hur är det med kunskapen om däcken i Sverige? Har den ökat sedan



Diagrammet visar andelen kontrollerade bilar med slitna däck.



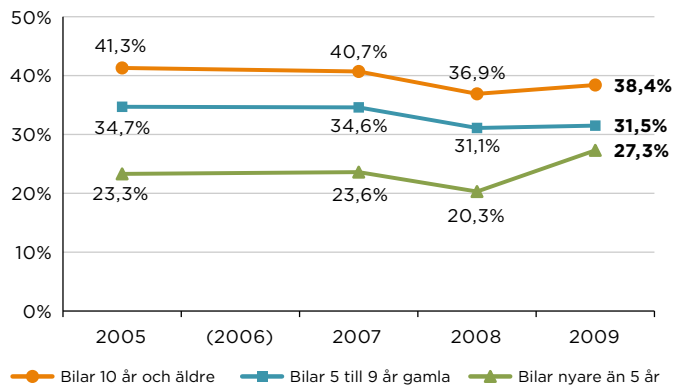
Kampanj Däckrazzia har under årens lopp fått mycket uppmärksamhet i media.

kampanj Däckrazzia drog igång? Ja, det är nog något de flesta bedömare skulle skriva under på, även om ökad kunskap per automatik inte alltid är samma sak som ändrat beteende, vilket ju blir särskilt tydligt när det gäller sorgebarnet Lufstrycket.

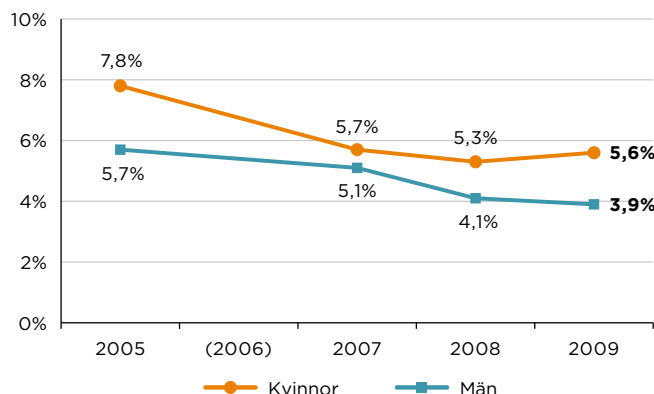
Sedan kampanj Däckrazzia drog igång i Sverige har media skrivit många hundra artiklar, (faktiskt närmare tusen) om värdet av att köra på bra däck, och inslagen i radio och tv är sammantaget uppe i flera timmar. Mellan 15 000 och 20 000 bilister har fått mätt mönsterdjup och luftryck och samtidigt fått information om varför det

är bra att hålla koll på sina däck. Dessutom har de som står bakom kampanj Däckrazzia lärt av varandra. Polisen, NTF, Bilprovningen och Trafikverket (tidigare Vägverket) har ökat sin kunskap om däck, samtidigt som vi i Däckbranschen förhoppningsvis har blivit bättre på trafiksäkerhet och miljö.

I första halvan av september i år genomförs närmare 60 däckrazzior i Västerbotten, Jämtland, Dalarna, Västmanland, Södermanland, Västra Götaland, Gotland, Halland och Blekinge. Den som vill veta hur det gick kan läsa om detta i DäckDebatt nr 4/2010 (20 oktober) eller på www.dackrazzia.se. ■



Diagrammet visar andelen kontrollerade bilar med slitna däck fördelat i ålder på bilen.



Diagrammet visar andelen bilar med olagliga däck grupperat efter förarens kön.

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

TRELLEBORG

TRELLEBORG TM900 HIGH POWER.
STYRKA VID FÖRSTA ÖGONKASTET.



FRAMTIDE

TÄNS DÄCK

- svarta ringar eller smarta sensorer?

Kan däckens egenskaper komma att ändras momentant? Kommer däcken i framtiden att få ännu större betydelse för trafiksäkerheten än idag? I så fall, hur långt in i framtiden? Kommer EU:s fokusering på rullmotstånd och bromsförmåga i blött väglag att bromsa annan utveckling?

TEXT Björn Sundfeldt

FRÅGORNA HÄR OVAN har DäckDe-batt ställt till sex av världens största däcktillverkare och svaren varierar en hel del. Inspiration till och utgångspunkten för denna "frågestund" är en tidigare intervju med Sveriges "Mr Trafiksäkerhet", professor Claes Tingvall, som flyttat från nedlagda Vägverket till uppståndna Trafikverket, där han fortfarande verkar med titeln Trafiksäkerhetsdirektör. Vid nämnda intervju uttryckte professor Tingvall bland annat följande funderingar:

"Vi har fått och kommer att få ett antal nya system där bilen upptäcker faror, och om föraren inte ingriper så tar bilen till slut över. De ingrepp bilen gör kommer att vara sena, dramatiska och mycket effektiva. Sena för

att bilen ska vara helt säker på att föraren är ur leken. Dramatiska för att få så stor effekt som möjligt: Om man bromsar med full effekt, alltså med 1 g under en sekund, så bromsar bilen ner farten med cirka 35 km/h. Det ger en säkerhetseffekt som är ungefär dubbelt så stor som effekten av den krocksäkerhetsökning som den modernare bilparken genererat över 20 år. Vid fotgängarpåkörningar bör dödligheten kunna reduceras med uppemot 70 procent, och liknande gäller också för andra krocktyper.

Det enda bilen kan göra i en nödsituation är i princip att bromsa och/eller svänga. Den kan också i en senare del av förloppet göra saker åt den passiva säkerheten, men det är en annan sak.

För att bromsa eller svänga behövs

friktion, och där kommer förstås däcken in. Exemplet ovan gäller med dagens däck under optimala omständigheter, men optimalt är ju väglaget alls inte alltid – i Sverige har vi till exempelintervväglag en stor del av året – och dessutom vill vi förstås att däcken ska ge ännu bättre bromsförmåga.

Då måste man förmodligen ändra däckens egenskaper momentant, eller med någon annan metod öka bromsförmågan. Om man kunde bromsa med 2 g minskar farten på en sekund med 70 km/h, om man bromsar med 3 g med 105 km/h – och man kan bromsa med 4 g utan att det blir farligt för de åkande.

Detta är inte omöjligt teoretiskt, men förmodligen praktiskt. En dragster-mc kan visserligen accelerera 0–530 km/h

på fyra sekunder, det är 4 g, men däckens fäste förbättras då mot en kläbbig vägbana.

Frågan är hur vanliga däck ska få bättre fäste, det är själva huvudfrågan. Däcken kommer att vara i centrum och behöva avancerad utveckling".

Så långt professor Tingvall. Och vad tror man alltså då hos däcktillverkarna. Kan däcken ges bättre fäste? Kan egenskaperna komma att ändras momentant? Kommer däcken i framtiden att få ännu större betydelse för trafiksäkerheten än idag? Och i så fall hur långt in i framtiden? Eller kommer EU:s fokusering på rullmotstånd och bromsförmåga i blött väglag att bromsa annan utveckling?

På följande sidor kommer svaren. ▶

Goodyear/Dunlop

Kan och kommer däcken att få bättre grepp?

Ja, absolut. Goodyear Dunlop presenterar ständigt ny teknik och vi har under årens lopp avsevärt förbättrat däckens grepp under alla förhållanden. Till exempel i det nya innovativa OptiGrip-däcket, som behåller sitt utmärkta grepp på vått underlag även när det är slitet. UltraGrip-serien har utvecklats med den mycket effektiva nya bladtekniken för vinterkörning. För att nämna några exempel har vi det nyutvecklade odubbade däcket UltraGrip Ice+ som är utvecklat för nordiska förhållanden och UltraGrip Extreme som försetts med nya dubbar som ytterligare förbättrar kontroll och inbromsning på is. Vi kommer hela tiden att utveckla ny teknik som ytterligare förbättrar våra däcksgrepp och prestanda i olika förhållanden.

Kommer däcken att tillfälligt kunna förändra sin prestanda?

Det gör våra däck redan idag – vägförhållandena förändras ständigt under körning och däcken måste

anpassa sig och prestera olika efter vägbanans behov – från torrt till vått – från snö till is. När det gäller OptiGrip, håller det ständigt sin prestanda i tiotusentals kilometer med hjälp av nya innovativa tekniker som gör att mönster och gummiblandning hela tiden är nytt och ger bästa grepp.

Kommer däck i framtiden att påverka trafiksäkerheten mer än idag?

Ja, med ökad fokus på mindre rullmotstånd och bränsleförbrukning blir det ännu viktigare för föraren att välja däck som inte kompromissar när det gäller däckets prestanda på vått underlag. Vi fokuserade särskilt på att förbättra bromsprestanda och väghållningsförmågan på både vått och torrt när vi utvecklade vårt nya däck, EfficientGrip, med lågt rullmotstånd, och som har utsetts till det enda Svanenmärkta sommardäcket i världen (enligt de nya kriterierna 2010).

När Tire Pressure Measurement Systems blir obligatorisk, kommer förarna att få möjlighet att mon-

” Vi utvecklar hela tiden nya däck med hög trafiksäkerhet, men kan inte förutse framtiden.

tera den senaste generationens RunOnFlat-däck som ökar trafiksäkerheten och sänker bränsleförbrukningen. De står även för ett genombrott gällande körkomfort. Goodyear Dunlop forskar även kring "intelligenta däck" med inbyggda chips som ytterligare kan förbättra trafiksäkerheten.

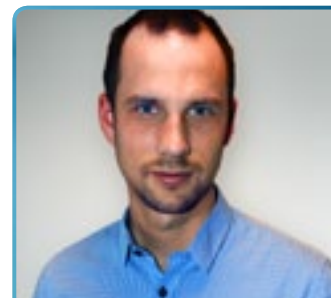
Dunlop har dessutom presenterat ett nytt innovativt aerodynamiskt konceptdäck som bygger på Dunlops senaste teknik från racingdäck, och som bidrar till mer medveten och miljövänlig körning samtidigt som det ger ökad trafiksäkerhet och körglädje. Däckets aerodynamiska design ger bättre väghållning och mindre luftmotstånd och därmed lägre energiförbrukning. Hydrodynamiska skårar i mönstret ger också betydligt bättre vattenflöde vilket resulterar i väsentligt lägre vattenplaningsrisk.

Och om så är fallet, hur långt i framtiden?

Vi utvecklar hela tiden nya däck med hög trafiksäkerhet, men kan inte förutse framtiden.

Kommer EU:s fokus på rullmotstånd och bromsning i vått att bromsa övrig utveckling?

Inriktningen på rullmotstånd kräver också ett starkt fokus på däck som är säkra på vått underlag – Goodyear Dunlop kommer aldrig att acceptera några kompromisser i säkerhet och köregenskaper. Specialdäck för elfordon kommer att krävas, och de måste också utvecklas med prestanda som ger säkerhet.



Magnus Lord Arenander
Produktinformationsansvarig
Goodyear Dunlop Tires Nordic

Michelin

Den stora utmaningen för oss däcktillverkare är att erbjuda ett däck som är bränsleeffektivt, säkert och har lång livslängd. På Michelin fokuserar vi vårt utvecklingsarbete på att förbättra alla dessa egenskaper samtidigt, utan några kompromisser.

Inom 30 år kommer antalet fordon på jorden att ha dubblats och därför måste mobiliteten vara hållbar, vi får inte tära för hårt på natur och miljö. Biltillverkarna måste producera bilar som släpper ut mindre koldioxid, annars kommer de att drabbas av höga straffavgifter. Däcken, som står för 20 procent av den energi en bil förbrukar, kan spela en avgörande roll här. Fram-

förallt genom förbättringar av minst två parametrar; vikten och rullmotståndet. Hos elfordon kan mer energieffektiva däck bidra till att batterierna räcker till längre körsträckor.

Däckets prestanda måste samtidigt bidra till fortsatt ökad trafiksäkerhet. Kontinuerlig utveckling av nya gummiblandningar och slitbanornas mönsterdesign bidrar till förbättrad säkerhet. Som professor Tingvall konstaterar är däcken en fundamental faktor för trafiksäkerheten. Ett utökat samarbete mellan bil- och däcktillverkare är ännu en faktor som kan leda till framsteg inom detta område. Slutligen måste däckkostnaderna hållas nere

” Vi är övertygade om att däcken kommer att ha en central roll i utvecklingen av framtidens bilar.

genom förbättrad livslängd och bränsleekonomi.

Michelins målsättning är att utveckla däcken i den riktning att livslängden, säkerheten och bränsleförbrukningen förbättras samtidigt utan kompromisser. Den senaste generationen av våra "gröna däck", Michelin Energy Saver, är ett perfekt exempel på vår strategi. Vi är övertygade om att däcken kommer att ha en central roll i utvecklingen av framtidens bilar. De 20 procent av energiförbrukningen som däcken står för hos en bil med förbränningsmotor ökar till 30 procent i en liten elbil.

Michelins målsättning är och

förblir att förse bilisterna med däck som möter deras krav på säkerhet, livslängd och bränsleförbrukning.



Pascal Couason
Teknisk chef
Michelin Frankrike

Continental

” Säkerhetsarbetet inom Continental fortsätter med oförminskad kraft, det är ett område som ligger oss varmt om hjärtat.

Dagens däck och däckutveckling är i allra högsta grad på en väldigt hög teknologisk nivå. Stora resurser läggs hos de ledande däcktillverkarna på att hela tiden utveckla däck som är säkrare, miljövänligare och mer komfortabla.

Det är dock inte troligt att branschen inom en kort tidsperiod kommer kunna presentera en teknisk lösning som innebär ett extremt stort utvecklingssteg. Däck är, och kommer att förbli, en produkt som till stora delar är en kompromiss mellan många av de egenskaper som måste prioriteras. Ett exempel på detta är målkonflikten mellan lågt rullmotstånd och våtgrepp. En annan mycket stor utmaning som branschen kommer möta är de kommande kraven på lägre buller från däck/vägbana. Även detta är en parameter som på något vis står i konflikt med andra egenskaper hos däck.

Att förbättra en enskild parameter hos ett däck är lätt! Det klarar alla däcktillverkare. Att göra det utan att samtidigt försämrade någon annan viktig egenskap hos däck är svårare!

Vi vill inte hamna i en situation där man ensidigt utvecklar däck mot ett visst specifikt mål, där man prioriterar en enskild egenskap hos däck för högt. Om man driver en sådan utveckling för snabbt och hårt riskerar vi att få däck som inte presterar tillräckligt bra och säkert inom ett annat område.

Igen kan man nämna exemplet med utvecklingen mot lägre rullmotstånd – det är självklart en viktig parameter hos ett modernt personbilsdäck, men är man oförsiktig får vi automatiskt däck med sämre bromssäkerhet på bland annat vått underlag. Däckets bromsförmåga påverkar direkt hur effektivt bilens ESP/ESC-system kommer att fungera, så just bromsförmåga är en väldigt viktig egenskap hos ett personbilsdäck.

Däcken blir hela tiden bättre och bättre. Små tekniska landvinningar och detaljer implementeras kontinuerligt och steg för steg får vi säkrare och miljövänligare däck på våra fordon. Både material och konstruktionslösningar utvecklas och förfinas. Men detta måste ske i en takt som innebär att vi samti-

digt inte försämrar någon annan, lika viktig säkerhetsegenskap. Inom en överskådlig framtid är det troligtvis på detta sätt som däcken kan bidra till en ökad trafiksäkerhet.

Men det finns självklart andra möjligheter att skapa en säkrare trafikmiljö. Med både bättre däck och en bättre integrering mellan däck, fordon och människor vill vi höja säkerheten för alla i trafiken. Continental är en mycket stor underleverantör av komponenter till fordonsindustrin. Till stor del handlar det om säkerhetsrelaterade komponenter och system som exempelvis bromsar och elektroniska bromssystem (ABS/ESC) Continental utvecklar och säljer även de moderna radar- och kamerasystem som nu finns monterade i många nya bilar.

Säkerhetsarbetet inom Continental fortsätter med oförminskad kraft, det är ett område som ligger oss varmt om hjärtat. Vi har ju möjligheten att angripa problemet på ett bredare sätt än våra däckkollegor som inte har den direkta kopplingen internt till fordonens övriga säkerhetssystem. Continental

är en leverantör av säkerhetskomponenter och andra system till fordonsindustrin – däck ingår i den här kedjan som en mycket viktig säkerhetsprodukt – och kanske får vi längre fram i framtiden en teknisk möjlighet att göra ett riktigt stort utvecklingssteg för däckens säkerhetsnivå. Men innan vi når dit är det viktigt att forskning, utveckling och säkerhetstänkandet fortsätter som ett kombinerat utvecklings- och förbättringsarbete där man angriper problemet bredare än ”bara” på däck.



Mattias Palmgren
Product Manager
Continental Däck Sverige AB

Pirelli

” Du kan köra på F1-däck, men har du fel lufttryck kan du få längre bromssträcka än med ett standarddäck med rätt tryck.

När man läser uttalandet från professor Tingvall får man lätt intrycket att trafiksäkerhet bara handlar om däckens fäste, men så är det förstås inte: Trafiksäkerhet handlar ju om så många olika faktorer.

Det bästa sättet att öka trafiksäkerheten är inte att hitta nya material och att öka bilarnas bromsprestanda. Effektivast är att alla bilar har däck med rätt lufttryck och ordentligt mönsterdjup.

Du kan köra på F1-däck, men har

du fel lufttryck kan du få längre bromssträcka än med ett standarddäck med rätt tryck.

En annan viktig faktor är däckens mönsterdjup. Skillnaden i bromssträcka mellan ett nytt däck, ett med mönsterdjup på 3 mm (som vi rekommenderar som minimum) och ett däck med det lagliga minimimönsterdjupet 1,6 mm är bokstavigt talat livsviktig, speciellt på vått underlag. Även om man använder den mest greppintensiva gum-

miblandning som tänkas kan så spelar det ingen roll om mönsterdjupet är för dåligt.

Visst kommer nya framtida gum-miblandningar att innebära bättre bromsprestanda, men vi måste också se upp med att däck med lågt rullmotstånd (som EU efterfrågar) kan resultera i dåligt grepp (dåliga bromsprestanda, vilket ju några av våra konkurrenter har problem med), så det här är en stor utmaning för däckindustrin.



Massimo Rosasc
Produktchef
Pirelli

Bridgestone

” Framtidens däck måste produceras extremt energieffektivt för att matcha kommande krav på låga koldioxidutsläpp, även från så energiintensiva industrier som däcktillverkning.

Utvecklingen av däckens konstruktion och design kommer att accelerera under kommande år. Innovativa teknologier, krävande globala och europeiska regleringar som påverkar varje steg i däckets livscykel, ökat konsumentmedvetande, fordonens utveckling, nya spelare i matchen; alla dessa faktorer bidrar till att styra utvecklingen av framtidens däck.

Kan och kommer däcken att få bättre fäste?

Det beror väldigt mycket på vilken typ av grepp som åsyftas. Torrgrepp handlar idag i så stor utsträckning om effektiviteten och programmeringen av ABS-bromsarna att det för bilar i samma segment är mycket liten skillnad mellan bromssträckorna hos de stora däcktillverkarna. I dag är det vanligt att sex eller sju däckmärken stannar inom samma meter, cirka 37–38 meter från 100 km/h.

Greppet på snö och is är en helt annan sak. Här spelar gummiblandningen en stor roll, medan ABS-systemen har avsevärda problem att hantera däckens beteenden på vägbanor med så låg friktion. Dock har nya forskningsrön visat att bra grepp på snö och is och bra våtgrepp är två svårförenliga storheter, vilket kan medföra att vinteregenskaper kan få stryka på foten när våtgreppet i framtiden kan komma att prioriteras allt mer.

Kan däckens egenskaper komma att ändras momentant?

Idag finns exempel på tredimensionell mönsterdesign, alltså ett däckmönster som allteftersom det slits ändrar form och därmed prestanda. Den här förändringen beror förstås inte bara på minskat mönsterdjup utan också på att ett nytt mönster träder fram. Dessutom finns flera exempel på olika gummiblandningar i samma mönster, då styvheten och slitstyrkan på det övre gummilagret skiljer sig kraftigt från det undre. Båda dessa föränd-

ringar är ju dock inte tillfälliga utan mer av permanent natur, men det finns inget som säger att däckmönstret i framtiden inte kan ändras genom någon särskild impuls eller kanske kontinuerligt under däckets livstid för att balansera ändrade egenskaper på grund av minskat mönsterdjup. (vilket redan finns på några olika konceptdäck).

Kommer framtidens däck att få ännu större betydelse för trafiksäkerheten än dagens?

Framtida däckgenerationer kommer att ha olika typer av inbyggda sensorer. Dessa kommer att mäta däckets belastningsnivåer medan det rullar i full fart och den informationen kan sedan användas för att förutspå fordonets reaktioner inom de nästkommande sekunderna. Sensorer i däcksidorna kan bidra med ögonblicklig information under bromsning, vilket kan förbättra ESP-systemets kunskap om hur mycket fäste däcken har och hjälpa ABS att bromsa med maximal effektivitet.



Idag finns redan indirekt TPMS (Tyre Pressure Monitoring System, däcktryckövervakningssystem) som beräknar tryckförluster baserat på däckens rullomkrets och frekvensskiftningar som uppstår vid lufttrycksförändringar. Detta dubbla beräkningssystem har förbättrat exaktheten hos detta system men det är fortfarande sämre än verklig mätning av lufttrycket.

Införandet av obligatorisk TPMS från november 2012 (EU:s regel-

verk 661/2009) för nya modeller och från november 2014 för alla nytilverkad bilar påverkar däckens bidrag till ökad trafiksäkerhet.

Det är heller inte svårt att förutspå att användningen av Run Flat-däck kommer att öka under de närmaste åren. Med sådana däck bibehålls bilens manövrerbarhet även vid lufttrycksmätare och därmed undviks panikreaktioner från föraren med risk för att denne förlorar kontrollen över bilen.

Värt att notera är också att de nya däckregelverket från EU och UN-ECE från och med 2012 även inkluderar krav på däckens våtgrepp (än så länge bara för personbilar).

Kommer EU:s fokusering på rullmotstånd och bromsförmåga i blött väglag att bromsa annan utveckling?

Den kommande obligatoriska märkningen av däck med uppgift om rullmotstånd och våtgrepp (ER 1222/2009) som träder i kraft i november 2012 har redan börjat styra tillverkarnas utvecklingsarbete så att de jobbar mest med rull-

motstånd och våtgreppsegenskaper. Det kan förmodas att den kommande däckmärkningen kommer att styra konsumenternas val och däcktillverkarna mot att få fram däck med så bra betyg som möjligt.

Liknande däckmärkning övervägs eller är redan på väg att införas även i Nord- och Sydamerika, USA, Kanada, Brasilien) och Asien (Japan, Korea). De tänkta/kommande regelverken påminner mycket om EU:s, med undantag för den håll-

barhetsmärkning som övervägs i USA. Däckindustrin står alltså inför kommande märkningskrav i nästan hela världen, men någon harmonisering är inte i sikte – och detta kommer helt klart att påverka utformningen av framtidens däck.

Det faktum att den obligatoriska konsumentinformationen bara gäller valda delar av produktens prestanda kommer definitivt att påverka den tekniska utvecklingen och här har lagstiftarna tagit på sig ett stort ansvar: Att bestämma vilka av många olika parametrar (som bromsning på torr väg och på snö/is, vattenplaning, sidostabilitet, med flera) som är viktigast och vilka som inte ska ingå i en märkning är speciellt grannläga när det gäller en så säkerhetsrelaterad produkt som däck. En märkning som "tvingar" fram förbättringar inom vissa områden kan resultera i vissa oönskade bieffekter inom andra områden – och EU:s regelverk för märkning har redan antytt att andra märkningsparametrar kan bli aktuella i framtiden.

Som en följd av EU:s däckmärkning blir det en utmaning för däckindustrin att vidmakthålla den tidigare ambitionen av ständiga utvecklingen och förbättringen av däckens alla egenskaper, samtidigt som man måste ägna extra mycket uppmärksamhet åt de märkningsrelaterade egenskaperna.

För konsumenterna handlar utmaningen om att se till ett däckes alla egenskaper och inte stirra sig blinda på bara priset och de egenskaper som märkningen anger.

Bridgestone har en uttalad mål-sättning att inte kompromissa när det gäller däckens egenskaper och håller fast vid den fastlagda filosofin att förse konsumenterna med högkvalitativa produkter både när det gäller säkerhet och och miljöprestanda.

Slutsatser

EU-märkningen kommer att medföra en förskjutning mot däck med bättre bränsleekonomi och våtgrepp, men branschen måste ändå

fortsätta att utveckla och förbättra alla andra egenskaper hos däck.

Hela bilindustrin står också inför en ny utmaning: Miljökraven, och speciellt debatten om den globala uppvärmningen, kommer att kräva en omvälvande förändring av fordonsteknologin – och det kommer också att inbegripa däckens konstruktion. Däcken till framtida elbilar kommer att vara lättare och smalare (men troligen med högre fälgar, nästan som cykelhjul) för att passa de nya fordonsgeneratio-

nerna. Samtidigt måste dessa nya krav på däck balanseras mot ännu bättre stabilitet och komfort.

Däck till lastbilar och bussar kommer förstas också att utvecklas, med nya utföranden och ännu högre kvalitet på regummeringar.

Framtidens däck kommer att bygga på nya innovativa gummiblandningar, som måste uppfylla de nya kraven med begränsningar av vissa kemikalier för att klara EU:s och även globala kommande krav. Även tillverkningsprocessen kom-

mer att förändras avsevärt. Framtidens däck måste produceras extremt energieffektivt för att matcha kommande krav på låga koldioxidutsläpp, även från så energiintensiva industrier som däcktillverkning.

Sammanfattningsvis står däckbranschen inför en historisk omvälvning som drivs av lagstiftning, men också av nya möjligheter för däck- och bilbransch när det dyker upp nya spelare på plan (från Kina och Indien), som ytterligare kommer att bidra till marknadens komplexitet.



Franco Annunziato
Senior Vice President Technology
Bridgestone Europe

Nokian

” Betydelsen av lågt rullmotstånd hos däck blir ännu större när det handlar om eldrivna fordon, vars räckvidd påverkas direkt av däckens rullmotstånd.

Med största sannolikhet kommer alla styr-, broms- och accelerationskrafter även i framtiden att förmedlas mellan fordon och vägbana via däck. Däcken spelar en viktig roll för trafiksäkerheten, inte minst under krävande och varierande nordiska förhållande. Under riktigt hala vinterdagar utnyttjas däckens hela friktionspotential flitigt av praktiskt taget alla nordiska förare. I sommarväglag behövs den maximala väggreppspotentialen vanligen endast vid plötsliga nödsituationer.

Minskning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (och även andra emissioner) torde vara den dominerande trenden inom bilbranschen inklusive däckindustrin, i alla fall i Europa. För en genomsnittlig bil går ungefär 20 procent av dess bränsleförbrukning åt till att övervinna däckens rullmotstånd. Det är alltså inte så konstigt att utvecklingen mot lägre rullmotstånd under de senaste åren har fått högsta prioritet hos de ledande däcktillverkarna. EU:s nya krävande betygssystem kommer att ytterligare kanalisera utvecklingsåtgärderna mot minskat rullmotstånd eftersom det blir en av parametrarna i den obligatoriska däckmärknings 2012. Rullmotstånd lär bli en parameter som utvecklas relativt fort eftersom

ingen av de ledande däcktillverkarna vill skylta med ett F- eller G-betyg på sina produkter. Betydelsen av lågt rullmotstånd blir ännu större när det handlar om eldrivna fordon, vars räckvidd påverkas direkt av däckens rullmotstånd.

Det verkar helt klart att hybrid- och elbilar blir allt vanligare. Nu resonerar experterna bara om tillväxttakten. Några förutspår att år 2020 är det bara fem procent av alla nya bilar som har alternativa drivkällor, medan andra menar att över 25 procent av alla nya bilar då har hybrid- eller eldrift. Däck avsedda för sådana fordon har hittills varit i princip av samma typ som till vanliga bilar. En av de första elbilarna avsedd för volymtillverkning är Opel Ampera, som har en toppfart på 160 km/h. Om toppfarterna på den här typen av bilar genomgående blir lägre än för vanliga bilar är det möjligt att däckens uppbyggnad kan göras annorlunda, liksom att nya kraftkällor och drivlinor kan generera behov av andra däckstorlekar.

Vätgreppet har valts som ”säkerhetsindikator” på den kommande EU-märkningen och det är bra för sommardäck. Men för vinterdäck i allmänhet och för vinterdäck i nordiska länder i synnerhet är det emellertid inte ett bra val. Vät-

grepp och isgrepp är nästan oför- enliga egenskaper hos däck. Om vätgrepp lyfts fram i däckens betygsättning är risken stor att många konsumenter ofrivilligt väljer vinterdäck med överraskande dåligt fäste på isiga och snöiga vägar, vilket helt klart skulle resultera i sämre trafiksäkerhet på vintern. Lyckligtvis har dock EU nu öppnat för en modifiering av betygskriterierna för vinterdäck. Speciellt i de nordiska länderna är det mycket viktigt att köpare av vinterdäck får ordentlig information om hur däckens presterar i intervägslag, när föraren ofta måste utnyttja däckens maximala greppförmåga.

Utvecklingen av däckens egenskaper är en stegvis process. Nya innovationer och materialkombinationer öppnar för förbättringsmöjligheter som leder till bättre däckegenskaper. För däckföretag är den stora utmaningen att kombinera miljöprestanda med säkerhetsrelaterade egenskaper på bästa möjliga sätt.

Tidningstester har en viktig roll när det gäller att jämföra olika produkter och ge konsumentupplysning.

I Europa har vi lyckligtvis en lång tradition av tidningstester som starkt bidragit till och accelererat utvecklingen av däckens pre-

standa, medan konsumenterna i till exempel Nordamerika nästan enbart har annonser att tillgå för att skaffa sig information om däck.

Om vi ser tillbaka på de senaste 12 månadernas tidningstester i Norden och Centraleuropa ser vi att Nokian Tyres fått mycket bra resultat både när det gäller både säkerhets- och miljöegenskaper hos både vinter- och sommardäck. Under mer än tio år har vi haft vår ”Uthålliga Säkerhetsfilosofi” (Durable Safety) som rättesnöre för vår produktutveckling.

Däck med uthålliga säkerhets- egenskaper kombinerade med miljö- och användarvänliga råvaror samt modernaste möjliga tillverkningsmetoder kommer även i framtiden att vara receptet för våra produkter.



Teppo Huovila
Vice President, R&D
Nokian Tyres plc

Claes Tingvall:

”Svaren verkar inte särskilt insiktsfulla, men å andra sidan är det nog så här; de som jobbar med frågan vill inte säga någonting, och de som inte jobbar med frågan har inget att säga – och då blir inget sagt av någon. Inget konstigt med det, men trist att det inte går att dra någon slutsats om att någon jobbar med frågan.

Det finns dock aktörer som jobbar seriöst med bromsning över 1 g, det vet jag bestämt men är förhindrad att avslöja vem eller hur.

Dessutom har jag under sommaren på plats noterat att en dragster under de första 18 meterna i loppet (0–60 feet) kan accelerera med strax över 5 g, man når över 150 km/h på under en sekund. Detta sker enbart med däck mot vägbanan, ingen annan mekanism. Visserligen är däcken varma slicks och vägbanan är en blandning av gummi och klister, men det går med andra ord att åstadkomma ett väggrepp av detta slag. Att det tar ett dygn att

preparera banan före loppet, att bilen är okörbar i övrigt och att däcken är värmda med en burnout ser jag bara som detaljer när man ska kunna ställa om till detta väggrepp på en tiondels sekund.

Men som sagt, det finns de som tänker på saken och jobbar med lösningar. En tänkbar lösning har så mycket med däckindustrin att göra att det vore konstigt om man inte i branschen sett detta. Men det har man säkert gjort, därav de outgrundliga svaren”.



Claes Tingvall

” Som väntat bjuder inte däcktillverkarna på några sensationer eller ens överraskningar, men svaren är ändå intressant läsning – inte minst för att det inom branschen tycks råda tämligen stor enighet om vad framtiden bär i sitt sköte.

DäckDebatt:

Claes Tingvall tycks få vänta på det ”adaptiva” däck, i alla fall om man ska döma efter de svar som vi fått från sex ledande däcktillverkare (men Claes låter sig inte nedslås, se hans kommentar).

Som väntat bjuder inte däcktillverkarna på några sensationer eller ens överraskningar, men svaren är ändå intressant läsning – inte minst

för att det inom branschen tycks råda tämligen stor enighet om vad framtiden bär i sitt sköte:

Inga revolutioner men ständig evolution – och så har det ju i princip varit sedan 1949, då Michelin lanserade det första radialdäcket Michelin x.

Visst har däcken sedan dess utvecklats enormt inom alla områ-



Statusfalggar.se

Vi har fälgarna dina kunder vill ha!



STATUS TROOPER

20x9 ET15, valfritt bultmönster



STATUS CANNON

22x9,5 - 8x165 & 8x170 ET15



STATUS KNIGHT

20x8,5 & 20x10 - 5x114,3 & 5x120



RUFF 951

18x8 4x100/114,3 & 5x100/114,3



A363

17x7,5 5x100/114,3 ET40



STATUS RETRO

20x8,5 & 20x10



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

den och dagens däck är oerhört mycket bättre än gårdagens. Men de är fortfarande runda, jämntjocka och i allmänhet svarta samt mer eller mindre gjorda av gummi.

Måhända räcker det så. Ska vi vara nöjda med att utvecklingen stadigt går framåt, att däcken bara blir bättre och bättre – och sluta tjata om revolution?

Kanske det. Men visst vore det spännande och kul med något nytt och radikalt, som till exempel CamberTire från USA.

Detta "camberdäck" ska enligt uppfinnaren göra bilen mer lätt-rullad samtidigt som greppet blir bättre. Amerikanen John Scott tog redan 1999 patent på ett däck som lutar, med en något mindre diameter på den inre delen av slitbanan. Däcket skapar därmed en egen negativ cambervinkel, samtidigt som slitbanan ligger parallellt med underlaget och Scott har därför kallat däcket CamberTire (se separat artikel).

Sedan Scott fick sitt patent har det gått elva år utan att något har hänt. Hans idé låter bra, men är den det? Eller är den helt bort i tok,

för dyr eller bara omöjlig?

DäckDebatt har frågat några svenska experter och de är i princip helt överens. Mattias Palmgren, Continental, Torsten Johansson, STRO och Magnus Lord Arenander, Goodyear, menar alla att CamberTire är intressant och möjligen kan ha en framtid inom motorsporten och kanske på extrema sportbilar, men knappast på vanliga bilar. Några expertcitat:

"Fordonstillverkarna lägger ner ofantliga summor och mycket tid på att testa fram den mest optimala chassissättningen. Med ett "CamberTire" skulle dessa vinklar ändras med ett antal möjliga negativa följder. En bil som normalt är lätt understyrd kan till exempel plötsligt bli överstyrd!

"Alla bilar har inte samma camber och camber är inte en fixerad vinkel utan förändras med belastning, passagerare, lutning uppåt/nedåt, hastighet, kurvor etc".

"Intressant teori, men det blir nog svårt i praktiken – fast man ska ju aldrig säga aldrig..."

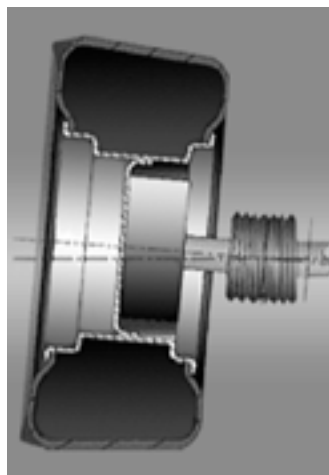
En revolution tycks alltså dröja, med evolution får vi oss nöja.

Den negativa cambervinkeln bidrar till bättre väggrepp men kräver kompromisser som större däckslitage på däckens insidor, något längre bromssträcka och en lite mer tungrollad bil (jämfört med noll cambervinkel).

Tanken bakom CamberTire är att slippa kompromisserna. Genom att däcket lutar skapar det en negativ camber samtidigt som slitbanan ligger helt parallellt med vägbanan, vilket ska ge bättre grepp och kortare bromssträcka vilket ska medge smalare däckdimensioner och därmed göra en bil mera lättrollad.

John Scott fick alltså patent på CamberTire redan 1999, men först på senare tid har det kommit rapporter från olika amerikanska media som provkört bilar försedda med CamberTire. Rapporterna är genomgående mycket positiva och handlar om kortare bromssträcka, bättre kurvgrepp, jämnare däckslitage och lägre rullmotstånd.

Om CamberTire verkligen är så bra borde både bil- och däckindustrin var väldigt intresserade, och John Scott hävdar också att han förhandlar med flera av de större tillverkarna...



Det sneda däcket

Moderna bilar har vanligen en liten och knappast märkbar negativ cambervinkel. Men liksom de flesta andra hjulvinklar ändras cambervinkeln med hjulrörelserna. En tungt lastad bil med individuell bakhjulsupphängning kan till exempel få en påtagligt negativ cambervinkel på bakhjulen (extremexempel; gamla Folkvagnar och Mercedes med pendelaxel).

KUMHO

100-VISION I BRA DÄCK

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

Tillsammans blir vi vinnare!

KH19 **KU39**
Prestanda Comfort Sport Comfort



www.dawadack.se



Fara på färden

Haveri längs vägen är aldrig roligt och kan dessutom vara livsfarligt. I motsats till vad som gäller vid en olycka saknas ett tydligt regelverk för hur reparations- och bärgningsinsatser ska gå till – men nu tycks en förbättring vara på väg. **TEXT** Björn Sundfeldt

OM EN BIL får punktering, motorstopp eller havererar på något annat sätt finns sällan något annat att göra än att stanna så långt ut till höger som möjligt, vid vägkanten, på vägrenen eller i bästa fall helt vid sidan av vägen. Om föraren inte själv kan avhjälpa problemet återstår bara att invänta hjälp i form av servicebil eller bärgare. Det kan bli en lång och ibland obehaglig väntan, speciellt om det är trångt på platsen och tät trafik. Då är risken stor att det händer en olycka – och den risken blir inte nödvändigtvis mindre när hjälp anländer.

–Vägtransportssystemet är ju byggt för att där ska transporteras människor och gods. Om människor skadas i en trafikolycka så finns det organisation för det. Om en väg ska byggas eller underhållas så finns det organisation för det. Men om ett fordon helt enkelt slutar att fungera, på grund av motorstopp eller punktering, så är det faktiskt som om ingen har tänkt på det. I alla fall inte förrän nu på senare tid, konstaterar DRF:s VD Anders Karpesjö.

Regelverket kring servicearbeten på väg, Break Down på branschspråk, är obefintligt och råder stoppförbud på den aktuella vägsträckan är det faktiskt förbjudet att stanna ens för att hjälpa till – även om detta knappast är något som beivras ens av den mest nitiske polisman.

Strikt regelverk vid olycka

Om det däremot inträffat en olycka råder aldrig minsta tveksamhet om

vem som kan, får och ska göra vad. Vid en olycka finns ett strikt regelverk som gör att alla vet vad som gäller.

Det börjar med sos Alarm (en punktering larmas inte, den kommer via ett telefonsamtal till en däckverkstad, eller kanske en fordonstillverkarens servicecentral). När räddningstjänsten anländer till olycksplatsen tar en räddningsledare befälet och bestämmer över

allt och alla under det akuta räddningsarbetet. När det är över lämnar räddningstjänsten och som regel även polisen – och då får bärgaren på egen hand ta hand om de inblandade fordonen.

Även vid vägarbeten finns ett regelverk som styr allt arbete, hur och var avspärrningar sätts upp, säkerhetszoner, hastighetsbegränsningar etcetera.

Men vid Break Down är det alltså dåligt beställt med den varan. Både privatpersoner och anställd servicepersonal (från däckföretag, bärgare o dyl) får enligt Vägmarkesförordningen om så behövs stänga av en väg helt eller delvis för att säkert kunna utföra akutarbeten på eller bredvid vägen, men det kan vara lättare sagt än gjort i tät och snabb trafik. Servicebilar och bärgare har vanligen utrustning för avspärrning och fartsänkning, men även med sådan utrustning kan det vara både svårt och farligt – och om det då inträffar en olycka är ansvarsfrågan lika oklar som arbetsmiljöstiftningen.

–Arbete på väg är ett inmutat begrepp för alla former av vägpro-



Rätt arbetskläder är en självklarhet vid servicearbete på väg.

jekt. Här har tunga intressenter för väghållare drivit på för att stödja dem som leder och jobbar i vägprojekt. Det handlar om Trafikverket och SKL, Sveriges Kommuner och Landsting. Och Arbetsmiljöverket har backat upp med ett omfattande system av föreskrifter, förklarar Anders Karpesjö.

Tragisk olycka 2007

Däckbranschens problematik aktualiserades i samband med en tragisk dödsolycka som inträffade 2007 i samband med att en DRF-medlem skulle reparera en punktering vid en motorväg. Arbetsmiljöverkets inspektion av medlemmens före-

tag föränledde DRF att för hela branschens räkning undersöka förutsättningarna för Break Down-insatser – servicearbete på väg.

I inspektionsmeddelandet från Arbetsmiljöverket begärdes svar på tre frågeställningar angående krishantering, första hjälpen samt rutiner för hur arbete på väg ska kunna utföras på ett säkert sätt och vilka kriterier som ska uppfyllas innan man åtar sig sådana uppdrag.

Rekommenderad BD-rutin

Undersökningen ledde till att förbundsstyrelsen beslutade att en preliminär rekommenderad BD-rutin för tills vidarebruk skulle tas

fram för DRF:s medlemmar (finns på www.drf.se). Denna skall kunna tillämpas i avvaktan på att en BD-rutin med så bred anslutning som möjligt – inklusive Trafikverket, Arbetsmiljöverket och Polisen – tas fram. Och på den vägen är det.

–Den BD-rutin som vi har för våra medlemmar, och som Arbetsmiljöverkets inspektör tog del av, är en sådan beskrivning. Men vi är ju många aktörer i dramat och det krävs en samsyn om problemet. Förutom att det handlar om människors liv och hälsa, så är det stora pengar på spel. En avstängd väg kan på några timmar orsaka närmast astronomiska samhällsekonomiska kostnader. För en enskild åkare kan ett stillastående fordon snabbt bli till ett jätteproblem, säger Anders Karpesjö.

Arbetet har fortskridit längs vägen mot målet, senast i början av augusti hölls ett möte mellan närmast berörda parter (DRF, Transportstyrelsen, Trafikverket, Bäringsföretag samt Scania och Volvo). Den grupp som tidigare hette bärgargruppen har vidgats med fler berörda och kallas numera break down-gruppen. Man enades om att kartlägga och beskriva break

down-processen, på samma sätt som man gjort för olyckor och arbete på väg. Sedan tidigare finns ett önskemål om att servicearbete på väg på något sätt ska kunna likställas med arbete på väg.

En enhetlig utmärkning

I gruppen har förutom processkartläggningen identifierats ett antal frågor som måste utvecklas. Det handlar om att se och synas bättre, att verkligen bli upptäckt när man arbetar med ett fordon på eller vid vägen. Hur ska en enhetlig utmärkning se ut vid en haveriplats? Det kanske behöver forskas om synbarhet? Man kanske behöver se över andra typer av blinkande ljus?

Den mest kritiska frågan handlar om kraven på arbetsgivaren. I fallet med den förolyckade DRF-medlemmen var det inte en anställd som drabbades, utan ägaren själv. På Arbetsmiljöverket har man hittills hänvisat till arbetsgivaransvaret och SAM.

Men systematiskt arbetsmiljöarbete är inte ensamt det stora svaret på frågan. Om inte bärgarbranschens, däckverkstädernas eller bilverkstädernas personal åker ut till en nödställd – vem ska då göra det? ■



Servicebilar medför inte bara däck och verktyg utan vanligen även utrustning för avspärning och fartsänkning.

Anderstorp Däck AB

Anderstorp Däck AB erbjuder Dig som säljer Däck och Kompletta hjul ett attraktivt produktprogram för personbilar, SUV och lätta lastbilar.

ADAB levererar!

Snabbt – Över hela landet inom 24 timmar!

Smidigt – Branschens bästa ordermottagare, påstår en del... Men nu sägs det också att vi har Branschens Bästa Webshop!

Säkert – Ingen oro för leveranser. Det vi sagt när du beställer, det gäller!

www.anderstorpdeck.se

Med moderna och välutvecklade logistiklösningar tillgodoser vi Dina leveranskrav! Med ADAB kan Du minska Ditt lager – och öka Dina marginaler!

I ADAB:s Webshop ser Du direkt se vad som finns på lager och kan beställa dygnet runt! Mejla info@anderstorpdeck.se eller ring 0371-192 20 så fixar vi Din inloggning!

Välkommen!



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



Räkna med minst en dag för hinna igenom Essens mässans 19 hallar på total 90 000 m² plus 20 000 m² utställningsyta utomhus.



Ett 15-profildäck (I) från Nexen var en av nyheterna i Essen.



På Lastbil 2010 i Jönköping hälsades besökarna välkomna av höga kranar i stram givakt.

STÖR STÖRRRE STÖRST

MaskinExpo väster om Stockholm var en stor utställning, men inte så stor som Lastbil 2010 i Jönköping. Störst var dock Reifen 2010 i tyska Essen. Men storleken spelar ingen roll för DäckDebatt, som besökte alla tre. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

VI BÖRJAR VÅR rundvandring i Essen – och där handlar det verkligen om rundvandring.

Däckmässan i Essen hålls vartannat år och är störst i världen. I denna värld lär det finnas cirka 800 däcktillverkare. Det är möjligt att inte riktigt alla fanns representerade på Reifen 2010 – men nog verkade det så.

Exakt hur många däck som fanns i "Essen Messen" på de 90 000 kvadratmeter stora utställningshallarna är det nog ingen som vet, men det var i alla fall åtskilliga tusen. Plus hur många fälgar och olika däckanknutna maskiner som helst – och en hel del andra maskiner och tillbehör dessutom.

Hur många nyheter som presenterades fick jag inte riktigt klart för mig när jag småsprang genom mässhallarna. Dålig planering, tre timmar är löjligt lite. Reservera minst en dag, helst två, om du tänker besöka Reifen 2012 (5-8/6).

Men den viktigaste nyheten torde i alla fall ha varit att ett nytt däckmärke introducerades i Europa. Indiens största däcktillverkare Apollo köpte förra året holländska däckföretaget Vredestein och satsar nu



På däckmässan i Essen presenterade Apollo sin satsning på Europa under överinseende av ett stort pressuppbåd.

på allvar i Europa, bland annat genom att inrätta ett europeiskt utvecklingscentrum.

Apollo har tre fabriker i Indien, fyra i Sydafrika och en (Vredestein) i Holland. I Sydafrika och 33 andra länder i Afrika äger Apollo produktnamnet Dunlop. Indien, Sydafrika och numera alltså även Europa är Apollos hemmamarknader och

där produceras däck som exporteras till mer än 70 länder.

"Invigningen" av Apollos satsning på Europa förrättades på mässan av styrelseordföranden Onkar S. Kanwar under överinseende av ett stort pressuppbåd. Mr Kanwar berättade bland annat att en av Apollos målsättningar är att snarast möjligt bli en av världens tio



Apollos styrelseordförande Onkar S. Kanwar på Reifen 2010.

största däcktillverkare – och att man på sikt avser att växa ytterligare.

Den mest fascinerande nyheten på Reifen 2010 – och möjligen även den mest obekväma – var ett däck med 15-profil! Sydkoreanska Nexen visade upp sitt nya extrema prestandadäck i dimensionen 365/15 – det 36,5 cm breda däcket är alltså bara 5,475 cm högt mellan fälg och vägbanor! ▶

Däckia växer



Det kan du tjäna på

Däckia är en av Sveriges största däckservicekedjor och det senaste året har vi vuxit med flera nya verkstäder, bl a i Norrköping, Borås, Ösmo och Karlstad. Vår ambition är att bli ännu större. Därför söker vi dig som funderar på att sälja din verkstad. Har du en mogen, välskött rörelse med en omsättning på mer än fem miljoner vill vi gärna att du hör av dig.

Välkommen att kontakta mig, Pär Landberg (vd) på 070-348 52 51, för en förutsättningslös diskussion.



ENHAGSSLINGAN 5 | 187 40 TÄBY | TEL 08-473 62 00 | WWW.DACKIA.SE

► Lastbil 2010

Lastbil 2010 på Elmiämässan i Jönköping är också "vartannatårig" och förutom last- och transportbilar och enorma kranar finns mängder av olika maskiner och tillbehör och då naturligtvis också massor av däck, varav förstas en hel del i de större dimensionerna.

Inga sensationer och inga nyheter som inte tidigare eller i detta nummer presenterats i DäckDebatt, men mycket intressant att titta på och även flera olika seminarier (av varierande intresse, givetvis beroende på eget yrke och intresse). Och inte minst en hel hall med gamla fina veteranlastbilar, som bara de är värda en timme eller två.

Nästa gång heter utställningen Lastbil 2012 och då är det 22-25/8 som gäller.

Maskinexpo

MaskinExpo i slutet av maj på Barckarby flygfält väster om Stockholm är sedan många år (premiär 1983) ett måste för branschfolk och alla andra maskinintresserade. Det är numera en jätteställning som alltid bjuder på både nyheter och upplevelser.

Maskinerna varierar från jättelika soptvätt-damm-sugare och grus-transportörer till precisionsbormaskiner och minimopedbilar, men här finns också däck från alla större aktörer och massor av andra tillbehör och prylar.

Aktiviteterna som bjuds är av de mest skiftande slag. Till exempel prova på att köra gamla eller nya grävmaskiner, delta i diverse tävlingar eller att försöka slå sönder en säkerhetsruta med bollträ.

Den som aldrig besökt MaskinExpo har en upplevelse kvar. Räkna med att det tar en hel dag och markera 19-21 maj 2011 i kalendern! ■



Full swing hos Hammerglass.



Förutom nya transportfordon fanns också många gamla fina lastbilar att avnjuta i Jönköping.



På Maskinexpo 2010 kunde man se förutom mängder av olika maskiner, enorma kranar och tillbehör också se massor av däck, varav en hel del i de större dimensionerna.



Nytt: Premiär för Däckskolan 2

Däckskola DS:2 erbjuder dig en dokumenterad kunskapsnivå. Kursen omfattar industri och buss/lastbils-service – tyngre fordonsservice i stationär verkstadsmiljö. Ett ytterligare utbildningssteg kan komma för skogsmaskins- och entreprenadmaskinsservice.

Du som ska gå Däckskola DS:2 ska ha minst två års yrkeserfarenhet i branschen och ha gått Däckskola DS:1 eller annan likvärdig utbildning. Utbildningen genomförs under två dagar och det är starkt önskvärt att du innan kursstart bekantar dig med kursdokumentationen. På det sättet kan du med dina erfarenheter även bidra till en konstruktiv diskussion under kursdagarna.

Kurs	Ort	Datum
Däckskolan 2	Stockholm	22–23 september
Däckskolan 2	Jönköping	27–28 september
Däckskolan 2	Göteborg	6–7 oktober
Däckskolan 2	Malmö	11–12 oktober

Däckspecialisternas Riksförbund DRF

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



KOMMER ATT ÅTA HANDBANDSINÅFFÄRER:

Ferrita Sweden AB, A Berner Montageteknik AB, NDF AB Nya Däckfyndet, Tenneco Automotive Sverige AB, Exide Technologies AB, LH Trading AB, Alcon Högtryckstvättar AB, Artex AB, Safety Seal Europe AB, APE Fordonskomponenter AB, Autometric AB, AWIMEX International AB, BA Fordonslyftar AB, Henkel Norden AB, Boier Bilverktyg AB, Alentec & Orion AB, CRC Industries Sweden AB, Autoverktyg i Borås AB, Mirka Scandinavia AB, Ferdfelt Trading AB, Westmatic i Arvika AB, Gelins KGK AB, Hagmans Kemi AB, Huzells i Karlstad AB, Mont Blanc Industri AB, Josam AB, Kemetyl AB, Nordisk Däck Import AB, M-Filter Oy Ab, PeBe AB, FennoSteel OY, Seab AB, SSI Schäfer System International AB, Eberspächer AB, 3M Svenska AB, Wer-Agenturer AB, Würth Svenska AB, Robert Bosch AB, Lahega Kemi AB, Motorbranschens Yrkesnämnd, Bildmodecenter i Göteborg AB, GESAB Garage Equipment Service AB, Sollebrunns Oljeservice AB, Bridgestone Sweden AB, Pivab International AB, Hansen Racing AB, Amring Amerikanska Ringdepoten AB, Tammermatic Oy, Dometic Scandinavia AB, AB Svensk Bilprovning, Car-O-Liner AB, Infoflex Data AB, Scan-Tech USA/Sweden AB, KG Knutsson AB, Continova AB, AB Billyftarservice, Specialfålgar i Kungsbacka AB, TOOL Trade i Norrland AB, Bildelsbasen i Kungsbacka AB, Wallmek i Kungälv AB, Swedol AB, Global Batterier AB, HBA Fordonsteknik AB, Eurocable AB, Sun Maskin & Service AB, Kaeser Kompressorer AB, Fasty AB, FordonsData Nordic AB, Nederman Svenska Försäljnings AB, Canadian Oil Company Sweden AB, Autoexperten i Sverige AB, H. Sindby & Co A/S, Vege Motorer Norden AB, Euromaster AB, Handelshuset Abbozzo AB, Lidköpings Carpart AB, Indeco AB, MSX International Ltd, AB Karnag, Tooltechnic Systems Sverige AB, Pro-Imp AB, Västhandel Försäljnings AB, CIFAB Continenthandel i Floda AB, Koivunen Sverige AB, Spiken Service AB, Autolux AB, Banner Batterier Danmark A/S, Holger Christiansen Sverige AB, AD Sverige AB, Yourex AB, MECA Car Parts AB, Christonik APS, Widik AB, Opus Bima AB, Winassist System AB, Däck365 AB, All American AB, Valeryd Invest AB, ND Däckmaskiner AB, Särö Svagström AB, Torparens Verkstad AB, Svenska Fålg i Eksjö AB, Dataliner AB, Ctek Sweden AB, OCL - Brorssons AB, Formac AB, Unobench AB, Däckforum 2000 AB, Alesco Int AB, C:son AB, Pointex AB, Verktygsboden Erfilux AB, BC Micrologistic AB, Normteknik i Sverige AB, Actia Nordic AB, P-T Sweden, Regson Fordonsexperten AB, Glas-Weld System AB, DEKKPartner AS, Professional Parts Sweden AB, STARCO Sweden AB, Rautamo Wheel Fashion AB, Motorbranschen, Midland AB, Quinton Hazell Deutschland GmbH, Swelube i Göteborg AB, Valvoline Oil AS, Leffes Bilservice i Taberg AB, Auson AB, Autobransjens Leverandörförening, Mekonomen Detaljist AB, Arena Personal Sverige AB, BOAB Hjuldelar AB, Aspergo AB, Cedex Svenska AB, Vianor AB, Autotek AB, UBD Direct AB, Svenska Pang Däckprodukter AB, Scandinavian Transmission Service AB, Sportatlas AB, Svenska Lager Slab AB, Nordic Billyft AB, Gummigrossen i Örnköldsvik AB, Stahlwille Vaerktøj A/S.

KOMMER DU?

Företagen ovan är redan klara för Automässan 2011, 19–22 januari på Svenska Mässan i Göteborg. Välkommen till Skandinavians största mötesplats för fordons- och verkstadsbranschens eftermarknad.
Anmäl dig du också på www.automassan.se!



VERKSTADSUTRUSTNING • RESERVDELAR • DÄCK & FÅLGAR • YTBEHANDLING • STYLING • BILVÅRD • TILLBEHÖR • TJÄNSTER





EU tar kommandot

År 2012 införs EU:s nya däckmärkning för både person- och lastbilar. Med tydliga symboler ska konsumenten få snabb och enkel information om våtgrepp, rullmotstånd och buller. Problemet är bara att det nordiska perspektivet har gått förlorat. Många anser att is- & snögrepp också borde vara med. Att enbart redovisa våtgrepp kan vara direkt missvisande för konsumenten.

Vad är EU:s nya däckmärkning?

Det är en ny standardiserad märkning för däck som ger fordonsparcker och däckkonsumenter värdefull information om tre viktiga egenskaper:

- Grepp på vått väglag (gäller tills vidare enbart personbilsdäck)
- Rullmotstånd
- Yttre ljudnivå

Märkningen påminner om befintlig märkning för energieffektivitet som finns på vitvaror som kylskåp och tvättmaskiner.

Varför behövs det?

Syftet med det nya märkningen är att bättre informera däckkonsumenter om däckets säkerhets- och miljöprestanda. Det hjälper dem att välja säkrare och bränslesnålare däck med låg ljudnivå.

Vad är så viktigt med dessa tre prestandaindikatorer?

Greppet på vått väglag är en mycket viktig indikator på ett däckets säkerhetsprestanda. Rullmotståndet påverkar fordons bränsleförbrukning och har därför en direkt effekt på fordonsparckers driftkostnader och på miljön. Även den yttre ljudni-

vån har en effekt på däckets miljöpåverkan.

Vad står symbolen med ett regnmoln för?

Den avser ett däckets grepp i väta. Greppet på vått väglag är ett viktigt säkerhetsmoment för däck. Det har stor effekt på vägsäkerheten eftersom däck med utmärkt grepp på våta vägar har kortare bromssträcka under sådana förhållanden. Den här säkerhetsegenskapen anges med en skala graderad A till G, där A anger bästa prestanda på våta vägar.

Observera dock att ett däck med mycket bra våtgrepp kanske inte har fullt lika bra is- och snögrepp. Denna för nordbor så viktiga information saknas alltså i EU:s nya märkningssystem. Vi får hoppas att den parametern kommer till.

Vad står symbolen med en bränslepump för?

Den avser ett däckets rullmotstånd. Ju lägre rullmotstånd ett däck har, desto mindre energi går det åt och ju mindre bränsle förbrukas. Därför berättar den här indikatorn för däckkonsumenter om ett visst däckets bränsleekonomi såväl som miljövänlighet i fråga om lägre koldioxidutsläpp. Ett däckets bränslebespa-

ringsprestanda anges med samma graderingsskala som prestanda för grepp i väta, men med ett färgpiktogram på etiketten, vilket är ett standardiserat piktogram för energiförbrukning som används i hela EU. Grad A anger det mest bränsleeffektiva däck på marknaden.

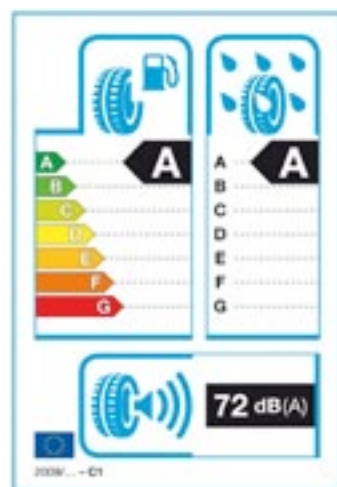
Vad står symbolen med en megafon för?

Med den här symbolen anges den yttre ljudnivån ett däck producerar i kontakt med vägen. Det uttrycks i decibel och åtföljs av en, två eller tre ljudvågor. En svart våg anger bästa prestanda, vilket innebär att däckets bullernivå är minst 3 dB under den kommande lagliga gränsen. När ett däck har två svarta vågor innebär det att det håller sig inom den kommande lagliga gränsen i EU. Tre svarta vågor anger högst bullernivå, vilket alltså innebär att däckets avger buller som ligger mellan den nuvarande maxgränsen och den nya lägre gränsen som införs i november 2012.

Gäller den nya lagstiftningen för alla däck och i alla EU-länder?

Den nya däckmärkningen gäller för alla nya däck förutom regum-

merade däck. Professionella off-roaddäck, racingdäck, dubbdäck, reservdäck, däck under 10 eller över 25 tum, däck i hastighetsklasser under 80 km/h och däck för fordon som registrerats första gången före den 1 oktober 1990 är undantagna från märkningssystemet. Som med all europeisk reglering kommer regeln att vara bindande och identisk för samtliga EU-länder. ■



För att underlätta för konsumenterna att välja däck med lågt rullmotstånd, bra våtgrepp och låg bullernivå införs EU:s nya däckmärkning 2012.

KORTARE BROMSSTRÄCKA PÅ IS MED VINTERDÄCK FRÅN MICHELIN*



Vinterdäck från MICHELIN förkortar bromssträckan på is*.
Som alla MICHELIN-däck har de även lång livslängd och är bränsleeffektiva**.
Läs mer om hur rätt däck förändrar allt på www.michelin.se

*MICHELIN X-ICE XI2 & MICHELIN X-ICE NORTH XIN2 jämfört med sina föregångare. MICHELIN X-ICE XI2 Test World 2008 på 205/55 R 16T, inköpta på den europeiska marknaden i januari 2008. MICHELIN X-ICE NORTH XIN2 internt test 2008 på 205/55 R 16T. **MICHELIN X-ICE XI2 i genomsnitt, jämfört med sina främsta konkurrenter. Test utfört av Test World under 2008 på 205/55 R 16T, inköpta på den europeiska marknaden i januari 2008.

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



35 750:-

Paketpris: 62 500:-

Paket med 1st AL530ITR och 1st SBM160

SICAM SBM160



Balanseringsmaskin med ALU-Data för enkel applicering av klistervikter.
- 9 olika program.
- Mätarmar.
- Fälgbredd 1-20".
- Max diameter 1150mm.
- Enfas, 230 Vac.

29 900:-

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 101029.



FOTO Pontus Grönvall

Uppskattat föredrag på DRF:s årsmöte:

Entreprenörerna får hjulen att snurra

DRF:S ÅRSMÖTE VAR en snabbt avklarad historia i Malmö den 21 maj. Ärendena var väl förberedda och förankrade. Därför togs förbundets nya stadgar utan någon debatt, de var resultatet av en engagerad omvandling under de senaste fyra åren. Till förbundsordförande omvaldes enhälligt Sven-Erik Fritz. Den nya styrelsen består i övrigt av Jacob Lamberg (vice ordförande), Peter Axelsson, Erik Ganner, Joakim Held, Mikael Jonsson, Ulrik Jönsson, Lars Klefborg, Pär Landberg, Mikael Lofstedt, Sören Sahlin, samt som sekreterare DRF:s vd Anders Karpesjö.

Desto mer uppmärksamhet väckte dagens uppskattade föredragshållare, författaren Anders Johnson. Hans prisade bok Fånga platsen har presenterats i DäckDebatt 2/09, men här diskuterade Anders Johnson den ekonomiska utvecklingens förutsättningar. Utgångspunkten var att det är kreativa människor som identifierar problemen och löser dem.

Utvecklingen är experimentell, förklarade Anders Johnson. Framgångarna kommer av misslyckanden, tillfälligheter och misstag. Entreprenörerna tar initiativ och organiserar. De behövs överallt: i näringsliv, offentlig sektor, politik, föreningsliv och på andra håll. Men entreprenörerna möter motstånd. De ifrågasätter traditioner och hävdvunna "sanningar". De blir ett hot mot de etablerade aktörerna. När nya företag utvecklas så avvecklas gamla företag.

Viktiga för utveckling är även attityder. Attityder, traditioner och värderingar är ofta det som skiljer olika regioner åt i Sverige. Invandrare har sedan medeltiden haft betydelse som företagare, experter

och yrkesarbetare. Invandrare har tillfört ny kompetens och investeringskapital. De har haft internationella kontaktnät. Människor som flyttar är ofta mer initiativrika än de som bor kvar där de föddes. Anders Johnson gav ett par "gummiexempel". Dels Trelleborgs Gummifabrik som grundades år 1905 av en dansk far och son Dunker. Dels Gislaved som grundades av bröderna Gislöw när de efter tio år i USA kom hem och började tillverka galoscher.

Många nya företag bygger sin framgång på organisation: marknadsföring, logistik, ledarskap, försäljningskanaler. 1920-talets Volvo byggde på ett nätverk av underleverantörer med sammansättning på Hisingen. Ett modernt exempel är den framväxande distanshandeln.

Anders Johnsons inspirerande timme belönades med varma applåder och ett exemplar av DRF:s bok Däckets Historia. ■



Överst: Anders Johnson i samtal med Sven-Erik Fritz. Nederst: Lars Klefborg och Ulrik Jönsson lyssnar och antecknar under årsmötet.

BLI PARTNER TILL EUROPAS STÖRSTA DÄCKKEDJA!



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

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

www.euromaster.se



PARTNER

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