

DÄCK DEBATT



NR 4 • 20 OKTOBER 2010 • PRIS 55 KR

VINTERDÄCKTESTER: VETENSKAP ELLER LEKSTUGA?

NY STUDIE:
DUBBDÄCKEN
SÄKRARE ÄN VÄNTAT



Lätta fälgar snygga i snö

Trenden är tydlig, allt fler väljer aluminiumfälgar även på vintern.



Nya däck i Formel 1

Bridgestone tackar för sig och Pirelli tar över.

DINNER AT 7.00 PM SHARP!



ARCTRAC 
ARCTRAC  

www.vredestein.se


VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU



16

Välkommen till däck-testarland i trakten runt Ivalo och den finska vinter-sportorten Saariselkä

Norra Finland är glest befolkat, men på vintern i Ivalo-trakten är det ändå gott om både män och maskiner, närmare bestämt däck- och biltestare och alla deras bilar.

Innehåll

Oktober 2010



6

Tylösand 2010

Årets trafiksäkerhetsseminarium i Tylösand bjöd som så ofta på en blandad kompot. DäckDebatt serverar några smakprov på sidan 6.



22

Däcken viktigast i F1

TV:s F1-kommentator Janne Blomqvist skriver om Formel 1-däcken av i går, i dag och i morgon.



28

Lättmetallfälgar även på vintern

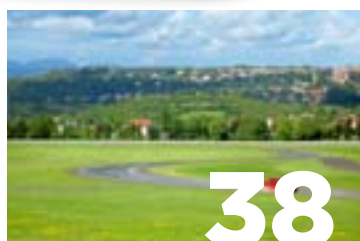
Den tråkiga plåtfälgar behöver inte åka på i år. Trenden är tydlig och allt fler väljer en aluminiumfälg även för vinterbruk.



34

IAA i Hannover

Världens största utställning av nyttofordon bjuder på nya och stora däck - men också på många andra spännande företeelser på hjul.



38

Forskning för miljarder

DäckDebatt har tittat in bakom grindarna till Michelins forskningscenter utanför Clermond-Ferrand.

PIRELLI WINTER™ TYRES. VINTERNS BÄSTA VÄNNER.



PÅLITLIGHET ÄR VÅR PASSION.

CARVING EDGE™, SOTTOZERO™ Serie II, SNOWCONTROL™ Serie II.

Testvinnande vinterdäck testade och utvecklade under extrema Nordiska förhållanden i Älvsbyn.



PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

DÄCK DEBATT

Nr 4 • 20 oktober 2010

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

Per Hammarsjö

På partikelfronten intet nytt

Tisdagen den 5 oktober arrangerade Trafikverket ett välbesökt seminarium på temat "Vinterdäck". Där belystes forskningsläget och ståndpunkterna om dubbdäck kontra partiklar.

Moderatorn, Trafikverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall, inledde med att deklarerat att alla utgångspunkter var legitima. Han formulerade också ett grundläggande krav, nämligen att redovisa fakta. Slutligen förvånade han oss alla med att göra ett kategoriskt ställningstagande: Dubbdäcken ska bort.

Vad fick vi då för fakta:

Däckbranschens Informationsråd redovisade resultat från en undersökning, framtagen på uppdrag av Trafikverket, som visade att försäljningen av dubbade vinterdäck fortsätter minska. Trafikverkets partikelexpert använde samma bilder som för över ett år sedan, men hade inga nya fakta. Avslutningsvis hänvisade han till EU:s gränsvärde för PM10, det som skapar bekymmer bland annat för Stockholm och Hornsgatan.

Trafikverkets analytiker redogjorde för den redan välkända rapporten att dubbdäck är 42 procent säkrare än dubbfria vinterdäck, baserat på faktiska inträffade dödsolyckor. Luleå Tekniska Universitet klargjorde vad som är viktigast för väggreppet på vintern: Först däck, därefter chassit och fjädringen, därefter de tekniska kontrollsystemen. Teknikens Världs däckskribent Linus Pröjtz beklagade att däck är en priskänslig sällanköpsprodukt. Trots upprepade tester står det klart att priset är viktigt för trafiksäkerheten. Kunden får vad kunden betalar för.

En trafiksäkerhetsforskare från norska TØI redogjorde för gammalt material tio år bakåt i tiden. Han bekräftade att norrmännen sedan dess, trots tio års erfarenhet av dubbtull, fortfarande inte utvärderat eventuella positiva effekter på människors hälsa.

Utanför programmet tilläts jag redogöra för däckbranschens och andra parter syn. Den viktigaste skillnaden mot Trafikverket är att vi inte tagit ställning för eller emot dubbdäck. Partikelfrågan är alldeles för oklar, det visade seminariet. Trafiksäkerheten har fått ytterligare belysning av Trafikverkets analyser.

Regeringens beslutsunderlag fick skarp kritik förra året. Den 10 september i år gick remisstiden om miljözoner ut. Transportstyrelsen var tveksam i sin utredning. Omedelbart efter remisstidens slut klargjorde Trafikverket att dubbdäck är 42 procent säkrare än dubbfria.

Regeringens bevekelsegrund har varit människors hälsa. För Trafikverket handlar det om att minska vägslitage. Detta bekände förra hösten den dåvarande generaldirektören för Vägverket. Den attityd som Trafikverket nu demonstrerar liknar mer och mer fundamentalism. Inga argument tycks bita.

Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare



NOTERAT I TYLÖSAND

Årets trafiksäkerhetsseminarium i Tylösand – det 53:e i ordningen – bjöd som så ofta en blandad kompott, bland annat med ingredienserna äpplen och päron.



Som vanligt hördes då och då talare som sa sig icke förstå varför inte vägtrafiken kan ha samma "nolltolerans" som flyget – men att jämföra den superstyrda, övervakade och proffskörda flygtrafiken med den jämförelsevis ostyrda, obevakade och amatörkörda vägtrafiken är ju just att jämföra äpplen och päron. Om man i stället jämför privatflyget med privatbilismen är det räknat på persontransportkilometer cirka tio gånger farligare att färdas med privatflyg än att åka bil!



En lag om handsfree vid mobilprat bakom ratten är det många förstasigppåare som efterlyser. Så också i Tylösand. Dåvarande infrastrukturminister Åsa Torstensson hänvisade till flera undersökningar som visar att samtalet är problemet, inte om man håller i luren eller ej, och svarade nej till sådana lagpropäer. Förbudsivrarna hänvisar gärna till att Sverige är enda landet i Europa som inte har krav på handsfree – men på frågan om vi i Sverige även bör anpassa oss till europeisk länders sätt att transportera barn i bil (framåtvända barnstolar, 5 ggr farligare än våra bakåtvända stolar) blir de gärna svaret skyldig.

Varje år byts sju procent av våra gamla bilar ut mot nya och det sparar nio liv per år, enligt Maria Krafft på Folksam – som brukar veta vad hon pratar om.



Nytt delmål för nollvisionen är en halvering av antalet dödade från 2007 till 2020, vilket innebär max 220 dödade om tio år. Det är ingen djärv målsättning. Om olycksutvecklingen står sig torde vi i år "landa på" cirka 300 dödsoffer i trafiken. Om tio år kommer enbart den förnyade bilparken att rädda cirka 90 liv per år (se ovan).



90 procent av alla föräldrar i Norden vill ha trafiksäkerhetsundervisning i skolan. Alla nordiska länder utom Sverige har uppsatta mål för trafikundervisning i skolan.

2011

Under nästa år kommer antalet döda i trafiken att reduceras med 20-30 offer utöver den "naturliga" minskningen. Själv-mord ska nämligen lyftas ur statistiken och redovisas separat (vilket är en EU-anpassning).

Gunnar Malm, ny generaldirektör på nya Trafikverket, mötte pressen och varnade bland annat för en trafiksäkerhetsrekyl – han vägar inte riktigt tro att den positiva utvecklingen kan fortsätta i samma takt som i år. Han menade också att yrkestrafiken fortfarande är ett problem, de kör för fort, och deklarerade att någon mätning av genomsnittsfart mellan kamera-skåp inte är aktuell.



Var fjärde Volvolastbil som såldes under första halvåret 2010 hade alkoholås.

13 nya flyttbara fartkameror ska rotera mellan 39 nya mätplatser på fem nya vägsträckor på riksväg 70, 77, E4 och på Österleden i Västerås.

– 13 kameror är billigare än 39. Det här är ett test för att se om det ger samma effekt för mindre pengar, förklarade Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm.

Hur mycket billigare visste han dock inte, men antalet kameror är nu totalt 1 090 och antalet mil kameraövervakade vägar är nu uppe i 295.



Däckbranschen var där. Mitt i det nav av Trafiksäkerhetsverige som Tylösandsseminariet är hade DRF en monter i samarbete med Continova. Däckia och Euromaster visade Break Down-fordon. Hos Michelin kunde man vinna en Michelin-guide och i kampanj Däckrazzias monter samsades däckbranschen med NTF, Bilprovningen, Polisen och Trafikverket.



The 4 Seasons by Bandag

The BDR-HG



Topprestanda i alla väder.

Med ett klimat som blir allt mer nyckfullt behöver åkerier däck som ger bra grepp iintervägslag, men också ger många mil under resten av året. Det nya Bandag Drive Regional – High Grip kombinerar det bästa från båda världarna. De djupa "sicksackordnade" klackarna ger komfort och ett mycket högt miltal. De djupa sipen och ett datorutvecklat mönster ger extra bra grepp, under däckets hela livslängd. BDR-HG ger dig hög säkerhet i alla väderförhållanden utan att ge avkall på miltalet.

Galdax AB
Cylindergatan 3
534 50 VARA
0512-725 80
www.galdax.se

Gummiservice Produktion AB
Sågverksgatan 4
652 41 KARLSTAD
070-612 41 51
www.gummiservice.no

Hedbergs Produktion AB
Gyllerogatan 2
233 51 SVEDALA
040-40 14 01
www.hedbergs.se

JS Retreading AB
Isbjörnsvägen 9
352 45 VÄXJÖ
0470-211 99
www.jsretreading.se

Regus i Piteå AB
Fläktgatan 18
941 47 PITEÅ
0911-141 37
www.regus.nu



NO DETOURS.™

www.bandag.eu

Nytt dubbfritt SUV-däck från Michelin

MICHELIN Latitude X-Ice är ett dubbfritt vinterdäck avsett för fyrhjulsdrivna bilar och särskilt anpassat för nordiska vinterförhållanden. Däcket är en vidareutveckling av personbilsdäcket Michelin X-Ice.

– Hittills i år har 4x4-segmentet varit det som ökat mest för vinterdäck, mer än 50 procent i Norden jämfört med förra året. Då är det extra roligt att ha ett helt nytt däck att erbjuda kunderna, säger Bernt

Wahlberg, teknisk produktspesialist på Michelin.

Latitude X-Ice bjuder enligt Michelin på flera tekniska innovationer som ska ge bättre grepp på is – 15 procent kortare bromssträcka – och 20 procent längre livslängd än föregångaren Latitude X-Ice 1.

Nya Latitude X-Ice är Green-X märkt, vilket är Michelins egen märkning på däck med lågt rullmotstånd. ■



Lättrullat från Nokian...

Hakka Green är ett nytt sommar-däck som enligt Nokian har 15 procent lägre rullmotstånd än föregångaren Hakka H. Nokian hävdar att Hakka Green ger 5–8 procent lägre bränsleförbrukning jämfört med de vanligaste sommardäcken på marknaden, vilket ju i så fall minskar bilens koldioxidutsläpp i motsvarande grad.

Det nya däcket innehåller flera innovationer. Så kallade venturispår ska minska risken för vattenplaning då vattnet mellan däcket och vägen strömmar bort snabbare. Små halvrunda hål som liknar golfbollens yta ska minska däckljudet och kyla av däcket, vars gummiblandning innehåller talloja som sänker däckets temperatur genom minskad friktion i gummiblandningen.

Nokian Hakka Green har särskilt utvecklats för nordiska förhållanden med stora temperaturskiftningar och grova asfaltvägar.

Enligt Nokians beräkningar skulle bränsleförbrukningen minska med 182 miljoner liter och koldioxidutsläppen med 440 851 ton per år om alla Sveriges 4,3 miljoner personbilar skulle köra med Hakka Green under sommarperioden. Besparingen motsvarar bränslemängden som ryms i 3 312 tankbilar med släp.

...och från Bridgestone

Ecopia EP150 kallas Bridgestones nya lättrullare, som presenterades på bilsalongen i Frankfurt för ett år sedan men som först nu släpps på marknaden.

Enligt Bridgestone har man med det nya däcket klarat utmaningen att kombinera de tidigare oförenliga egenskaperna utmärkta våtegenskaper och lågt rullmotstånd.

Detta "genombrott" har man uppnått genom utveckling av en ny gummiblandning (Nano Pro-Tech™) som kombinerats med ett nytt våteffektivt däckmönster.

Jämfört med befintliga Bridgestonedäck i samma dimension har Ecopia EP150 cirka 15 procent lägre rullmotstånd, vilket i genomsnitt minskar bränsleförbrukningen och CO₂-utsläppen med 3 procent.

Internationellt seminarium om gummi-asfalt

Trafikverket och tidigare Vägverket har i flera år drivit projektet med inblandning av gummipulver i asfalt, "gummi-asfalt". I slutet av september arrangerades ett nordiskt seminarium där ett stort antal ledande internationella experter deltog.

Frågor som behandlades var bland annat hur gummigranulat framställs och lämpliga användningsområden för gummi-asfalt. Miljöundersökningar redovisades. Erfarenheter från tillverkning och utläggning, både svenska och från andra länder, presenterades.

Bland föredragshållarna fanns Lars Åman från SDAB, som pratade om "Däckåtervinning i Sverige och Norden", Hans Van Maneren från Ragn-Sells pratade om "Granulatmarknaden i Sverige – satsning på ny anläggning för granulering av däck" – och George Way från Rubber Pavement Association om "40 års erfarenhet av användning av gummi-asfalt i Arizona USA".

Seminarier avslutades med att Mats Wendel och Per Andersson på Trafikverket redogjorde för sin vision och mål med gummi-asfalt i Trafikverket från 2011 och framåt.

– Vi har visat att vi kan producera gummi-asfalt med bra kvalitet och att den inte tillför någon negativ miljöpåverkan. Även hälsofrågorna kan hanteras. Gummi-asfalt är nu en av alternativen vi har för att förvalta vägnätet. Men för att metoden ska bli konkurrenskraftig är det viktigt att produktionskostnaderna minskar och, inte minst, att branschen vill samarbeta.



Lugn...

Vi är i sta´n på da´n

Kransens Gummi - din totalleverantör

0156 – 419 90

Kransens Gummi info@kransensgummi.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

BRIDGESTONE

**A better grip on ecology
and your costs**

New: Ecopia from Bridgestone. More than just fuel efficient, long lasting truck tyres and retreads. In combination with a range of services designed to reduce your fleet's operating costs, as well as its impact on the environment.

Measure **your ecological tyre print** on www.ecopia.eu and find out how you can get a better grip on ecology and your costs.

R249 

M749 

R109 



Nya i Däckteam

NYA BYT DÄCK i Sverige AB i Kristianstad, Samsons Detaljhandel AB i Vallsta och Strengbergs Däck i Lindvreten är nya medlemmar i Däckteam, som är Sveriges största däckkedja.

Anrika Byt Däck i Sverige AB togs nyligen över av Ingvar Nilsson och kollegan Sven Svensson. Herrarna har tillsammans drygt 70 års branschkunskap och med sitt nya men 40 år gamla och väl etablerade företaget – med en stor kundkrets både på den tunga och lätta sidan – räknar de med att omsätta fem miljoner kronor i år.

Bakom Samsons Detaljhandel AB i Vallsta, den lilla orten utmed riksväg 83 mellan Bollnäs och Järvsö/Ljusdal, står familjeföretaget Vallsta skogsmaskiner AB. Med 20 skogsmaskiner, 40 förare och närmare 50

bilar samt en omsättning på drygt 42 miljoner är det ett av Sveriges största i sitt slag.

– Vi såg en potential i en däckverkstad, säger Daniel Eriksson, som tillsammans med bröderna Markus och Tomas (sons) samt föräldrarna Margareta och Sam Eriksson driver Vallsta skogsmaskiner och alltså nu även Samsons.

Den 2 september i år slog Per Hellqvist upp portarna till en ny gummiverkstad i industriområdet Lindvreten, ett knappt stenkast från hårt trafikerade E4 mellan Södertälje och Stockholm. I nära nog samma ögonblick fick Däckteam ännu en ny medlem. Den nu öppnade verkstaden är en filial till anrika Strengbergs Däck, Däckteam i Södertälje, med anor från 1930-talet. ■



Hala däck vid virkestransporter

VTI HAR GENOMFÖRT en utredning som pekar på att det kan vara en speciell kombination av omständigheter som gör att hala däck främst uppkommer vid virkestransporter i Norrland.

– En omständighet kan vara att körning på våta eller frusna saltade vägar medför att däcken belägs med salt. En annan att körning på våt väg med mjuka beläggningar, vilket är vanligt vid kallare klimat, medför att däcken kommer i kontakt med större mängder fritt bitu-

men än i södra Sverige, förklarar Nils-Gunnar Göransson, forskningsingenjör på VTI, och hans kollega Staffan Möller framhåller ytterligare en omständighet:

– Körning på ris, kvistar eller bark från gran och tall kan medföra att däcken kommer i kontakt med råterpentin eller tallolja, som har smörjande egenskaper. Dessa omständigheter, salt och stora mängder fritt bitumen kombinerat med smörjande råterpentin eller tallolja, leder till att däcken blir hala. ■

För lågt däcktryck i var tredje bil

UNDER AUGUSTI GENOMFÖRDE Michelin under åtta dagar lufttryckskontroller på 459 bilar runt om i Sverige. Var tredje bilist (33,6 procent) körde med så lågt lufttryck att det enligt Michelin ökar risken för vattenplaning.

Omräknat på Sveriges cirka 4300000 bilar innebär det att cirka 1400000 bilister kör med för lågt lufttryck i minst ett av sina däck.

– Vid 0,5 bar under rekommenderat tryck har bilens prestanda

förändrats och risken för vattenplaning startar redan vid 70 km/h i stället för 90 km/h. Dessutom är ett för lågt lufttryck i däckets vanligaste bakomliggande orsaken till punkteringar, säger Lennart Lomaeus, nordisk miljö- och trafiksäkerhetsansvarig på Michelin.

Ett för lågt lufttryck i däcken ökar även bilens bränsleförbrukning och därmed koldioxidutsläpp. En tumregel är enligt Michelin att en bar för lågt tryck ger en ökad bränsleförbrukning med sex procent. Vid 0,5 bar för lågt lufttryck minskar dessutom däckets livslängd med 25 procent!

Resultaten av Michelins undersökning stämmer dessvärre väl överens med tidigare undersökningar av likande slag. ■

SMS i bil

”Självklart ska man inte sms:a när man kör bil, men jag tror inte på ett förbud. Vi ska ha rimlig lagstiftning som kan följas upp.”

*dåvarande infrastrukturminister
Åsa Torstensson i Tylösand*

Korall Data växer

Korall Data, som levererar affärssystem till bland annat däckbranschen, har gått samman med Visual Systems AB i Kungsbacka. Korall Data erbjuder ett Windowsbaserat system med kopplingar till webben i form av webbshop och tidsbokning.



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



Lönsamt att subventionera rattfyllon

DEN MÅNGÅRIGA försöksverksamheten med alkoholås för dömda rattfyllerister avslutas. I stället permanentas verksamheten från och med 2012 samtidigt som det blir billigare för en dömd rattfyllerist att köra med alkoholås.

Tidigare kostade det uppåt 60 000 för två år. Nu blir kostnaden 23 500 kronor för ett år och 33 000 för två år, samtidigt som spårriden för körkortet (alltså för dem som inte väljer alkoholås) förlängs till ett eller två år för rattfylleri respektive grovt rattfylleri.

Alkoholåsen har blivit billigare och administrationen har förenklats. Dessutom kommer cirka 3 000 beräknade "kunder" per år att subventionernas med 5 000 kronor per fyllskalle, vilket kostar samhället 15 miljoner per år – men samhällsvinsten beräknas till 40 miljoner per år. ■



Nya vinterdäcksfolder

Nu finns Däckbranschens Informationsråds lilla folder om vinterdäck i en uppdaterad och alldeles nytryckt upplaga. Denna och även en folder om somrardäck samt broschyrställ kan beställas genom Däckbranschens Informationsråd till självkostnadspris. Den som vill ha en beställningsblankett kan ladda ner en pdf-fil på dackinfo.se eller kontakta Däckbranschens Informationsråd (tel 0340-67 30 01, fax 0340-849 50, info@dackinfo.se).

ETRTO i Stockholm

THE EUROPEAN TYRE and Rim Technical Organisation höll i september sitt årsmöte i Stockholm med STRO som värd.

Vid denna "General Assembly" fattar ETRTO beslut i alla de frågor som olika arbetsgrupper och kommittéer förberett under året som gått. Det kan gälla nya regler eller nya däckdimensioner, ja egentligen allt

från ventiler till entreprenaddäck.

I mötet deltog representanter från hela Europa och även från systemorganisationerna i Japan och USA. Allt flöt planenligt, inga kontroverser uppstod och samtliga deltagare var enligt STRO:s Torsten Johansson mycket nöjda med mötet och förtjusta i vår vackra huvudstad.

Nästa år är Holland värdland. ■



Uppdaterad lista om godkända vinterdäck

Nu finns en uppdaterad lista på godkända vinterdäck på stro.se och på dackinfo.se. Vinterdäck definieras enligt Transportstyrelsen som "däck särskilt framtaget för vinterkörning och som är märkt M+S, M.S., M&S, M-S, MS eller Mud and Snow".

Så kallade året-runt-däck har egenskaper som utgör en kompromiss mellan kraven sommar- och vintertid och även om de är märkta M+S betraktas de inte som vinterdäck. Listan sammanställs av STRO.



Experience the Performance • Discover the Value



CHAMPRO IcePro

Fulldubbbat vinterdäck utan HA-oljor. Rotationsbestämt mönster och tät, djup sajnning ger perfekt drivning och säkert bromsgrepp.

Hel mittribba ger bra styrkontroll även med mycket modd på vägen.



NYHET!

CHAMPRO WinterPro

Nytt, dubbtfritt vinterdäck utan HA-oljor, med rotationsbestämt, tufft mönster som ger säker drivning i snö och modd. Hel mittribba ger god sidstabilitet. Tät sajnning ger bra bromsvärden och säker manöverförmåga.

Säkert grepp på regnig/slaskig väg. Lågt rollmotstånd.

Testat av tyska TÜV Süd – Resultat: utomordentliga vintergenskaper!



TÜV SÜD AUTOMOTIVE TYRE TEST 2010
GT RADIAL CHAMPRO WinterPro

INTERWHEEL UTVECKLAR TILLSAMMANS MED MARKNADENS GIGANTER!

Interwheel samarbetar sedan flera år med världens ledande tillverkare. GITI är idag det nionde största däckindustriföretaget i världen.

GITI har tillverkning både i Kina och Indonesien – med utvecklingscentra för den europeiska marknaden i England. Där finns både forskning och testbanor för att anpassa däcken för de krav som gäller i Europa.

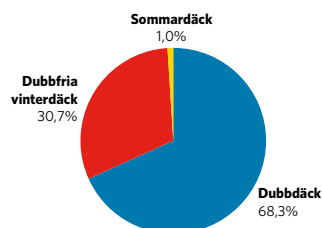
Vinterdäcken testas regelbundet i Ivalo, i norra Finland och i Artic Falls i Älvsbyn, Sverige. Detta för att tillgodose bilindustrin för OEM och leva upp till de tuffa miljö- och kvalitetskrav som kommer på däck.

INTERWHEEL

Våxnäsgatan 148 | 653 43 Karlstad | Tel. 054-555 640 | Fax. 054-555 646
E-post: info@interwheel.se | Ordermail: order@interwheel.se | www.interwheel.se

Två mått dubbdäck, ett mått dubbfritt och en nypa sommarsulor

EN NYLIGEN PUBLICERAD rapport från Trafikverket visar hur många som kör på dubbdäck respektive dubbfria vinterdäck i olika delar av landet. Och hur få som kör på sommaräck. Om vi börjar med de senare

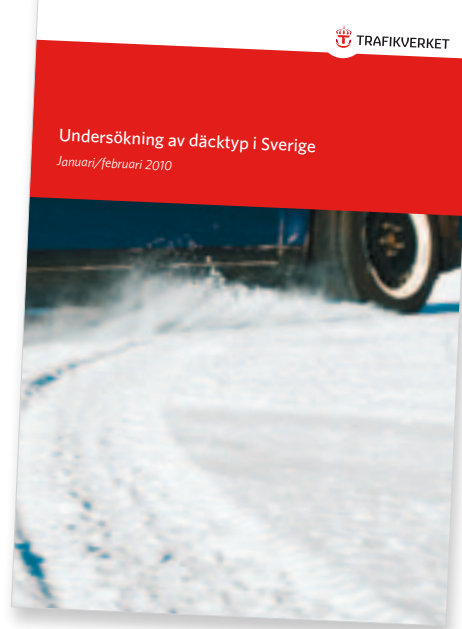


Däcktyp i Sverige i januari/februari 2010.

så är det bara en procent av Sveriges bilister som numera struntar i att montera vinterdäcken på vintern, innan kravet på vinterdäck infördes 1999 handlade det om drygt 17 procent.

Förra vintern var andelen som körde på dubbat drygt 68 procent och andelen som körde på dubbfritt knappt 31 procent. De senaste åren har det varit en trend mot en ökad andel dubbfritt och en motsvarande minskad andel dubbdäck på vägarna. Detta stöds också av Trafikverkets rapport och av försäljningsstatistik från leverantörerna.

I norr och på Gotland (!) kör nästan alla på dubbdäck och ju längre söderut man kommer i landet, desto vanligare blir det med dubbfritt – om än med några undantag, som exempelvis Stockholm där andelen dubbfritt är relativt hög. Undersökningen gjordes under januari och februari i år av Däckbranschens Informationsråd på uppdrag av Trafikverket och omfattade knappt 10 800 bilar på sammanlagt 18 orter. Hela rapporten finns på webben, www.dackinfo.se. ■



Däckbranschens Informationsråd har sedan 2005 gjort däckundersökningar på uppdrag av Trafikverket (f.d. Vägverket). Den senaste undersökningen publicerades i mitten av oktober och visar däcktyp i Sverige förra vintern.

Nya medlemmar i DRF

Nya Byt Däck i Sverige AB (Däckteam)
Samsons Detaljhandel AB (Däckteam)
Euromaster AB
Euromaster AB

Kristianstad
Vallsta
Täby (Arninge)
Hisingns Backa

KORALL

FÖR ALLA DÄCKVERKSTÄDER



Korall Data växer - läs mer på vår hemsida!

Korall Däcksystem utökat med flera internetfunktioner!

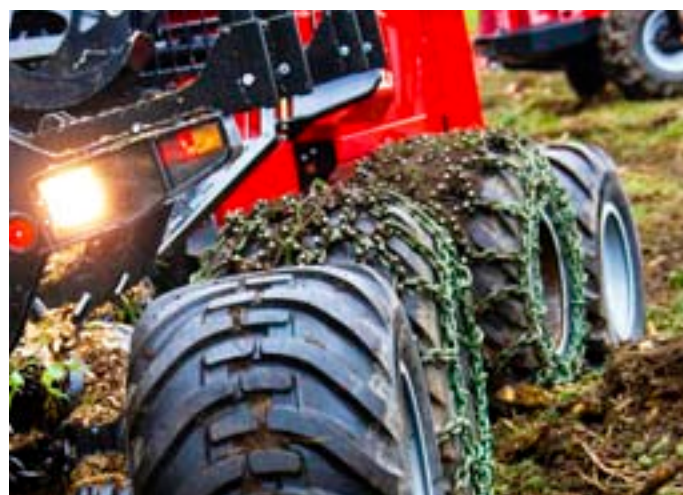
- **bokning** på nätet med koppling till det egna interna tidsbokningssystemet
- koppling till egen eller fristående **Webshop** med import av Web-order direkt in i Koralls ordersystem.
- fråga på **saldo** och beställ direkt från flera leverantörer via nätet
- **e-fakturor** till kommuner och andra som önskar.
- **PDF-fakturor** som du sänder med mail – inget porto, ingen kuvertering!
- sökning i **bilregistret** för teknik- och namnfrågor

Korall Däcksystem ger dig ett datasystem som

- kräver minimala **resurser** av dina datorer
- kan startas med **enkla** basfunktioner och senare utökas
- ger dig en mycket stor **flexibilitet** när det gäller att utforma dina rutiner genom en mängd inställningar
- ger dig **personlig** service/utbildning genom fjärrstyrning
- uppdaterar dina **prislistor** efter eget val
- har **grossist**funktioner såsom restorder, inköp, rabattsystem

Ingen verkstad är för liten för Korall

Korall Data
0304-66 10 00, 0300-197 00
info@koralldata.se www.koralldata.se



Skogsnyheter från Nokian

Nya Forest King F presenteras av Nokian som världens slitstarkaste skogsmaskindäck (som arbetar enligt kortvirkesmetoden) och i samma veva lanseras även två nya dimensioner i däckfamiljen Forest Rider. 600/50R24.5 passar särskilt som boggidäck till mindre maskiner medan den större dimensionen 710/70R34 bland annat passar till skördare och skotare med sex hjul.

– Däckets robusta radialkonstruktion ger bred markkontakt, vilket ger mycket bra grepp och känsliga samt komfortabla köregenskaper. Jämfört med tradi-

tionella diagonaldäck har Forest Rider 12 procent bättre framkomlighet och fem procent lägre rullmotstånd. Tack vare det låga rullmotståndet blir även bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen lägre, hävdar Martti Päivinen, produktutvecklingschef på Nokian Heavy Tyres.

Det nya diagonaldäcket Nokian Forest King F 710/45-26.5 för skördare och skotare ger enligt Nokian mycket god bärighet och slitstyrka. PR-talet 24 innebär en bärighet på 8 000 kilo, medan föregångaren med samma namn klarade 6 900 kg (PR 20).

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 utförd av Test World under 2008 på 205/55 R 16T, inköpta på den europeiska marknaden i januari 2008.

Dubbdäck mycket säkrare än väntat

PÅ TRAFIKSÄKERHETSSEMINARIET i Tylösand redovisade Trafikverket en ny studie som visar att i vinterväglag minskar dubbdäck antalet dödsolyckor med 42 procent jämfört med odubbade vinterdäck. Om bilen dessutom har ESP minskar olycksrisken med ytterligare 29 procent.

– Har man en bil utan ESP och det råder vinterväglag bör man ha dubbdäck, men har man ESP klarar man sig ganska bra med odubbade vinterdäck, kommenterade Trafikverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall och fortsatte:

– Den här studien visar ju att kommuner, i alla fall i norra Sverige, bör tänka sig för innan man inför lokala dubbdäcksförbud.

I studien har man tittat på ett stort antal dödsolyckor på snö och is

där bilen fått sladd – till den alldeles övervägande delen handlar det om bakhjulssladd – och Trafikverket konstaterar alltså att risken minskar med 42 procent om man har dubbdäck jämfört med att köra med odubbade vinterdäck. De här siffrorna gäller bilar som saknar anti-sladdsystem, vilket är bilar som står för ungefär hälften av trafikarbetet.

Av studien framgår också att hårt slitna dubbdäck med få dubbar tappar kraftigt i effekt. Däremot framgår inte hur slitna de olika dubbdäcken i studien var. Om inte alla var nästan nya, vilket knappast kan vara fallet, tyder det på att helt nya dubbdäck ger ännu bättre säkerhetseffekt än studiens 42 procent.

Att dubbdäcken ger så hög säkerhetseffekt var en överraskning för

alla inblandade, men mest överraskad lär Trafikverkets miljödirektör Lars Nilsson ha blivit. Han har tidigare bland annat sagt att det "finns inga trafiksäkerhetsskäl att använda dubbdäck" och kände tydligen inte till studien, eftersom han enligt en anonym källa på Trafikverket blev synnerligen upprörd när resultatet publicerades.

Att Lars Nilsson inte saknar inflytande i Trafikverket framgår också av det pressmeddelande som skickades ut en vecka efter att studien redovisats i Tylösand. Där står det bland annat så här:

– Presentationen behandlade endast effekter på trafiksäkerhet. Den hälsopåverkan som användning av dubbade vinterdäck ger upphov till diskuterades inte, vilket

naturligtvis var olyckligt, säger Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm.

Sedan följer en lång utläggning om hur skadliga partiklar i allmänhet och från dubbdäck i synnerhet är – men utan några konkreta siffror (eftersom sådan ännu inte finns/reds anm).

Hur många och vilka kommuner som nu verkligen kommer att införa lokala dubbdäcksförbud återstår att se, men klart är i alla fall att man i bland andra Jönköpings kommun överväger att ompröva tidigare beslut i frågan. Och i flertalet av de kommuner som DäckDebatt kontaktat uppger man nu att tidigare uppgifter om eventuella planer på dubbförbud varit felaktiga eller byggt på missförstånd... ■



LÄSARBILDEN

Bild fångad med mobilkameran av SDAB:s vd Lars Åman vid Trafikverkets nordiska seminarium om gummiasfalt, som gick av stapeln i Göteborg den 29–30 september. DäckDebatts redaktion noterar att Trafikverket tar ansvar för viktig gummibranschinformation.

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



Du har väl inte glömt förra vintern?

nokian
HAKKAPELIITTA



Med Nokian Hakkapeliitta kan vintern vara härlig också.

Svensk vinter kräver däck som är anpassade efter vårt ibland extrema klimat. För att vara pålitliga även vid krävande väglag har alla Nokian Hakkapeliitta genomgått de svåraste av tester. Det är kanske därför vi har vunnit fler tester än några andra vinterdäck. Skaffa Nokian Hakkapeliitta och njut av vintern.

* Nokian Hakkapeliitta har vunnit fler jämförelsetest i biltidningar än något annat vinterdäck. Källa: Vinterdäckstester i ledande biltidningar i Skandinavien under 2007 - 2009.



Den mångkantiga och kraftiga ankardubben på Nokian Hakkapeliitta 7 effektiviserar greppet vid acceleration och inbromsning.



De patenterade pumplamellerna på Nokian Hakkapeliitta R förbättrar däckets grepp på våt is. De fickaktiga lamellerna i däckets mönsterklackar avlägsnar vatten från vägytan och ger däckets ett bättre grepp.



Trust the Natives.
www.nokiantyres.com



KALLT JOBB GER KALLA FAKTA

Norra Finland är glest befolkat, men på vintern i Ivalo-trakten är det ändå gott om både män och maskiner, närmare bestämt däck- och biltestare och **alla deras bilar.** TEXT Björn Sundfeldt och Pontus Grönvall FOTO Per Hammarsjö, Glenn Lindberg, Lasse Allard och Pontus Grönvall





25 MIL NORR om polcirkeln är det minus 25 grader kallt och svart som natten eftersom det är just mitt i natten. Ändå lyser flitens lampor i form av två strålkastare som far runt på en djupfryst sjö i Tammijärvi i finska Lappland.

Det är den 16:e mars 2010 på väg mot den 17:e. Bilen på sjön är en röd Volvo C30 som på sidorna är försedd med texten "Teknikens Värld TEST".

En vecka tidigare fast på dagtid för en ljusgrön Volvo S40 med texten "TEST däck Vi Bilägare" kors och tvärs och fram och tillbaka över samma sjö.

Samtidigt några mil norröver, hos TestWorld just bortom Ivalos flygplats, kör två röda Ford Focus fram och tillbaka på en smal kurvig väg. De kör uppseendeväckande nära varandra och nästan hela tiden på sladd förbi en väl påpälsad figur som då och då skriker något och gestikulerar.

Välkommen till däcktestarland i trakten runt Ivalo och den finska vintersportorten Saariselkä, där nästan alla testare bor på något av de många hotellen som tycks utgöra merparten av samhället.

Här på trakten har det finska testföretaget TestWorld ett par stora anläggningar, här har Porsche, Audi och ytterligare flera bilföretag olika test- och eventanläggningar och här har Nokian och Michelin stora vintertestanläggningar.

Det är på en del av Nokians banor som Vi Bilägare och Teknikens Värld genomför sina tester av vinterdäck. Vi Bilägare är först och har bättre flyt med vädret. Klart

och relativt jämn temperatur flera dagar i rad. När Teknikens Värld anländer en vecka senare är vädret ibland "för bra", temperaturen ändras för mycket i solen och en del av testerna måste därför genomföras på natten.

Det problemet har inte Test World, som utför Aftonbladets vinterdäcktester (som även publiceras i Auto Motor & Sport, medan Teknikens Världs test även publiceras i Expressen och finska Auto Bild). Test World testar åt flera olika uppdragsgivare varav flera olika däcktillverkare, och är på plats hela vintern. De kan därför genomföra de olika testmomenten när det tids- och vädermässigt passar dem bäst, medan Vi Bilägare och Teknikens Värld är hänvisade till att klara av jobbet under den arbetsvecka de är på plats.

DäckDebatt är på plats vecka 10 och 11 och följer de olika testlagens arbete – som visar sig vara tämligen likartat.

Aftonbladet hos Test World

Aftonbladets Robert Collin möter upp när vi hälsar på hos TestWorld. Robert deltar i testverksamheten under en knapp vecka varje år och fotograf Lasse Allard – "den väl påpälsade figuren" – dokumenterar och illustrerar vad som sker.

Robert har jobbat med däcktester i 26 år. Först under sin tid på Teknikens Värld och nu under de senaste tio åren som motorskribent på Aftonbladet. När DäckDebatt hälsar på håller han och framför allt Lasse på att försöka få till en omslags- och/eller öppningsbild med hjälp

” Flitens lampor lyser i form av två strålkastare som far runt på en djupfryst sjö i Tammijärvi i finska Lappland.



Aftonbladets Robert Collin har jobbat med däcktester i drygt 20 år men hamnar ändå i snödrivan då och då: "Vi måste ju testa gränserna".



Två Ford Focus på bredsladd ska bli en bra bild i Aftonbladet (och Däckdebatt).



av de två sladdande Fordarna som rattas av två Test World-medarbetare som alldeles uppenbart är mycket händiga inom det området.

Lite senare ska Robert själv börja köra igenom de olika däckerna på en handling- och en isbana. Test World sköter alla mätningar enligt ett överenskommet schema, men Robert ser alltid till att själv delta under några dagar för att hinna känna på alla däckerna under olika förhållanden.

Bilen sladdar genom kurvorna

Vi hänger med några varv runt handlingbanan och medan bilen sladdar genom kurvorna och upp och ner över krönen på den kuperade banan demonstrerar Robert dels att han också är händig i rattvridandets ädla konst, dels vilken skillnad det är mellan "europeiska" och "nordiska" odubbade vinterdäck.

– Känner du hur lätt bakhjulen släpper här, säger han när jag tror att vi ska sladda av banan i en vänster mitt på ett krön, men det gör vi inte utan fortsätter i rask takt till "depån", byter till dubbria vinterdäck av nordisk modell – och i samma

kurva över krönet kör han lite fortare med mindre sladd än nyss.

Test Worlds testledare Jukka Antila berättar om företagets verksamhet, som för många år sedan började som en del av tidningen Tekniikan Maailmas testverksamhet men senare utvecklades till ett specialiserat testföretag. Mycket handlar om däck men även bilföretag hyr in sig för olika typer av vintertester. Då krävs förstås hög sekretess, men Jukka avslöjar att det inte är något stort problem:

– Vi har en tyst överenskommelse med finska motorjournalister om att de ska låta våra "gäster" jobba i fred här uppe.

Årets test för Aftonbladet med flera omfattar hela 30 nya däck, 10 vardera av de tre typer som finns på marknaden (dubbäck samt dubbria vinterdäck av nordisk och mellan-europeisk typ) samt dessutom fem begagnade uppsättningar av olika typer för att se hur mycket grepp de har kvar när de är slitna. Testerna körs under tiden mars till maj och tar enligt Jukka mellan 20 och 30 arbetsdagar inklusive asfalttester. Exakt hur mycket det kostar

för de inblandade tidningarna – förutom Aftonbladet och Auto Motor & Sport även svenska och norska Motor, Tekniikan Maailma samt en rysk och några baltiska motortidningar – vill han inte avslöja, men det handlar om 30 000–40 000 euro varav Aftonbladet lär få betala cirka 80 000 kronor plus förstas Roberts och Lassés resekostnader och uppehälle.

Däcktester är inget billigt nöje.

Kostnaderna för själva testdäcken är dock en liten post. De flesta däckerna levereras utan kostnad av tillverkarna, även om det händer att tidningarna köper däck "över disk".

– Det har hänt att vissa tillverkare inte vill ha med sina däck i ett test. Då försöker vi köpa dem, men det är inte alltid det går. När vi gör testerna i mars finns kommande säsongens vinterdäck sällan att köpa i butik och det är därför vi får ta de flesta däckerna från tillverkarna. Det är ju inte idealiskt, men svårt att göra något åt, förklarar Robert Collin och fortsätter:

– Vi gör allt vi kan för att undvika fusk och har avslöjat sådana försök några gånger, men helt säker ▶

Nokians testanläggning erbjuder fina verkstadsfaciliteter. Däckbyten går smidigt för Vi Bilägares testlag. Att det som ovan sker utomhus är mest för att tillfredsställa fotograf Per Hammarsjö, som kan vara en krävande herre. Här har han riggat med några tusen extra watt mitt på solskensljusa dagen – men även om vi amatörer inte alltid begriper hur och varför så blir det fina bilder.



Preparering, preparering och åter preparering. En stor del av tiden går åt till att se till så att förhållandena är likvärdiga under hela testet.



Ruben Börjesson riggar en "lap timer", som det gäller för testförarna att inte sladda in i, vilket händer ändå – om än ännu aldrig för Ruben...

► på att det inte slinker igenom några "specialdäck" kan vi aldrig vara.

Han får medhåll av Erik Rönnblom på Vi Bilägare:

– Vi har också upptäckt fusk några gånger, men nu var det nog tio år sedan sist. Vi blev misstänk-samma och köpte däck när de väl kommit ut i handeln och jämförde både i test och laboratorium. Det fanns skillnader, men däckföretaget nekade och testet hade redan publicerats, skadan var skedd. Vi kunde bara testa om det året efter och då var det sämre.

Vi Bilägare delar sina kostnader med Finlands största motortidning Tuulilasi, som i år ansvarar för testerna av dubbdäck. Det testet körs

denna gång i Arvidsjaur, medan alltså de svenska testlaget tar sig an dubbfria vinterdäck i Finland!

Inför årets test fick Vi Bilägares testlag problem. En av testförarna blev akut sjuk och gick inte att ersätta. Tidningens däckskribent Erik Rönnblom fick därmed dubbelt jobb, men tack vare "välplanerat väder" hann han ändå med alla testmomenten.

Detta år kör Vi Bilägare åtta dubbfria däck plus ett referensdubbdäck i totalt 13 testmoment, varav sex i vintermiljö: Start, körning och bromsning på snö och på is. Övriga sju testmoment (körning i väta och snöslask, bromsning på blöt och torr asfalt, stabilitet, bränsleför-

brukning och buller) körs senare under året på barmark.

Erik Rönnblom har jobbat med Vi Bilägares däcktester i 20 år och den rutinen märks direkt när jag hoppar in i högerstolen under momentet körning på snö. Erik kör 3–5 varv (beroende på hur "de sitter") runt en kilometerlång "rallyslinga" och han går in i första skymda kurvan med alldeles för hög fart – tycker jag, men inser snart att han liksom Robert kan sin konst och dessutom vet exakt hur varje kurva svänger och vad som väntar bakom kröken.

Mellan varje däckbyte prepareras banan med en speciell "snöslåde". Däckbyte sker i en modern

verkstad med komplett utrustning. Det reducerade testlaget består förutom Erik av Lennart Saxberg och Fredrik Mikkar, som båda är proffs i däckbranschen och turas om att byta däck och preparera banorna. Samt influgne fotografen Per Hammar-sjö, som både filmar (till webben) och fotograferar under sin tid i intervärlden, vanligen 2–3 dagar beroende på vädret.

18 uppsättningar däck

Teknikens Världs testlag har hela 18 uppsättningar däck att hantera. Fem vardera av de tre olika typerna samt tre begagnade (en omgång av vardera typen) för en jämförelse mellan nytt och slitet. De många däcken

” Förr sa vi att om du inte har koll, kör dubbat. Nu gäller att du som bilförare måste sätta dig in i skillnaderna mellan dubbat och dubb-fritt för nordiska eller mellaneuropeiska förhållanden och göra ett aktivt val.

och vissa dagar alltför "bra" väder medför att testlaget delvis måste jobba både dag och natt.

Utöver fotograf Glenn Lindberg är testlaget tre man starkt plus lokal personal som sköter prepareringen av banorna. Alla tre är synnerligen rutinerade förare och däcktestare. Linus Pröjtz sköter dessutom "bokföringen" och för anteckningar för att sedan skriva testtexten. Ruben Börjesson och Göran "Guran" Segerlund kör både bil och hjulmuttermaskin.

Testmomenten och rutinerna är ungefär samma som hos konkurrenterna. Referensdäck används med täta och jämna mellanrum så att testarna har koll på om underlaget förändras och i så fall hur mycket.

Teknikens Värld har ett uttalat syfte med sitt test. Nestorn Ruben förklarar:

– Förr sa vi att om du inte har koll, kör dubbat. Nu gäller att du som bilförare måste sätta dig in i skillnaderna mellan dubbat och dubb-fritt för nordiska eller mellaneuropeiska förhållanden och göra ett aktivt val.

Resultaten likartade

Eftersom tidningarnas testmetoder är relativt likartade är det kanske inte helt förvånande att även resultaten är relativt likartade (se tabell) – men sedan är frågan hur resulta-

ten ska tolkas, vilka delegenskaper som ska prioriteras mest. Där skiljer sig de olika tidningarna åt och just den frågan är ju egentligen upp till den enskilde läsaren och hans eller hennes personliga behov och preferenser.

Inom däckbranschen brukar det inte sällan höras kritiska röster om att däcktester är en både komplex och svår vetenskap som allmänpraktiserande motorjournalister inte begriper sig på, där tidningstesterna enligt kritikerna "bara gäller under exakt de förhållanden som rådde när testerna genomfördes".

Bra på fötterna

Efter att ha deltagit på plats kan DäckDebatt konstatera att motorjournalisterna som gör däcktesterna har bra på fötterna när de presenterar sina testresultat. De kan faktiskt en hel del om däck, efter många års erfarenhet av både däcktester och bilkörning. De lägger stor energi på och vikt vid att förhållandena vid testerna ska vara samma för alla däck i testet. Och de hyr in sig på däckföretagens testbanor. Däckföretagen kan ordna bra testförhållanden och i utbyte få erfarenheter från hur journalisterna arbetar. Den konspiratoriskt lagde tänker då genast att däckleverantören som äger testanläggningen har fördel av



Medan kollegorna "roar sig" på isbanan fotograferar Glenn Lindberg testdäcken ur olika mer eller mindre spännande vinklar.

detta i testresultaten. Men så är det inte alls, enligt Ruben Börjesson, på Teknikens Värld:

– Vi garderar oss genom att besöka olika testanläggningar och sen gör vi inte heller alltid som de som äger testanläggningen vill. Det senare är en av anledningarna till att däckföretagen vill släppa in oss. Vår breda erfarenhet från olika testanläggningar avspeglar sig natur-

ligtvis också i vårt sätt att arbeta.

Däckbranschens tekniske talesman Torsten Johansson från STRO var på plats i Ivalo och följde delar av Teknikens Världs test. Torsten är en eftertänksam herre med mer teknisk erfarenhet av däck än de flesta och han konstaterade, möjligen med en viss förvåning i rösten:

– Nja, det verkar ju riktigt seriöst det här. ■

” Motorjournalisterna som gör däcktesterna har bra på fötterna när de presenterar testresultaten.

Dubbdäck	Aftonbladet	Teknikens Värld	Vi Bilägare
Nokian HKPL 7	1	2	1
Continental ContilceContact	2	1	4
Bridgestone Noranza 2	3	–	2
Pirelli WCE	5	–	2
Michelin X-Ice North	4	–	4
Vredestein Arctac	6	4	–
Gislaved Nord Frost 5	8	–	5
Goodyear UG Extreme	7	–	6
Hankook Winter iPike	9	3	9

Dubbfria nordiska

Good Year Ultra Grip Ice+	1	1	3
Nokian Hakkapeliitta R	3	2	1
Continental Viking Contact 5	2	4	–
Maxxis Presa Ice	–	3	7

Dubbfria mellaneuropeiska

Continental ContiWinter Contact TS830	1	1	–
Vredestein SnowTrac3	6	3	–

I den här tabellen har vi samlat de däck som minst två av tidningarna testat och som framgår är det stora variationer. Teknikens Värld testade "bara" fem dubbdäck, men ett av dem var det ingen av de andra tidningarna som testade. Vi Bilägare testade inget av de mellaneuropeiska dubbfria däck som de andra testade, och av dem var det bara två som testades av både Aftonbladet och Teknikens Värld.

Samma däck återfinns oftast i topp hos alla tidningarna, även om det naturligtvis finns variationer. Dessa är dock mindre än vad som framgår av tabellen, eftersom tidningarna "viktar" olika egenskaper olika, vilket förstås resulterar i skillnader när däcken rankas.

Tilläggs bör också att vinterdäcktester aldrig kan bli en exakt vetenskap. Testlagen lägger ner ett omfattande arbete på att få underlaget så repeterbart som det över huvud taget är möjligt – men att lyckas med det till 100 procent är inte möjligt. Fästet på is och snö kan förändras en aning av en halv grads temperaturskillnad eller ett ögonblicks solbestrålning – men de relativt likartade testresultaten visar att testarna ändå lyckas väl i sitt arbete.

Däcken är den viktigaste komponenten hos en F1-bil

Årets Formel 1-säsong har varit och är en av de mest spännande på länge. TV:s F1-kommentator skriver om Formel 1-däcken av i går, i dag och i morgon. **TEXT** Janne Blomqvist **FOTO** Bridgestone och Pirelli



EFTER 14 ÅR som F1-kommentator i TV är det en sak som står fullständigt klart: Det handlar om däck!

Min kollega Eje (Elgh) har alltid sagt att det enda som har kontakt med asfalten är däcken och därför är de utan konkurrens den viktigaste komponenten hos en Formel 1-bil.

Vi får ofta kommentarer från tittare som tycker att vi bara tjarar om däck. Men faktum är att om däcken inte fungerar på rätt sätt så är du chanslös som förare. Fråga Michael Schumacher, sjufaldig världsmästare i F1, som under årets säsong har sett ut som vilken nykomling som helst. Trots närmare 300 körda GP:n och bara tre års bortavaro så har han hela säsongen hävdad att han inte kommer överens med däcken. Schumacher är en förare som vill ha en positiv framände, en bil som inte understyr, något han inte har hos Mercedes i år. Orsaken till detta är delvis årets nya däckreglemente med smalare framdäck, men också att däckutvecklingen är enorm och att vara borta från eliten i tre år kostar mycket i uteblivna kunskaper om däckens egenskaper på en modern F1-bil.

Varför då allt detta om Schumacher? Jo, för att illustrera hur enormt viktiga däcken är, eller rättare sagt hur viktigt det är att få

bilens att harmonisera med de däck som finns till buds.

Bridgestone lämnar Formel 1

Mot slutet av 2009 meddelade Bridgestone att man lämnar Formel 1 efter denna säsong. Ett 14 år långt åtagande att leverera däck till världens snabbaste racerbilar tar därmed slut.

Det hela startade 1997, då den japanska tillverkaren bestämde sig för att ta upp kampen med Goodyear – men egentligen började det ännu tidigare än så...

Redan under 80-talet experimenterade Bridgestone i hemlighet med att framställa ett framtida F1-däck. Testerna kördes med F2-bilar, som hade F1-liknande egenskaper även om ett Formel 1-däck var bredare.

Det första riktiga testet gjordes 1989 med en modifierad Reynard F3000-bil som kördes av italieneren Paolo Barilla (numer en icke helt okänd pastatillverkare) och första testet på en F1-bil gjordes 1992 med en Tyrell 020 Mugen-Honda.

1995 tog ledningen på Bridgestone beslutet att börja tävla i Formel 1 med siktet inställt på att vara i tävlingsproduktion säsongen 1998. Planen var då att utveckla däcken under 1996 och 1997, men

” En sak står fullständigt klart: Det handlar om däck!

redan efter de inledande testerna var resultatet så lovande att man bestämde sig för att "pusha" lite extra och börja tävla ett år tidigare än planerat.

Japanerna konkurrenskraftiga

1997 blev därför det första året som däckleverantör till F1-cirkusen, ett uppdrag man delade med amerikanska Goodyear, och det märktes direkt att japanerna hade ett konkurrenskraftigt däck. Den första segern för en bil med Bridgestonegummi kom redan i premiären i Australien året därpå.

Efter säsongen 1998 hoppade Goodyear av och Bridgestone blev enda däckleverantör. Men redan följande år hördes rykten om att

Michelin hade börjat titta på ett möjligt deltagande i Formel 1, och 2001 var Michelins intåg ett faktum. Återigen var det "däckkrig" inom Formel 1, med Michelin som leverantör till fem team och ytterligare två till säsongen 2002.

När Michelin slutade efter säsongen 2006 och Bridgestone återigen blev den enda däckfabrikanten i F1 började det japanska bolaget känna att någonting saknades; tävlingsmomentet med en annan tillverkare var borta och i november 2009 kom också beskedet att man lämnar Formel 1, och i juni i år blev det klart att italienska Pirelli tar över.

Ett däck bestämmer väldigt mycket av bilens prestanda och under åren som Bridgestone leve- ▶



Pirellis nya F1-däck Pzero ska tillverkas som omönstrade "slicks" i fyra grundutföranden med olika gummiblandningar, som regndäck och som intermediäre.

► rerade däck så hände det en del på regelfronten.

Redan efter en säsong bestämde FIA (internationella bilsportförbundet) att kurv hastigheterna var för höga, det gick för snabbt helt enkelt, och man antog en regeländring som betydde att däckens anläggningsyta mot asfalten måste minskas. I stället för att göra däckens smalare infördes längsgående skåror i däckerna, tre fram och fyra bak, något som justerades till säsongen 1999 då det blev fyra skåror även fram.

Återgång till slicks

Dessa "mönstrade" däck användes ända fram till säsongen 2008 och ersattes 2009 återigen av slicks, ett beslut som mottogs av alla med stor glädje. Det är klart en racerbil ska ha slicks!

Att man kunde återgå till slicks berodde på flera stora förändringar i det tekniska reglementet på bilen i övrigt, som krävde en återgång till slicks för mer mekaniskt grepp.

De senaste åren har man, främst av kostnadsskäl, kraftigt minskat antalet tester för F1-teamen. Det har fått negativa konsekvenser för

förare och team, de har svårare att skaffa kunskaper om däckens prestanda. Men för publiken har det blivit mer intressant, eftersom man kan se betydligt större variationer i bilarnas prestationer än tidigare; mindre förutsägbart helt enkelt!

Dessutom har man under de två senaste säsongerna enbart haft fyra gummiblandningar att tillgå, vilket krävt ett helt annat tänkande från Bridgestone än tidigare. Nu krävs fyra däcktyper som fungerar över ett bredare område, vilket krävt betydligt större kompromisser både från Bridgestone och teamen när det gäller inställningarna på bilen.

Den senaste förändringen var, som jag skrev tidigare, att framdäckerna gjorts smalare till årets säsong, återigen för att få ner kurv hastigheten en aning, framför allt ingångshastigheten med en hel del understyrning som följd, vilket en del förare har haft mer problem med än andra.

Vad betyder det då att Bridgestone nu lämnar över stafettspinnen till Pirelli?

Det betyder att gamla, inarbetade, relationer byts ut mot nya prövade, en enorm utmaning för



alla. Helt nya data ska samlas in och utvärderas under kort tid och jag tror att vi kan få se en hel del överraskningar i Formel 1 2011.

Likheter med vanliga däck

Det finns en del likheter mellan F1-däck och vanliga bildäck; de är runda och vanligtvis svarta och delvis gjorda av gummi, men annars har de knappast mer gemensamt än ett par avlägsna kusiner.

Ett vanligt bildäck har en relativt tung stålradialkonstruktion och är gjort för att hålla länge – åtminstone 2 000 mil och oftast mer ändå. Ett Formel 1-däck byggs på en extremt lätt stomme och är konstruerat för att på sin höjd hålla i 20 mil, men det ska – liksom hela bilen – vara extremt lätt och starkt. Det ska tåla åtminstone ett tons marktryck (downforce), sidobelastningar på upp till 4 g och accelerations- och bromskrafterna på uppåt 5 g.

När Bridgestone "sa upp sig" den 2/11 förra året fanns tre däcktillverkare som var intresserade av att ta över. Förutom Pirelli flaggade även Michelin och Cooper Avon för att de var öppna för förslag, men det blev alltså italienarna som drog det längsta strået – och de ska bygga däckerna i Izmit i Turkiet.

Factory of Champions

Där har Pirelli sedan 50 år en stor produktionsanläggning och inom den skapades för tre år sedan "Factory of Champions" för tillverkning av racingdäck. Därifrån ska 200 000 däck "rulla ut" under 2011 och av dem blir 50 000 däck för Formel 1. Med 140 anställda producerar "mästarfabriken" 200 olika typer av tävlingsdäck på 15 000 kvadratmeters golvyta.

Ett Formel 1-däck görs av mycket mjuka gummiblandningar som slits snabbt och kräver en arbetstemperatur på runt 100 grader eller mer för att fungera som bäst. Gummiblandningarnas mjuk- eller hårdhet varierar från bana till bana beroende på banornas karaktär, alltså hur tuffa de är mot däckerna, och vid varje race har teamen däck med två olika hårdhetsgrader att välja mellan.

En tillverkare av F1-däck måste alltså skraddarsy två olika däcktyper för varje bana som F1-teamen kör på. Till det kommer regndäck och så kallade intermediate-däck, alltså ett mellanting mellan regn- och torrdäck.

Formel 1-däck får vara mellan 305 och 355 mm breda fram och 365–380 mm bak och diametern får vara max 660 (regndäck 670) mm. Däckerna körs vanligen med ett "lufttryck" på cirka 1,6 bar, men de fylls inte med luft utan med nitrogas som i stort sett behåller samma tryck oavsett temperatur.

Pirellis nya F1-däck Pzero ska tillverkas som omönstrade "slicks" i fyra grundutföranden med olika gummiblandningar, som regndäck och som intermediate. Det har testats intensivt sedan mitten av augusti på flera olika banor monterade på en Toyota TF 109 från förra året med Nick Heidfeld bakom den lilla ratten.

–Testerna har gått mycket bättre än jag vågade hoppas, kommenterade Heidfeld efter långa hållbarhetstester på banan utanför Jerez i södra Spanien.

Hur Pirelli lyckats med de nya däckerna får vi se när Formel 1-säsongen 2011 drar igång den 13 mars i Bahrain. ■



Från Pirellis "Factory of Champions" ska 200 000 däck "rulla ut" under 2011 och av dem blir 50 000 däck för Formel 1.



En tillverkare av F1-däck måste skraddarsy två olika däcktyper för varje bana som F1-teamen kör på.



Formel 1-säsongen 2011 drar igång den 13 mars i Bahrain.



Statusfalgar.se

Vi har fälgarna dina kunder vill ha!



STATUS TROOPER

20x9 ET15, valfritt bultmönster



A363

17x7,5 5x100/114,3 ET40



STATUS CANNON

22x9,5 - 8x165 & 8x170 ET15



STATUS RETRO

20x8,5 & 20x10



STATUS KNIGHT

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



RUFF 951

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

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

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

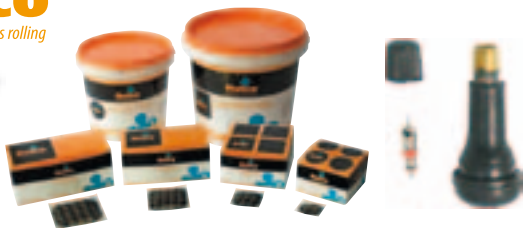
Trax, Europatillverkade kvalitetsvikter
Sitter perfekt och originalmonteras
av flera bilfabrikanter.



Allt du behöver för däck och fälg



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



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 turbiner till gummi- och bilverkstäder för att kunna ge personlig service samtidigt som vi minimerar fraktkostnaderna.

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

Handla av oss, det lönar sig!

IDEAL IMPORT

KUMHO TYRES

Däck för nordiska vinterförhållanden

KW31
I'zen Friktion

KW22
Premium Dubb



www.dawadack.se



Däckskolan 1

Kursplan vintern 2010–2011

Däckskolan ingår som ett kompetenskrav i DRF:s auktorisation. Däckskolan syftar till att skapa en branschgemensam lägsta kunskapsnivå.

De av medlemmarnas personal som sedan högst fem år tillbaka helt eller delvis arbetar i medlemmens däckverkstad Servicegrad A (personbil, lätt lastbil) skall ha gått DRF:s Däckskolan eller ha en dokumenterad likvärdig utbildning.

Utbildningen genomförs genomgående vad gäller personbilsdäck och hjul och med några beröringspunkter för lastvagnar.

Kurs	Ort	Datum	Kurs nr
		2010	
Däckskolan 1	Stockholm	8–9 december	Nr 114
		2011	
Däckskolan 1	Gävle	26–27 januari	Nr 115
Däckskolan 1	Malmö	21–22 februari	Nr 116
Däckskolan 1	Örebro	9–10 mars	Nr 117

Däckskolan 2

Kursplan vintern 2010–2011

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.

Däckskola DS:2 erbjuder dig en dokumenterad kunskapsnivå. Kursen omfattar industri och buss/lastbilsservice – tyngre fordons-service i stationär verkstadsmiljö.

Kurs	Ort	Datum	Kurs nr
		2010	
Däckskolan 2	Göteborg	21–22 oktober	Nr 5
Däckskolan 2	Jönköping	6–7 december	Nr 6
Däckskolan 2	Stockholm	13–14 december	Nr 7
		2011	
Däckskolan 2	Luleå	10–11 januari	Nr 8
Däckskolan 2	Skellefteå	17–18 januari	Nr 9
Däckskolan 2	Gävle	24–25 januari	Nr 10
Däckskolan 2	Upplands-väsby	7–8 februari	Nr 11
Däckskolan 2	Norrköping	9–10 februari	Nr 12
Däckskolan 2	Göteborg	23–24 februari	Nr 13
Däckskolan 2	Örebro	7–8 mars	Nr 14
Däckskolan 2	Sundsvall	14–15 mars	Nr 15

Däckspecialisternas Riksförbund DRF

Box 90114, 120 21 Stockholm | info@drf.se | www.drf.se

Tel: 08-5060 1050 | Fax: 08-5060 1051





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



VALET



ÄR LÄTT

LÄTTMETALLFÄLGAR ÄVEN PÅ VINTERN

Snart har plåtfälgen spelat ut sin roll. Trenden är tydlig, allt fler väljer aluminiumfälgar även på vintern. Och det finns tunga argument för lättare fälgar. **TEXT** Joakim Dyredand

DEN ANDRA ÅRLIGA däckskiftarboomen står för dörren. Många är de konsumenter som ska välja både ny fälg och nytt däck för vintern. Men den tråkiga plåtfälgen behöver inte åka på i år. Trenden är tydlig och allt fler väljer en aluminiumfälg även för vinterbruk.

– Jag skulle säga att bara 25 procent kommer att välja plåtfälg i år. För tre år sedan var den siffran 50 procent, berättar Stefan Olsson på Specialfälgar AB i Kungsbacka.

Inte vilken fälg som helst

Men det är viktigt att inte sälja vilken aluminiumfälg som helst till en kund som tänker köra vintertid. Ska en lättmetallfälg användas i vinterväglag, med dess inslag av salt, slask och extra mycket vägfilm, ska den absolut inte vara polerad. Fälgen ska vara pulverlackerad.

– En lättvättad fälg i silverlack är vanligast. Men hyperlack, som har en mörkare toning tack vare

mer avancerad lackeringsteknik, kommer vara på modet den stundande säsongen, fortsätter Stefan Olsson.

Direktnav underlättar

Annars är det fälgar med direktnav, som alltså passar på bilen utan extra navringar, som gäller. Det underlättar avsevärt för däckskiftaren och uppskattas rejält när kön slingrar långt utanför verkstaden. Flera av modellerna från Specialfälgar och de andra företagen vi har varit i kontakt med passar direkt på storsäljaren Volvo V70.

– De fälgar vi marknadsför som vinterfälgar är enkla att hålla rena, enfärgade och inte polerade. Slät femekrad design har varit ett vinnande koncept de senaste åren. Nu börjar det bli så pass vanligt att den som vill sticka ut får välja en mörkare fälg, säger Daniel Andersson på Svenska Fälg och pekar på deras modell Lyon.

– Tillgängligheten och utbudet av friktionsdäck och dubbdäck i större dimensioner har ökat de senaste säsongerna. Det gör att folk blir mer medvetna gällande fälgvalet. Det blir roligt att ha en snygg vinterfälg som gärna får vara i någon av de större storlekarna som 17-20 tum, menar Richard Lundqvist på OCL Brorssons.

Aluminiumfälg är standard

I dag rullar majoriteten av bilarna ut ur försäljningshallarna försedda med aluminiumfälgar som standard.

– Den lättmetallfälg som sitter

på en bil från fabrik ska givetvis klara av vinterklimatet, annars blir den föremål för reklamation. Många väljer därför att montera vinterdäcken på originalfälgarna och köpa något litet tuffare till sommar- däckerna, säger Torsten Johansson, som är teknisk talesman på STRO.

Här har vi också förklaringen till varför standardfälgar inte har den mest spännande designen. Men är det en spektakulär fälg du är sugen på kan du gott vänta till våren.

Låt oss ändå konstatera att ryktet om plåtfälgens död inte är direkt överdrivet. ▶

” De fälgar vi marknadsför som vinterfälgar är enkla att hålla rena, enfärgade och inte polerade.



5 starka argument för aluminiumfälgar på vintern

- 1** Aluminiumfälgar ger oftast mindre ofjädrad vikt och viktminskningen ger i sin tur sänkt förbrukning.
- 2** Aluminiumfälgar kan ha mer öppen design och är således lättare att spola ur med högtryckstvätt om packad is kommit in och skapat obalans.
- 3** Aluminiumfälgar rostar inte och klarar sig således bättre än plåtfälgar – även om de givetvis bör tvättas för att inte bli frätta.
- 4** Prisskillnaden har blivit minimal. En plåtfälg som kompletteras med hjulsida får i princip samma pris som en aluminiumfälg.
- 5** Det är helt enkelt mycket snyggare med en smidig aluminiumfälg framför en svart och tråkig plåtfälg, i värsta fall försedd med sprucken hjulsida.

Fyra fina fälgar från...

Specialfälgar



1. BM Hawk

Hyperlackerad och helgjuten fälg som blandar svepande former med robust design.
Pris från 1 495 kr.



2. BM Cortina

Sjuekrad men ändå med öppen design. Hyperlackerad och helgjuten.
Pris från 1 825 kr.



3. Image Lugano

För den som inte vill ha fem eller sju ekrar är sex en bra kompromiss. Helgjuten och silverlackerad.
Pris från 1 195 kr.



4. Image Hunter II

En förstärkt fälg utmärkt för skåpbilar och lätta lastbilar. Nu tillgänglig i silverlack.
Pris från 1 620 kr.

OCL Brorssons



1. AEZ Yacht

Exklusiv vinterfälg med modern och öppen design. Blivande klassiker?
Pris från 1 645 kr.



2. Dotz Freeride

Populär fälg i Europa, nu är det dags att erövra Sverige. Satin-silverlackerad.
Pris från 1 595 kr.



3. Dezent L Dark

Om mörkare fälgar är senaste trenden är denna extremt rätt för kommande vinter.
Pris från 1 350 kr.



4. Enzo Fix

En fälg som följer alla OE-anpassningar och därför fungerar utan navringar.
Pris från 1 250 kr.

Svenska Fälg



1. SVF Arosa

Fräck fälg i sportig V-design. Har dessutom täckkåpa.
Pris från 995 kr.



2. SVF Lyon

En premiumfälg i mörkare nyans. Fem vackert formade ekrar.
Pris från 1 195 kr.



3. SVF Oslo

Minimalistisk femekkerfälg med läsbar täckkåpa.
Pris från 995 kr.



4. SVF Darwin

Fem riktigt kraftfulla ekrar och ett extra tjockt centrum. Kraftfull. OE-anpassad.
Pris från 1 095 kr.

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 däckkedjor och att vi är på stark fram-marsch.

Och de flesta vet säkert också att vi är den främsta åter-försäljaren 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 för-delar 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



VIANOR

Member of Nokian Tyres



FOTO Niklas Martinson

Vad tycker du om kampanj Däckrazzia?

Frågan ställd till bilister som stannats i däckrazzian vid Spånstad utanför Halmstad.



Birgit Jörgensen, Halmstad
– Kanon. Mycket bra service. Min bil är på service så idag kör jag en lånebil.



Kenneth Sand, Mellbystrand
– Mycket bra.



Rickard Nilsson, Halmstad
– Jag tycker det är bra. De hade gärna fått servera kaffe också...



Anders Larsson, Oskarström
– Bra. Det är bättre att man kontrollerar däcken nu än på vintern. Generellt har folk nog bättre koll på sina vinterdäck.

FOTO Niklas Martinson

Stort razzia-intresse i år igen

Kampanj Däckrazzia väcker uppmärksamhet. Det vet vi sedan tidigare och det blev tydligt i år igen. **TEXT** Björn Sundfeldt



Exempel på pressklipp från 2010 års kampanj Däckrazzia.

LÅNGT ÖVER 100 artiklar skrevs om kampanjen i början av september och inslagen i radio och TV var både många och på bästa sändningstid.

Preliminära resultat har redovisats från 543 bilar som undersöktes vid 14 däckrazzior i åtta län under två av dagarna i kampanjperioden. Resultaten visade en klar ökning i andelen som kör med minst ett däck med mindre än 1,6 mm mönsterdjup, från 4,5 procent 2009 till 5,8 procent i år.

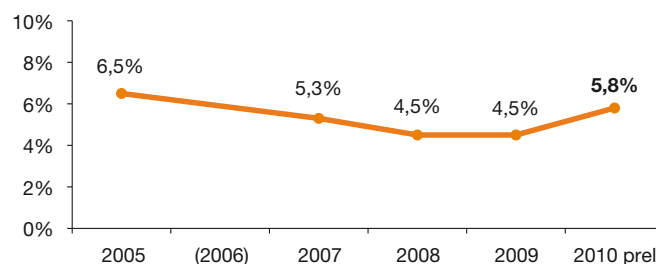
– Redan vid ett mönsterdjup under 3 mm minskar greppet tydligt på våt väg och risken för vattenplaning ökar. Däck med olagligt mönsterdjup, det vill säga under 1,6 mm, är rent usla, kommenterade Trafikverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall, när resultaten presenterades för media.

Övriga preliminära resultat visar inte på några tydliga förändringar

jämfört med resultaten från förra årets mätningar. Det statistiska underlaget är begränsat och kan komma att ändras när resultaten från alla däckrazzior redovisas, vilket sker först nästa sommarsäsong.

– Vi släpper inte de slutgiltiga resultaten direkt efter kampanjveckan för då är det svårt att skapa ytterligare intresse, efter alla skrivelser som varit. I stället används de slutgiltiga resultaten som underlag för planering av kommande aktiviteter och som underlag för lansering av eventuellt nya däckrazzior nästa år, säger Pontus Grönvall, Däckbranschens Informationsråd.

Kampanj Däckrazzia är en samverkan mellan Trafikverket, Polisen, NTF, Däckbranschen och Bilprovingen. I år genomfördes däckrazzior i olika delar av Sverige den 3–14 september. Mer information om kampanjen finns på dackrazzia.se. ■



Preliminära resultat visar en klar ökning i andelen som kör med minst ett däck med mindre än 1,6 mm mönsterdjup, från 4,5 procent 2009 till 5,8 procent i år.



GOODYEAR UltraGrip Ice+

Bästa dubbria däcket för nordiska vinterförhållanden*.



Med ActiveGrip Technology som optimerar kontakten med vägen presterar UltraGrip Ice+ även under de mest extrema vinterförhållanden. Det har inte bara åtta procent** bättre totalprestanda än andra ledande vinterdäck, utan dess dubbria konstruktion ger dessutom tystare och mer komfortabel körning. Vi ser till ditt bästa och tar fram nyskapande teknik så att du kan koncentrera dig på vägen. www.goodyear.se



* Testat i jämförelse med tre ledande konkurrenters aktuella vinterdäck; på snö och is, i januari 2010 av Test World, däckstorlek: 205/55R16 94T; bil: Ford Focus 2.0 bensinmotor, i Ivalo, Finland, rapport nr: TW20100032; på vått och torrt väglag, i januari 2010 av Test World, däckstorlek: 205/55R16 94T; bil: VW Golf 6 V2.0 TDI, i Mireval, Frankrike, rapport nr: TW20100032 **Jämfört med genomsnittliga prestanda hos tre ledande konkurrenters vinterdäck; i januari 2010 av Test World, däckstorlek: 205/55R16 94T; bil: Ford Focus 2.0 bensinmotor, i Ivalo, Finland, rapport nr: TW20100032; på vått och torrt väglag, i januari 2010 av Test World, däckstorlek: 205/55R16 94T; bil: VW Golf 6 V2.0 TDI, i Mireval, Frankrike, rapport nr: TW20100032



Busssmonster och nya däck

IAA i Hannover är världens största utställning av nyttofordon och bjuder på nya och stora däck – men också på många andra spännande företeelser på hjul. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

OM MAN SKA vara ärlig, och det ska man ju alltid, så finns det faktiskt roligare saker än däck att titta på när man vandrar runt på Internationale Automobil-Ausstellung i Hannover.

Till exempel ett superbusskoncept som ser ut som ett urtidsmonster, Sveriges och världens snabbaste "lastbil", en hel hall med veterantransportbilar, ett gäng tuffa amerikanska "trucks" (som ju nästan platsar i veteranhallen) och inte minst flera nya transportfordon i varierande form och format.

Men visst finns det däck också. Ganska många dessutom, framför allt i de grövre dimensionerna. Jämna årtal som i år är det nytto-

fordon som gäller på Tysklands årliga internationella bilutställning IAA, medan det främst handlar om personbilar när året är ojämnt och då slår IAA upp sin portar i Frankfurts mässhallar.

Däcktillverkarna på plats

Alla de stora däcktillverkarna är på plats i Hannover. Flera av dem kunde skryta med världspremiärer och trenden är tydlig; nu är det lätttrullande däck som gäller även för tunga fordon.

Goodyear och Dunlop presenterade till exempel lätttrullande trailerdäck – Marathon LHT II och SP244 – och Michelin lanserade nya X Energy Savergreen, som ska

spara mellan 5 och 10 procent bränsle jämfört med de närmaste konkurrenterna. Det nya däckets finns i sex dimensioner som drag-, styr- och trailerdäck.

Sverige representerades förstas av Scania och Volvo men också av FKG, FordonsKomponentGruppen, som i ett eget "kvarter" på 550 kvadratmeter samlat 26 medlemsföretag och organisationer visade upp "det breda spektra av innovation och kunskap som skandinaviska fordonsleverantörer besitter."

Superbussen

Mässans mest spektakulära var utan tvekan den tidigare nämnda Superbussen, som helt utsläpps-

fritt ska kunna frakta 23 passagerare i drygt 20 mil med en marschfart på 250 km/h!

Det handlar alltså om en konceptbuss som är tänkt att köras bredvid existerande motorvägar i speciella "superfiler" då den delvis kontrolleras av en autopilot, medan en vanlig mänsklig förare tar över när Superbussen måste blanda sig med övrig trafik.

Att konceptet blir verklighet verkar inte särskilt sannolikt, men specifikationerna är spännande: Fyra elmotorer med total maxeffekt på 550 kW (748 hk), marschfart 250 km/h, räckvidd 210 km, bromssträcka från 250 km/h mindre än 200 meter, variabel mark-



Trenden är tydlig; nu är det lättrullande däck som gäller även för tunga fordon.

Den monsterliknande Superbussen ska rusa fram i egen specialfil i 250 km/h utan att släppa ut en gnutta koldioxid. Däck från Vredestein, 748 elhästkrafter och 23 business class-passagerare.



EcoCarrier har blygsamma prestanda men fraktar utan utsläpp två eller fyra europallar och 370 eller 700 kg i kort respektive långt utförande.

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

► frigång 7–42 cm. Superbussen är till stora delar byggd i kolfiber och ytmått är ungefär som för en vanlig buss; längd 15 och bredd 2,55 meter – men höjden är bara 1,65 meter. Med 23 passagerare i business class-standard ombord ska vikten vara 9,5 ton. Vredestein har utvecklat specialdäck som ska klara både vikt och hastighet.

Eldriven lätt transportbil

Inte lika spännande men möjligen mer jordnära var en likaledes eldriven men lätt transportbil från tyska EcoCraft Automotive (www.ecocraft-automotive.de). Som framgår av specifikationerna (15 kW/20

hk), 0-50 km/h på 8 s, toppfart 80 km/h, dragvikt 450 kg) är EcoCarrier tänkt för miljövänliga närtransporter. Med kort axelavstånd lastar den två europapallar och max 370 kg, medan den längre versionen tar fyra pallar och max 700 kg. Total-längd 397 respektive 517 cm.

Snabbast på salongen torde ha varit den "lastbil" som svenske Bojje Ovebrink i somras slog nytt världsrekord med. På specialutvecklade Goodyeardäck klarar "Mean Green" 0-100 km/h på 4 sekunder och toppar 270 km/h med hjälp av en diesel på 1 900 hk och 5 500 Nm i samverkan med en elmotor på 190 hk och 1 000 Nm. ■



I Michelins monter lanserades det nya "snåla" lastbilsdäcket X Energy Savergreen.



IAA bjöd bland annat på en hel hall med klassiska USA-truckar. Här en Peterbilt.



Din nästa snöplog? Volkswagens nya fyrhjulsdrivna pickup Amarok som snöröjare och lackerad i den charmerande kulören "kommunorange". Från 29 000 euro exkl moms.



Med Mean Green slog Bøije Ovebrink i somras sitt eget världsrekord på en kilometer med stående start. En 16-liters turbodiesel på 1 900 hk och 5 500 Nm samt en elmotor på 190 hk och 1 000 Nm gav ekipaget en snittfart på 166,698 km/h (tidigare rekord 158,83 km/h) och gick i mål med en slutfart på cirka 270 km/h.

Allt i dubbutrustning

MICROPRECISION
COMMITTED TO PERFECTION SINCE 1971

Effektvägen 10
19637 Kungsängen
Tel: 08 584 50 750
Fax: 08 584 50 740

VILL DU OCKSÅ ANNONSERA I DÄCKDEBATT?

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

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!



www.anderstorpdeck.se

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





Forskning för miljarder

Michelin är världens näst största däcktillverkare och har en budget för forskning och utveckling på cirka fem miljarder kronor per år. DäckDebatt tittade in bakom grindarna till forskningscentret utanför Clermond-Ferrand. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

HASTIGHETSMÄTAREN visar drygt 120 km/h när jag tittar genom höger sidoruta framåt mot nästa kurva innan Daniel hämtar in bredsladden och låter bilen glida över i en väl avvägd retursladd precis lagom till ingången i nästa kurva. Den sitter perfekt, vi glider genom kurvan med lagom bredstall och fortsätter så genom kurva efter kurva.

Daniel Golebiewski är "min" testchaufför på Michelins testanlägg-

ning i Ladoux utanför företagets hemstad Clermond-Ferrand. Han och en kollega ska visa mig och några kolleger att Michelins Pilot Sport P3 är mer lättkört och snabbare än föregångaren P2, men jag anar att Daniel inte är helt nöjd med fetsladden nyss – och under nästa varv tappar han också flytet en aning genom ett par kurvor.

Han muttrar misslynt något obegripligt på franska när det visar sig att vi varit nästan en sekund

snabbare per varv med "fel" däck.

Daniel och hans kollega skjutsar oss runt en drygt kilometerlång halkbana i två identiska (bortsett från färgen) BMW 330i, en skodd med P2 och en med nya P3. När alla åkt ett par varv vardera i båda bilarna kommer Daniel fram till mig och pekar ursäktande (tolkar jag det som) på resultaten; vid alla tillfällen utom när jag åkte med är P3 cirka en sekund snabbare än P2. Jag försöker förklara

att det är lugnt, alla har vi missflyt då och då, men är inte säker på att han blir gladare för det.

Att Michelin släppt in journalister på sin normalt ganska slutna testanläggning beror förstås på att vi ska imponeras – och det lyckas. Det är onekligen en imponerande anläggning, med 19 olika banor om totalt 42 km. Av dem är 4,1 km halkbanor med totalt 7 000 sprinkler som ser till att vattendjupet är rätt och konstant.



” Totalt investerar Michelin cirka fem miljarder kronor i Research & Development varje år.

Till detta tekniska center hör också kontor och laboratorier på 11 hektar (110 000 kvadratmeter) och här jobbar totalt 3 600 personer med forskning och utveckling – och då är det ändå bara drygt hälften av de anställda inom R&D (Research & Development). Ytterligare cirka 2 400 är spridda på ett tiotal anläggningar i Spanien, Japan, Kina, Thailand, USA och Brasilien samt i Finland och Nya Zeeland (vintertester).

Fem miljarder varje år

Totalt investerar Michelin cirka fem miljarder kronor i R&D varje år – och de största konkurrenterna torde spendera liknande summor!

Under en guidad visning genom lokalerna snappar jag bland annat upp att:

- ungefär 80 procent av av all R&D sker i den här huvudanläggningen
- däck liksom bilar numera till stor del utvecklas i datorer, vilket halverat utvecklingstiden. Ett personbilsdäck tar numera cirka 2,5 år att utveckla och ett däck för tunga fordon cirka 4,5 år
- ett däck kan innehålla uppåt 300 "ingredienser"
- det finns ungefär 90 sorters syntetiskt "gummi"
- Däckens rullmotstånd "stjäl" cirka

20 procent av energin för personbilar, 30 för elbilar och 35 procent för tunga fordon

- Michelins globala marknadsandel är cirka 19 procent
- även däck designas för att ha ett attraktivt och därmed säljande yttre
- det första "energispardäcket" kom 1992, nu rullar den fjärde generationen.

Skillnad i rullmotstånd

Dagen "fältarbetet" avslutas med en demonstration av skillnaden i rullmotstånd mellan ett Michelin-däck och ett "genomsnittligt" konkurrentdäck. Två Peugeot 308 körs bredvid varandra och i 35 km/h och frikopplas på ett givet tecken och – kanske inte helt oväntat – rullar den Michelin-skodda bilen betydligt längre än den andra.

Storseriedäck tillverkas numera i högautomatiserade fabriker, men mindre volymer, som udda dimensioner, racingdäck samt tunnelbane- och spårvagnsdäck görs mer eller mindre för hand, bland annat i Clermont-Ferrand. (Jo, delar av Paris tunnelbana rullar på gummi-hjul liksom spårvagnarna i Clermont-Ferrand och en del andra franska städer och dessa spårvagnar har då bara ett mittspår, som styr vagnarna).

Den manuella tillverkningen sker visserligen med hjälp av flera olika maskiner, men kräver en hel del handpåläggning – som i sin tur kräver en hel del rutin för att däckens alla komponenter ska komma på rätt plats i rätt ordning i rätt tid.

Jean-Pierre Descofié demonstrerar hur han tillverkar däck till klas-

sikern Citroën 2CV, som det fortfarande rullar massor av i Frankrike men som väl inte sliter tillräckligt på sin smala höga däck för att det ska bli storserieproduktion.

Vi runtomkringstående amatörer får också prova på att mata maskinerna på rätt sätt, men det går så där – positiv uttryckt. ■



Mindre volymer, som udda dimensioner, racingdäck samt tunnelbane- och spårvagnsdäck görs mer eller mindre för hand



Demonstration av skillnaden i rullmotsånd mellan ett Michelin-däck och ett "genomsnittligt" konkurrentdäck (på bilen som sackar efter).



Michelins testanläggning har 19 olika banor om totalt 42 km.



DäckDebatts tämligen medellånga redaktör ter sig tämligen kort framför världens största däck.

BOAB HJULDELAR

Hör av er för höstens erbjudanden!



- Ventiler
- Domkrafter
- Däckmaskiner
- Reparationsmaterial
- Däckverktyg & utrustning
- Balanseringsvikter & kulor
- Hjulbultar, muttrar & hjullås
- Kompressorer & tryckluftsutrustning



www.boabhjuldelar.se 0530-133 33

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.

35 750:-



Tecnoroller XL



ALS
Automatiskt
monteringshuvud



Paketpris: 62 500:-

Paket med 1st AL530ITR och 1st SBM160
Hylsatts samt 1/2" mutterdragare ingår
(så långt lagret räcker)



SICAM

SBM160

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

29 900:-

Växjö: 0470-396 27

Malmö: 040-462 344

Haparanda: 0922-101 55 Göteborg: Billyftarservice, 031-873 900

Frakt och moms tillkommer på alla priser. Priser är giltiga till 101130.

—däck

DEBATT

Kommande däck-etikett missar 33,3 procent av målet!

FRÅN OCH MED 1 juli 2012 ska alla nyproducerade personbilsdäck som säljs i Europa förses med en etikett som indikerar däckets prestanda gällande rullmotstånd, våtgrepp och ljud. I stort sett ett väldigt bra EU-initiativ – men varför bortser EU från däckets livslängd som en parameter?

Vid utvecklingen av däck finns tre i sig motsägande parametrar att ta hänsyn till: rullmotstånd, livslängd, våtgrepp. Att förena dessa tre egenskaper i ett och samma däck är komplicerat och flera däcktillverkare som varit bra på en gren har ofta fallerat på en annan. En optimal (?) balans mellan egenskaperna är det som utmärker ett bra däck. För konsumenten är detta en fråga som är näst intill omöjlig att sätta sig in i. Därför är EU:s kommande däcketikett ett viktigt steg för att underlätta för konsumenten att själv bedöma vilket typ av däck han/hon vill ha och göra ett väl underbyggt köpbeslut.

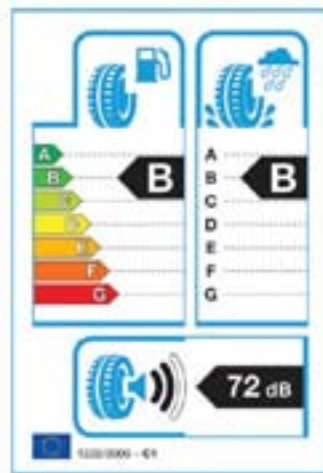
Men eftersom EU ännu inte tar upp däckens livslängd som en parameter på däcketiketten, kommer däcktillverkare som inte vill satsa på denna egenskap få en komparativ fördel. Konsumenten riskerar köpa ett däck som är bra på våtgrepp och rullmotstånd, men som slits väldigt fort. På så sätt riskerar inte bara däckhandlaren kompetens att ifrågasättas av konsumenten (vi vet att livslängd på däck är en egenskap många efterfrågar och att återförsäljarens ord väger tungt) – hela däcketiketten

status och betydelse riskerar att undermineras.

Nu tänker säkert många: hur ska det gå till att "mätta däckets livslängd"? Bilen, förarens körstil, underlaget, med mera, är avgörande för hur många mil man får ut av ett däck. I nuläget finns ingen överenskommen mätmetod men det är definitivt ett område man bör titta på. I USA är livslängd en parameter som är på gång vid bedömning av däckets prestanda.

På sikt är det önskvärt att EU även tar med däckets livslängd på däcketiketten – inte minst för etikettens egen trovärdighet på marknaden och för konsumentens bästa.

Lennart Lomaeus
miljö- och trafiksäkerhetsansvarig
på Michelin Nordic AB



Kommande etikett indikerar däckets prestanda gällande rullmotstånd, våtgrepp och ljud.

Debattera i DäckDebatt

Gör som Lennart! Klara strupen, fatta tangentbordet och gör din röst hörd. Skriv om det som är bra eller dåligt, rätt eller fel, dumt eller klokt, trevligt eller tråkigt eller bara intressant i största allmänhet – fast det bör förstås i något avseende handla om denna tidnings ämnesområde. Anonyma brev publiceras inte, däremot får du gärna skriva under signatur – men då måste redaktionen ha ditt namn och dina kontaktuppgifter. Vi kan inte garantera att alla inlägg kan publiceras, men vi ska göra vårt bästa. Skriv till bjorn@ddebatt.se.

BLI PARTNER TILL EUROPAS STÖRSTA DÄCKKEDJA!



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

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

www.euromaster.se



PARTNER

MONDOLFO TBE 160 MATIC



■ MONDOLFO TBE 160 MATIC

Den senaste LV/EM maskinen från Mondolfo. Nu med en helt ny verktygsarm med hydraulstyrd krok vilket gör att man ej behöver använda monteringsjärn för minskad belastning, även clinchlossartallrikens vinkel styrs med hydraulik för perfekt inställning av alla arbetsmoment.

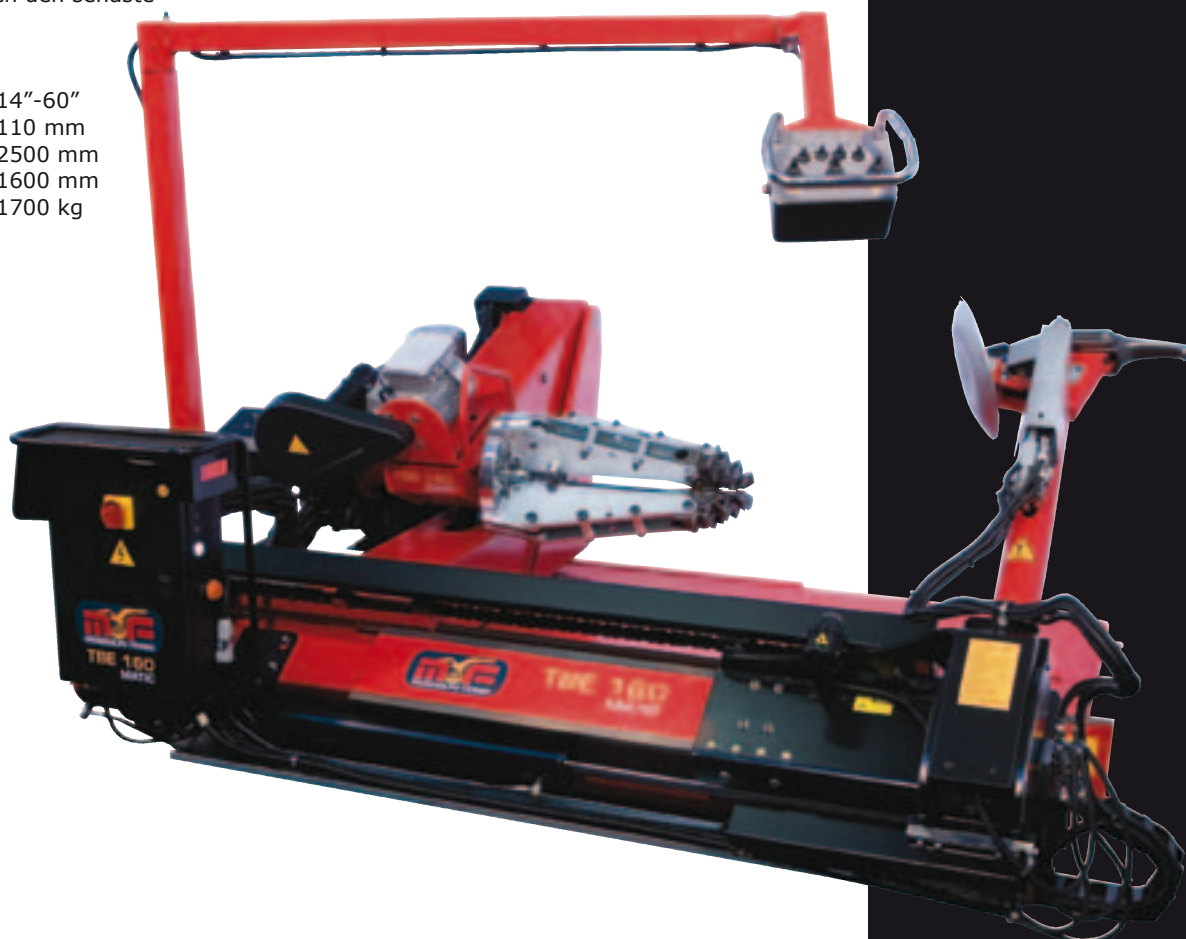
Förflyttningen av verktyget är programmerbar efter hjulets storlek och förflyttningen sker automatiskt med maximal säkerhet mot skador på fälgen.

Motorn har tre hastigheter på rotationen av hjulet för rätt hastighet vid varje tillfälle.

Detta är en helt nyutvecklad maskin för universiellt användande med maximal precision, stabilitet och den senaste tekniken inbyggd.

Tekniska data

Chuckens kapacitet	14"-60"
Min centrumhål	110 mm
Max hjuldiameter	2500 mm
Max hjulbredd	1600 mm
Lyft kapacitet	1700 kg



CONTINOVA