

DÄCK DEBATT



NR 1 • 14 JANUARI 2011 • PRIS 55 KR

Mäsnummer
med artiklar, intervjuer,
mässplan, utställare m.m.

**auto
mässan 2011**

Däckspecialisternas Riksförbund
och DäckDebatt finns
i monter A02:20



Intensifierad debatt

**FRÅGAN OM
DUBBDÄCK EN
ALLT HETARE
POTATIS**

DÄCK I KRIG



Miljözoner

Omdiskuterad och självkritisk
analys av miljözoner.



50-åring med egen bibel

STRO fyller 50 och är mer aktiv än någon
annan motsvarande däckorganisation.

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



24

”Bästa däcken vinner kriget”

Visst kan påståendet vara en lätt överdrift, men innehåller ändå en kärna av sanning. Däck är viktiga i fred men än viktigare i krig. Från andra världskriget till dagens fredsinsatser i Afghanistan.

Innehåll

Januari 2011



10

Tunga däck renoveras med pakistansk teknik

Aslean International Tires har flyttat till Malå i Västerbotten med en helt ny teknik för rekonstruering av däck till gruvdumprar och andra bjässar.



16

Automässan 2011

Under mottot "Framtidens service-marknad" väntas under fyra dagar 20 000 besökare till Göteborg. DäckDebatt bjuder på nyttig information i form av mässplan, seminariefakta, intervjuer m.m.



32

Omdiskuterad analys av miljözoner

Ska kommunerna få införa miljözoner mot dubbdäck? Tunga myndigheter är kritiska och regeringens egen utredare är tveksam.



34

Intensifierad debatt om dubbdäck

Frågan om dubbdäck har stötts och blötts i flera år. Men när regeringen 2009 aviserade konkreta åtgärder gick debatten in i en ny fas.



40

50-åring med egen bibel

STRO, Scandinavian Tyre & Rim Organisation, arbetar inom Norden på ett sätt som ingen motsvarande organisation gör i hela världen – och ger dessutom ut en egen årlig "bibel" på fem olika språk.

Och så var det 2011 - äntligen...

För ett år sedan såg det inte särskilt ljus ut för svensk och internationell ekonomi. Det verkade bokstavligen ha gått käpprätt åt skogen. Volvo Truck till exempel, gick från sitt bästa kvartal någonsin till sitt sämsta. Tvärstopp då, men gasen i botten nu. Räknat i antal fordon har det aldrig tidigare varit en så stor uppgång för personbilar och lätta lastbilar som under 2010, säger Bil Swedens VD Bertil Moldén.

Nu kan vi göra bokslut för 2010. Ekonomin har vänt, Sverige är urstartat. Alliansregeringen har tack vare såväl tur som skicklighet fått förnyat förtroende av svenska folket. När jag under hösten har pratat med medlemmar i DRF och leverantörer så har nöjdheten lyst igenom. En erfaren säljare erkänner sig självfallet aldrig nöjd - men att det blev en rejäl vändning under andra halvåret står helt klart.

Automässan genomförs vart tredje år, och 2011 ser ut att bli en enastående tajming för arrangörerna. Mässan är fullbokad, det är gott om utländska utställare. Det finns förmodligen en hunger både på investeringar och att träffa branschkollegor.

Nu går DäckDebatt in på sitt andra år med ny redaktör, produktionsapparat och annonsförsäljning. Gensvaret har varit fantastiskt. Automässan är ett självklart tema i detta nummer, men du finner annan intressant läsning också. Däck är en kritisk produkt i krig, visste du det? Under hösten har ett förslag till energimärkning remissats av regeringen. Däckbranschens samtliga organisationer är kritiska men kommer också med konstruktiva förslag. Sätt dig in i den frågan, du är berörd.

Dubb- och partikeldebatten har blivit allt mer intensiv, med ökat partipolitiskt engagemang. Har du hängt med - eller har du behov av DäckDebatts uppdatering och sammanfattning? Hösten 2010 går kanske till historien som dubbdäckens vändpunkt. Då tog utfasningen av dubbdäcken fart på allvar. Eller precis tvärtom - då svängde pendeln tillbaka. Hur går det? Ska kommunerna få införa miljözoner mot dubbdäck? Kvarstår den halverade hjulskiftetiden som skapat så stora problem för däckverkstädernas personal och kunder? När jag sätter punkt för denna ledare har regeringen fortfarande inte aviserat några beslut. Vi återkommer.

God fortsättning på 2011, kanske vi ses på Automässan?



Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare



FOTO Robert Linde

DÄCK DEBATT

Nr 1 • 14 januari 2011

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

DanagårdLiTHO AB

Omslagsfoto

Alexander Karlsson/Försvarmakten

DET NYA BEKVÄMA SÄTTET ATT NÅ FRAMGÅNG.



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.

Besök mig i vår monter A03:10 på Automässan så berättar jag mer om vad det skulle innebära just för dig, din firma, din omsättning och din lönsamhet

Vi ses på mässan!

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

www.vianor.se



Vi ställer ut på Automässan i Göteborg den 19-22 Januari. Välkommen in i vår monter och prata partnerskap och mingla med våra gäster, Speedwaystjärnan Andreas Jonsson och Rallygurun/Expertkommentator Jonas Kruse från SVT.

Monter: A03: 10



VIANOR

Member of Nokian Tyres



Nytt Michelin-däck för stora skördare

NYA MEGAXBIB 800/70R32 från Michelin är avsett för dagens största och tyngsta skördemaskiner och har ett belastningsindex på 181 A8/B, vilket motsvarar 8 250 kg per däck.

Allt eftersom bondgårdarna blir större och produktiviteten allt viktigare blir också skördemaskinerna större och tyngre.

Som en följd av detta har ökad

lastkapacitet hos däcket blivit en viktig förutsättning på nya skördemaskiner.

Det är för att möta denna utveckling som Michelin tagit fram den nya dimensionen 800/70R32 för MegaXBib-däcket som enligt Michelin är det enda däcket i denna dimension på marknaden med så hög belastningskapacitet. ■

Tyskland inför nya regler för vinterdäck

Tyskland har ändrat lagstiftningen för däckutrustning på vintern. Vid snö, snömodd, frost och isigt väglag ska bilen vara utrustad med däck vars "slitbana, slitbanegummi och konstruktion" är utvecklad för att fungera i vinterväglag (vinterdäck).

Man räknar med att det är risk för vinterväglag redan vid +4 grader. Däcken kan ha den så kallade snöflingemärkningen men detta är inget krav. Däcken ska dock alltid vara märkta med M+S. All-seasondäck med rätt märkning godtas som vinterdäck.

Följs inte denna regel kan man få böter på mellan 40–80 euro.

Dessa belopp kan komma att höjas för tunga fordon om det visar sig att dessa inte följer bestämmelserna.

För bilar under 3,5 ton (M1) gäller att alla axlar skall ha vinterdäck. För bilar över 3,5 ton (M2, M3, N2 och N3) behöver endast drivaxeln ha vinterdäck.



40–80 euro i böter väntar den som inte följer Tysklands nya regler för vinterdäck.

Lättrullande trailerdäck från Dunlop...

TRAILERDÄCKET SP 244 är en ny generation lättrullande däck som ska ge operatörer lägre kilometerkostnad för en stor mängd transporttillämpningar. Enligt Dunlop kombinerar däcket "toppmoderna material, specialutformade slitbanemönster och en kraftig stomme" för att garantera lång körsträcka och låga kostnader.

SP 244 ska komplettera Dunlops styrdäck SP 344 och drivdäcket SP 444 och tillsammans ska dessa ge 20 procent bättre än Dunlops föregångare. ■



...som även regummerar

DUNLOP HAR LANSERAT en ny serie varmregummeringar som uppger ha samma kvalitet och samma egenskaper som nya Dunlop-däck. MultiTread är en ny generation regummeringar främst avsedda för drivaxlar och ger, enligt Dunlop, "de förstklassiga prestanda och den låga kilometerkostnad som moderna transportfirmor efterfrågar".

MultiTread-utbudet kommer senare att kompletteras med trailerdäck och däck för blandad körning.

Däckkostnader utgör cirka 4 procent av ett fordon's totala driftkostnader och har även stor påverkan på bränsleförbrukningen, som utgör upp till 25 procent av dessa totala kostnader. ■



Webbplats för däckssäkerhet

BRIDGESTONE HAR LANSERAT en ny webbplats, www.tyresafety.eu, som visar vikten av säkra däck. Tony Jardine, engelsk motorsportkändis, medverkar i de tre korta videoklippen som visar grundpelare inom däckssäkerhet: lufttryck, mönsterdjup och skador/oregelbundet slitage.

Den här webbplatsen är kanske inget för den som jobbar i däckbranschen, men för vanliga däckkon-

sumenter kan den säkert ge en nyttig tankeställare.

Webbplatsen ingår i Bridgestones kampanj för däckssäkerhet, vilken också har inkluderat över 50 000 däckkontroller över hela Europa. Resultatet av dessa däckkontroller (utförda 2009) visar att 8 av 10 biler kör med för lågt lufttryck; 1 av 6 kör med slitna däck under laglig nivå och 1 av 11 kör med både extremt slitna däck och för lågt lufttryck. ■

Allt du behöver för däck och fälg

Pris & produktinfo även på internet,
enkelt att beställa

www.idealimport.se



TR612



TR605



TR605



TR620



TR200



TR326



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

TRAX
balance weight technology

Trax, Europatillverkade kvalitetsvikter sitter
perfekt och orginalmonteras av flera
bilfabrikanter.


Hatco[®]
We keep your wheels rolling



Handla av oss, det lönar sig!

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.

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



IDEAL IMPORT



Nya dimensioner för Nokian specialdäck

DEN NYA DIMENSIONEN 250/80 R16 STEEL i produktfamiljen TRI 2 från Nokian Heavy Tyre är avsedd för små traktorer som används i servicearbeten och i arbeten på gräsytor.

Fler drifttimmar, säkert grepp särskilt på vinterväglag, komfort och hög bärighet i krävande förhållanden är enligt Nokian utmärkande för det klackmönstrade TRI 2. ■

DRF seglar i IT-molnet

SEDAN ETT PAR månader arbetar DRF:s kansli i en ny IT-värld: Google Apps. Den som tar kontakt med kansliet märker förmodligen inget speciellt, men på kontoret har mycket förenklats. Förutom att all vår mailtrafik går via Google,

sker all backup och lagring "i molnet". För en liten organisation som DRF:s kansli innebär det effektivisering och bättre koll på tillvaron. I början av år 2011 införs en ny plattform för medlemsregistret och en uppräskad webbsida. ■

Nya medlemmar i DRF

Monteringservice i Nyköping AB
Lasses Däckservice i Munka Ljungby AB
Lennstrings Bil & AC Service
Ljungbyheds Lastbil & Entr. Service AB (LESAB)
Klockarbäckens Däckservice AB
Vianor AB
Swärds Däckservice AB
KBA Däck AB
Däckia AB
Däckia AB, Hagalundsv.32
Däckia AB, Säteriv.9
BL Bil AB
Grums Gummi AB

Nyköping
Munka Ljungby
Nyköping
Ljungbyhed
Umeå
Täby
Jönköping
Kungsbacka
Kista
Karlstad
Karlstad
Västra Frölunda
Grums

Tillförordnad VD för Företagarna

EFTER ATT ANNA-STINA Nordmark Nilsson i början av december frånträdde sitt uppdrag som Företagarnas VD, utsågs före jul Christina Linderholm till tillförordnad VD.

–Christina Linderholm kan organisationen utan och innan. Det känns tryggt att ha henne hos oss fram till det att vi har klart med en ny VD, uttalade Företagarnas styrelseordförande Jens Spendrup.

Christina Linderholm har mångårig erfarenhet på olika positioner inom Företagarna, bland annat som kommunikationschef och chef för Analys och Opinion. Hennes specialområde har varit utbildningsfrågor.

Däckspecialisternas Riksförbund, DRF, är ansluten branschorganisation i Företagarna.

Närmare 200 DRF-medlemmar är lokalt anslutna till Företagarna. ■

Tf VD
Christina
Linderholm



Nytt från

STRO

Ändringar i reglementen

Inga större ändringar i reglementen i Norden planeras inför 2011. Observera att från den 1 oktober utökas kravet på s-märkning i tillägg till E- eller e-märkningen. Det gäller nu för alla personbilsdäck ≤ 215 mm bredd och som tidigare för alla däck till lätta och tunga lastbilar (fordon).

Märkning av däck

Den särskilda märkningen av däckens ljudnivå (-s) som gäller för alla LLV- och LV-däck samt alla PV-däck ≤ 185 mm från 1 oktober 2009 gäller även alla PV-däck ≤ 215 mm från den 1 oktober i år.

Vinterdäcklistan

Vinterdäcklistan uppdateras med de uppgifter ni skickat in och kommer att publiceras på alla språk. Den finns redan på svenska sidan och kommer inom kort även på övriga språk. Tillägg kan göras kontinuerligt.



Trafikskollärare vet nu mer om däck

SVERIGES Trafikskolors Riksförbund (STR) har cirka 630 medlemsföretag som driver ungefär 700 av Sveriges cirka 800 trafikskolor. I slutet av november hade man förarutbildnings- och läromedelskonferens på Scandic City i Upplands Väsby.

Det ganska blandade programmet innehöll bland annat kostråd från Anna Skipper, klimatråd från Jessica Cederberg Wodmar och däckråd från Pontus Grönvall, Däck-

branschens Informationsråd.

Cirka 150 trafikskollärare valde däckseminariet och de var både vetgiriga och hade en och annan synpunkt. I en återkoppling efter några dagar meddelades att "de som lyssnat genomgående var mycket nöjda och kände att de nu fått djupare kunskaper om däck".

Vilket ju är mycket bra med tanke på att det är de som utbildar framtidens bilister. ■

TA K E C A R E O F B U S I N E S S

Välkommen till årets viktigaste dagar för framtidens servicemarknad!

På Automässan hittar du nyheterna, trenderna, leverantörerna och idéerna som inspirerar dig till bättre affärer. I montrarna finner du spännande produkter och laddade utställare. På stora scenen avlöser experterna varandra med öppna föreläsningar och diskussioner om utmanande förändringar inom branschen. Och seminarieprogrammen bjuder på fördjupning och insikt i aktuella ämnen.

Fullständigt program,
praktisk information och ditt
kostnadsfria entrékort hittar du
på www.automassan.se
Vi ses i vimlet!



SKANDINAVIENS STÖRSTA MÖTESPLATS FÖR
FORDONS- OCH VERKSTADSBRANSCHENS EFTERMARKNAD
19-22 januari Svenska Mässan, Göteborg

VERKSTADSUTRUSTNING • DÄCK & FÄLGAR • RESERVDELAR & TILLBEHÖR • VERKTYG • STYLING • YTBEHANDLING • BILVÅRD • TVÅTTAR • TJÄNSTER



Lugn...
Vi är i stan på da'n

Kransens Gummi - din totalleverantör



0156 – 419 90
info@kransensgummi.se



Pakistanskt företag till Sverige med ny teknik för däckreparationer

I BÖRJAN AV sommaren 2010 flyttade företaget Aslean International Tires hela sin verksamhet från Rawalpindi i Pakistan till Malå i Västerbotten. Aslean International Tires introducerar därmed en helt ny teknik för rekonstruering av gigantiska däck till dumprar och stora fordon som inte funnits i Sverige tidigare.

Kunderna finns inom gruv-, skogs- och transportnäringen samt jordbruket. Företaget har funnits sedan 1986 med bas i Pakistan och kunder runt om i världen, främst i Asien och södra Europa. Nu har ägaren, mr Syed Musheer Hussain, valt att flytta verksamheten till Sverige och han ser stora expansionsförutsättningar då gruvindustrin i Norden går för högtryck.

Att rekonstruera däck av den här storleken innebär stora kostnadsbesparingar för företagen eftersom nya däck till dumprar och andra tunga fordon kostar 300 000–500 000 kronor per styck. Det blir även en miljöbesparing genom förlängd livslängd på däck och minskad gummiförbrukning.

Att företaget valde Malå för sin svenska etablering beror på att samhället ligger centralt i gruvregionen och på att det svenska företaget Malå Gummi med ägare Tomas Linder är samarbetspartner. Ytterligare en bidragande orsak till att Aslean International Tires etablerade sig i Västerbotten, och inte i Kanada som det var tänkt från bör-

jan, var kontakten med Västerbotten Investment Agency (VIA).

– VIA har verkligen hjälpt oss genom varje steg i processen att flytta till Sverige, både min familj och företaget. Deras hjälp har varit ovärderlig och utan deras engagemang hade vi aldrig kommit hit, säger mr Syed Musheer Hussain.

– Vår etablering här i Västerbotten är ett strategiskt val eftersom det ger oss en närhet till hela norra Skandinavien. Inledningsvis kommer vi att satsa på den svenska marknaden, men ambitionen är att även kunna gå in på finska och norska marknaderna, fortsätter mr Hussain.

Aslean International Tires har under hösten tecknat sitt första avtal med gruvbolaget New Boliden. Kontraktet avser rekonstruering av däck till deras stora fordon i Aitikgruvan. I dagsläget har företaget fem specialutbildade personer som jobbar med rekonstrueringen i verkstaden i Malå och man räknar med att anställa ytterligare sju personer inom ett år.

– Det finns även andra national-ekonomiska vinningar som följer Aslean International Tires etablering i Sverige förutom själva skapandet av nya jobb, säger Olof Norberg, kundansvarig för Aslean International Tires på VIA.

– Sverige kan minska sin import av dyra däck samtidigt som fler steg i förädlingskedjan stannar kvar i landet. ■

Mer kundnytta genom DS2

UNDERHÅLL AV hjulutrustningen är viktigt. Nya Däckskolan 2 (DS2) ökar medvetenheten om däckslitagens och hjulvinklarnas betydelse för det tunga fordonets och släpets ekonomi och trafiksäkerhet. DS2:s systematiska DRF-metod ger lönsam-

het även för kunden. Hur gör man en standardundersökning? Vad är viktigt vid Break Down – servicearbete på väg?

Skicka din personal på DS2 – det är mer än dubbelt lönsamt med medlemspriset! ■

KORALL

FÖR ALLA DÄCKVERKSTÄDER



Korall Data växer - läs mer på vår hemsida!

Korall Däcksystem utökad 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-fakturer** till kommuner och andra som önskar.
- **PDF-fakturer** 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



FOTO Pontus Grönvall

Tungt STRO-möte i Göteborg

DET VAR I en tung och väl däckanpassad miljö som STRO höll sitt årliga svenska möte, som denna gång inföll den 25 november. Platsen var Volvo Lastvagnar på Hisingen i Göteborg och programmet var kryddat med en visning av fabriken i Tuve och besök på Volvo Demo Center i Torslanda.

På förmiddagen bjöds en sedvanlig blandning av information om sådant som är intressant för dem som verkar i eller är intresserade av däckbranschen. Arne-Helge Andreassen från Volvo Lastvagnar gjorde klart att däcken på lastvagnar är ett superexempel på hur lastbilsägare kan vara proaktiva och se hur det står till med fordonet:

–Däck är det som tar stryk när det inte ser bra ut med fordonet. När hjulinställningen inte är rätt syns det på däcken och hela två tredjedelar av lastbilarna som rullar i Sverige skulle må bra av en ny hjulinställning.

Enligt Andreassen är det vanligt att en korrigering av hjulinställningen kan innebära en minskad bränsleförbrukning med 2,5 procent och ett minskat däckslitage med hela 40 procent. Dessutom

kör en dryg tredjedel omkring med felaktigt lufttryck, vilket påverkar både bränsleförbrukning och slitage negativt.

På programmet stod också bland annat uppdateringar om regler och reglementen, status för återvinningen, statistik om vinterdäck samt resultat från senaste däckrazzior. DRF:s vd Anders Karpesjö pläderade, som siste talare, för en heläckande hjullag. ■



FOTO Pontus Grönvall

Det var en grupp förväntansfulla passagerare som steg på lastbilståget inför rundturen i Volvo Lastvagnars fabrik i Tuve i Göteborg. Ännu gladare miner blev det när gruppen fick provköra både 40-och 60-tons lastbilar på Volvo Demo Center i Torslanda lite senare på dagen.

DFTF samordnade

LEVERANTÖRERNA I DFTF passade på att samordna sitt höstmöte med STRO-mötet i Göteborg. Man deltog på STRO-mötet på förmiddagen och

vid både visning av Volvofabrik och democenter, innan enskilda förhandlingar tog vid på seneftmiddagen. ■

MYCKET NYTT PÅ AUTOMÄSSAN.

Vi har en hel del spännande nyheter att presentera. Mellan den 19 och 22 januari är du välkommen till vår monter A03:20 för att se en del av framtiden.

VI SES DÄR!

Pro:imp

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

**auto
mässan 2011**



Sveriges första granulatfabrik för däck

I HÖSTAS TOGS första spadtaget till Sveriges enda granulatfabrik för däck i Heljestorp i Västergötland. Mindre åtgång av jungfruligt gummi och nya miljöanpassade tillämpningar som till exempel tyst asfalt ska bli resultatet när fabriken är i drift hösten 2011.

Dessutom skapas 20 nya arbetstillfällen i en region där varsel om uppsägningar inom industrin varit vanliga de senaste åren.

Ragn-Sells samlar in och tar hand om alla utslitna däck i Sverige, 75000 ton varje år. Det blir cirka 36000 däck per dag. När den nya fabriken är i drift ska materialåtervinningsgraden öka från dagens 45 procent återvinning till 65 procent. Förbränningen ska minska i motsvarande grad.

– Den nya fabriken är ett led i Ragn-Sells långsiktiga strategi att öka återvinningsgraden av all slags material, säger Hans van Mameren, ansvarig för projektet på Ragn-Sells.

Gummi är ett intressant material av många skäl. Volymerna är enorma. Och priset på rågummi ökar ständigt.

Med den nya fabriken kan dessutom miljöpåverkande transporter minskas kraftigt. I dag körs däckerna bland annat med lastbil till granulatfabriker i Europa. Tack vare den strategiska placeringen i Heljestorp i Västergötland kan den nya fabriken betjäna hela Sverige och dessutom ta hand om däck från Norge, med minsta möjliga transportsträckor. ■



Allt i dubbutrustning

MICROPRECISION
COMMITTED TO PERFECTION SINCE 1975

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



LÄSARBILDEN

En trafikant som inte "orkat" tvätta bilen, men som däremot skrivit en liten fyndig kommentar i skiten kommer från Micke Jonsson i Rönninge:

– Jag jobbar inte i branschen, men läste DäckDebatt hos en kompis och tyckte att den här bilden passade bland era läsarbilder, skriver Micke – som får triss i Trisslotter i "fotohonorar".

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



Skicka in en läsarbild och få triss i Triss.

Publicerade läsarbilder belönas med tre Triss-lotter. Mejla din bild tillsammans med namn och adress. Publiceras bilden kommer Trisslotter på Posten.

BKT FORESTECH



NU PÅ LAGER I FÖLJANDE DIMENSIONER:

600/55-26.5

710/45-26.5

750/55-26.5

FORESTECH
Wide-Base Forestry Tyres

- EN NY GENERATION FABRIKSNYA SKOGSDÄCK FÖR SKOTARE OCH SKÖRDARE I PROFESSIONELL SKOGSKÖRNING. NYTT PATENTERAT MÖNSTER SOM GER MAXIMAL DRAGKRAFT OCH SJÄLVRENSNING.
- DEN STÅLFÖRSTÄRKTA KONSTRUKTIONEN GARANTERAR MAXIMAL LASTKAPACITET SAMTIDIGT SOM DÄCKET ÄR MOTSTÅNDSKRAFTIGT MOT SKÄRANDE OBJEKT I SLITBANAN. EXTRA SEGT OCH RESISTENT GUMMI I MÖNSTERBOTTEN.
- DEN EXTRA FÖRSTÄRKTA DÄCKFOTEN OCH DÄCKSIDAN GER MAXIMALT SKYDD MOT SKÄRANDE OBJEKT SAMT EXTRA LÅNG LIVSLÄNGD I TUFF KÖRNING.



Dimension	PR CODE T.R.A	Standard Fälg	(MM)		Max Last (kg)	Max (km/h)	TT/TL
			Diameter +- 3%	Däckbredd +6% / -3%			
600/55-26.5	20 PR 165A8 / 172A2	20.00	1355	610	6300	10	TT
710/45-26.5	20 PR 168A8 / 175A2	24.00	1340	710	6900	10	TT
750/55-26.5	20 PR 177A8 / 184A2	24.00	1485	765	9000	10	TT

BKT FORESTECH - ETT STARKARE ALTERNATIV I SKOGEN



För mer information och pris kontakta:
Pelle Fritzon på 0709-590 590
E-mail: info@gripentwheels.se
www.gripentwheels.se

DRF rustar för medlemmarna

NÄR Däckspecialisternas Riksförbund, DRF, summerar år 2010, kan vi räkna in 727 medlemmar. Så många medlemmar har DRF aldrig haft.

–Medlemstillströmningen manar till nya ansträngningar för medlemmarna, säger DRF:s VD Anders Karpesjö. På sitt sista sammanträde innan jul beslutade förbundsstyrelsen om en ny medlemstjänst, DRF-lagrådet. Dessutom utsågs en arbetsgrupp som framöver särskilt ska studera frågan om fortsatt utveckling av medlemsnyttan. Den består av Euromasters VD Erik Ganner, Däckteams VD Joakim Held och DRF:s VD Anders Karpesjö.

DRF-lagrådet är en ny kommande medlemstjänst som ska göra livet lättare och billigare för den auktoriserade däckspecialisten. DRF:s medlemmar får tips, rekommendationer och enkla rutiner för att leva upp till lagar och andra krav. Lagrådet uppdaterar, kommenterar och anpassar branschgemensamma huvudlistor för den egna verksamheten.

DRF-lagrådet besparar medlemmarna arbete och krångel. Det stärker medlemmarnas och branschens trovärdighet. Man loggar enkelt in via DRF:s hemsida och får "Allt som är viktigt"*. Om man trots DRF-lagrådets heltäckning skulle behöva en helt egen laglista med lokala krav och information så kan det skapas mot en blygsam avgift. När huvudlistorna ändras syns det i den egna laglistan nästföljande dag. Mer information kommer när tjänsten sätts i drift. ■

* ALLT SOM ÄR VIKTIGT – ur svenska lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter; EG-direktiv och EG-förordningar; förarbeten, rättsfall och fortlöpande kommentarer inom alla tänkbara områden: Miljö, Arbetsmiljö, Hälsa, Social, Personal, Ekonomi, Energi, Marknad, Trafik, Fastighet, Media, Skola, Förvaltning, Rättsväsende, Säkerhet. Uppdateringen sker i samarbete med informationsförlaget Notisum.

Återvunna bildäck minskar buller



FRAMTIDENS TYSTA vägbeläggningar består av gummi från återvunna bildäck, hävdar VTI i senaste numret av VTI Aktuellt. VTI samarbetar med tolv europeiska forskningsinstitut i ett EU-projekt för att utveckla och testa nya vägbeläggningar med hög bullerreduktion. Genom att använda så kallat poroelastiska material ska projektet mynna ut i en användbar vägbeläggning som både minskar buller och bygger på återvunnet material.

Den poroelastiska vägbeläggningen uppfanns redan på 1970-talet i Sverige. I början av 2000-talet samarbetade VTI med japanska forskare. Tester av vägbeläggningen på tre platser i Sverige fick dock avbrytas, då den underliggande asfalten

inte höll för studien. Men bullerreduktionen var dramatisk; minus 10 dB(A)!

Tekniken bygger på att gummit leder till luftfickor som gör materialet poröst. Vägbeläggningen blir flexibel, något som bidrar till en hög bullerreduktion jämfört med traditionella beläggningar, skriver VTI Aktuellt. Enligt tidningen hoppas forskarna att tekniken ska medföra miljövinster, inte bara i form av minskat buller och återvunna bildäck, utan också genom sänkt rullmotstånd. Om poroelastiska vägbeläggningar blir verklighet kommer de i första hand att användas vid så kallade "black-spots", ställen med särskilda problem. ■

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

TÄNK SOM EN DÄCKSPECIALIST - GÅ DÄCKSKOLAN 2

Det kan vara lätt att sälja däck som kostar mindre. I tron att kunden sparar pengar. Det kan vara lika lätt att sälja däck som kostar mer. I tron att däcken varar längre. Men däcken är bara inledningen på en god ekonomi.



Däckspecialister i däckbranschen känner väl till hemligheten bakom god ekonomi. Däckskolan 2 - DS2 lär ut kunskap om däck och gott underhåll för lastvagn, buss och lättare industrifordon. När DRF och TYA tog fram DS2 så var det med hjälp av åkarens glasögon. Vad är viktigare än att få nya däck på fordonet? Jo, långsiktig ekonomi och säkerhet.

Vi gick grundligt till väga. Först skapade vi DRF-metoden: Diagnosticera - Rekommendera - Färdigställa. Enkelt bara man sätter det i system. Det goda underhållet börjar med att diagnosticera, läsa av vad däckslitaget berättar om fordonets kondition. Vad kan det vara för fel på hjulvinklarna?

Sedan byggde vi upp ett logiskt arbetsflöde. Och då var det viktigt att även tänka på däckmontörens arbetsmiljö. Men det är inte alltid som fordonet står i verkstaden när åkaren behöver hjälp. Fel kan lika gärna uppstå utefter vägen. Därför lade vi till Break Down, servicearbete på väg. Avsnittet med Break Down bygger på DRF:s rekommenderade rutin i fyra steg: Ta emot larm - Inledande åtgärder på plats - Genomföra - Efterinsats.

Om du vill leverera god ekonomi till din kund ska du se till att dina medarbetare är däckspecialister. Skicka dem på Däckskolan 2, varje krona betalar sig flera gånger om. Anmäl på drf.se eller ring vårt kansli.

På Automässan kan du prata kompetens med oss i monter A02:20.



Däckspecialisternas Riksförbund DRF

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

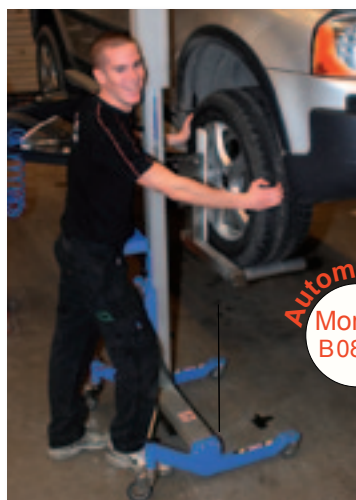


Tänk effektivitet och ergonomi!

Generalagent

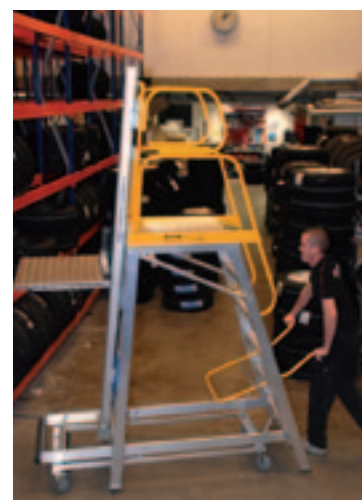


Däckkärnan för en ergonomisk hantering av hjul mellan 14" - 22" t.o.m. direkt från pall. Robust och lätthanterlig. Idag Sveriges populäraste däckkärna!



Automässan
Monter
B08:70

Däcklyften är en batteridriven, snabb och smidig lösning för tyngre hjul. Rygg räddaren som verkligen används!



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



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

auto
mässan 2011

Automässan

SVENSKA MÄSSAN





blickar framåt

Framtidens service står i fokus på Automässan i Göteborg. Mässans motto 2011 är "Framtidens servicemarknad". Under fyra dagar, 19–22 januari, väntas 20 000 besökare.

DAGS IGEN FÖR Automässan i Göteborg, den stora mönstringen för motorbranschens servicemarknader. Framtiden ser ljus ut efter ett par tuffa år sedan den förra mässan hölls 2008. Det har varit finanskris och därmed bilkris, motigt på de flesta fronter.

Motorbranschens servicemarknad, med allt vad det innebär av reservdelar, däck och arbete, omsätter 40 miljarder kronor om året i Sverige. Det är med andra ord en viktig del av samhället som är på plats på Svenska Mässan.

I år finns 210 utställare på plats och visar upp det senaste inom sina respektive områden. Flertalet av utställarna är självfall svenska företag, men 25 utställare från utlan-

det har också anmält intresse att få visa upp sig och sina produkter för svensk publik.

Hantering och förvaring

Kravet på vinterdäck har skapat ett större tryck inom däckbranschen. Topparna på hösten när första snön som vanligt överraskar bilisterna och på våren i mitten av april när dubbdäck blir förbjudna har blivit värre. Hanteringen av ickesäsongsdjul liksom behovet av förvaring av dem har blivit viktigare. Nya hanteringslinjer, lyft- och förvaringsutrusning visas på mässan.

Anders Karpesjö, VD på Däckspecialisternas Riksförbund, hoppas att riksdagen snart stiftar en, som han säger, heltäckande hjullag.

– Den stora frågan för oss i däckbranschen är konsekvenserna av Trafikverkets kategoriska arbete mot dubbdäck. Det har ju lett till att kommunerna fått möjlighet att förbjuda dubbdäck. Det enda målet verkar vara att minimera vägslitage, att spara in på kostnaden för asfalt. Vår ståndpunkt är att bilägaren själv ska få välja om han eller hon vill ha dubbat eller odubbat, säger han.

Seminarier och föredrag

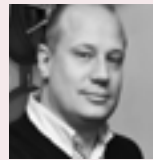
Under mässan hålls en rad seminarier. Bland annat har MRF utformat ett program med fokus på servicemarknaden och startseminariets titel, Framtidens teknik. Morgondagens utmaning, sammanfattar på

sätt och vis hela Automässans inriktning. Men det bjuds även på flera andra intressanta föredrag. Se komplett seminarieprogram på nästa uppslag.

DäckDebatt har talat med några av utställarna och ställt några frågor inför mässan. Entusiasmen och förväntningarna är stora på alla håll. ■



Bild från Automässan 2008.



Richard Lundqvist
marknadschef
OCL Brorssons



Peter Liljedahl
säljchef
Nordisk Däckimport

Vad har du och ditt företag för förväntningar på mässan?

Vi hoppas att mässan blir branschen avstamp för 2011 och tre år framåt. Vi hoppas att en stor del av våra kunder besöker mässan för att se vad som händer i branschen.

Att träffa kunder i en annan miljö och få möjlighet att etablera nya kontakter. Vi vill visa upp för branschen hur kompletta vi är som leverantörer till gummiverkstäder.

Hur mycket tid satsar ni?

Vi tog beslutet att vara med redan i mars 2010. Det stora arbetet kom i november. Jag uppskattar det jobbet till mellan sju och tio fulla arbetsdagar.

Förberedelserna tar längre tid än man tror. Det ska vara en inbjudande monter, kläder till medarbetarna och rätt erbjudande till kunderna, rätt produkter som intresserar besökarna.

Hur satsar ni när det gäller personal?

Hela säljavdelningen kommer att vara på mässan.

Våra sex säljare är på plats under hela mässan. Vi träffas i Göteborg redan på måndagen i mässveckan för att få ihop ett helt paket.

Hur mycket pengar?

Mycket... Mässor är dyra.

Så mycket som behövs för ett professionellt genomförande av mässan.

Vad är ert dragplåster i montern?

Vi visar 2011 års nyheter från AEZ och DOTZ samt vårt utbud av e-handelsverktyg för våra återförsäljare. Två tuffa bilar med tuffa nyheter i fälgväg finns på plats.

Toyo Proxes T1-Sport, nytt däck 2011 som originalmonteras på Audi RS6 och Audi TT. Vårt eget däckmärke Nordexx kommer med nytt sommar-däck.

Seminarier med mervärde

Automässan är inte bara en massa monterar med intressant teknik av alla de slag. Under mässtdagarna hålls också en mängd seminarier och föredrag som verkar värdva att hålla koll på.

MRF, Motorbranschen Riksförbund har utformat ett seminarieprogram med fokus på servicemarknad, lack- & skadeverkstäder samt ledarskap och marknad. Rubrikerna är "Framtidens teknik. Morgondagens utmaning!", "Framtidens krav och hur ni får ökad lönsamhet" samt "Alla vägar till framgång går via människor".

Dessutom finns "Tankstationen" som varje mässtdag erbjuder fyra föredrag på stora scenen. Räcker inte det så redogör Sveriges Franchisetagare tre gånger för vad som gäller för franchisetagare.

Under mässtdagarna finns alltså föredrag som bör intressera de flesta som arbetar i däck- och fälgbranschen.

MRF-seminarier

Observera att två av seminarierna hålls två gånger. Varje halvdagsseminarium kostar 995 kronor exklusive moms men inklusive kaffe.

Framtidens teknik. Morgondagens utmaning!

Onsdag 19 januari kl 13-16
Torsdag 20 januari kl 9-12

Vad "lurar runt hörnet" och hur påverkar det arbetet på en verkstad?

När kommer bilarna som alla talar om, vad är det för bilar och vad har de för teknik? Vad är det som gör att vi har denna typ av utveckling och hur påverkar det arbetet på en verkstad? *Bo Ericsson, MRF*

Säkerhet och kompetenskrav för arbete med el- och hybridbilar

Volvos senaste modeller C30 och V70 är exempel på hur en biltillverkare ser på säkerheten och vilken kompetens som krävs av en verkstad som ska arbeta med el- och hybridbilar? *Volvo Personvagnar AB*

Om konsten att tjäna mer pengar

Vad kostar marknadsföring och vad får jag tillbaka? Hur får man personalen att förstå vikten av merförsäljning

på varje bil? Hur effektiviserar man verkstaden för mer intjänad krona på varje fakturerad timme? Hur kan försäljningen och servicemarknad samarbeta för att sälja varandra? *Per-Erik Steen, Training Partner AB*

Framtidens krav och hur ni får ökad lönsamhet

Torsdag 20 januari kl 13-16
Fredag 21 januari kl 9-12

Så skapar vi mervärde i verksamheten

Analysera flödet på din verkstad för att minimera slöseri. Målsättningar, förbättringsarbeten, slöseri, visualisera processer, ledarskapet. *Peter Elvström, If Skadeförsäkring*

Framtidens skadeverkstad - skadeaffären och skadespecialisten

Här ges en inblick i skadeprocessens hot och möjligheter från en generalagent. Skadespecialist och kvalitets-säkring är andra ämnen som behandlas. *Roger Sjöberg, Volkswagen Group Specialists*

Om konsten att tjäna mer pengar

Se program onsdag. *Per-Erik Steen/Fredrik Hjorth, Training Partner AB*



Daniel Nordvall
marknadschef
Vianor



Anneli Silverstolpe
marknadschef
Svenska Pang



Thomas Nummelin
VD
Continova



Börje Ottosson
VD
BOAB Hjuldelar

Vi vill komma i kontakt med fler däckverkstäder som kan tänka sig att utveckla sin verksamhet tillsammans med oss.

Vi har höga förväntningar. Vi visar flera maskinnyheter och vi vet att branschfolk uppskattar det som är nytt och kan förbättra deras dagliga arbete.

AutoMässan 2011 är vår viktigaste marknadsplats.

Höga. Vi har bland annat nya balanserings- och monteringsmaskiner att visa.

Svårt att beräkna. Det är ju många inblandade och totalt blir det oerhört mycket tid.

Vi startade planeringen för rätt länge sedan och har lagt ner mycket tid på att få fram material och få montern fräsch och rolig att besöka. Vi är taggade och det ska bli spännande att se nya och gamla kunders reaktioner på våra nyheter.

Vi gör den största satsningen i företagets historia med cirka 600 kvadratmeter mässa.

Ganska mycket tid. Detta är en stor grej för oss. Det är ju arbete både före under och efter mässan.

Vår monter kommer aldrig att vara bemannad med färre än fem-sex medarbetare.

De flesta av vår personal kommer att finnas på mässan.

Vi har 25-30 personers bemanning, personal och leverantörer.

Full bemanning. Alla är på plats.

Det är mycket.

Det är ovärderligt att möta både gamla och nya kunder på mässan. Det är klart att vi satsar!

En hel del.

Svårt att svara på men alldeles för mycket.

Speedwayproffset Andreas Jonsson, teamet Orange Performance med den häftiga Camaron finns i montern. Bland produkterna nya Hakka Green, ett nytt sommardäck med extremt lågt rullmotstånd.

Helt nya maskiner från SICE i Italien. Och naturligtvis bjuder vi på Solna-korv med bröd! Det är en tradition som vi behåller sedan starten.

Största enskilda dragplåstret är Mondolfo 160 matic, en teknikutveckling för stora hjul.

Tech, däckreparationsmaterial, bland annat, som visas av oss för första gången.

Tankstationen

Alla vägar till framgång går via människor

Freitag 21 januari kl 13-16.

Situationsanpassat ledarskap

Resultatet av situationsanpassat ledarskap är en smidigare dialog, bättre arbetsresultat och nöjdare medarbetare. Peter Lumholdt, Blanchard International

Förändrad attityd ger framgång

För att överleva långsiktigt måste du öka dina vinstmarginaler inom försäljning och verkstad. Varför ser det ut som det gör och vad kan du göra för att optimera volymer, marginaler och vinster? Genom att riva murarna mellan avdelningarna och utnyttja resurserna på bästa sätt, kan du minimera slöseriet och fokusera på kundens behov. Fredrik Hjorth, Training Partner AB

Öppna föredrag på stora scenen. Kostnadsfritt, ingen förhandsanmälan.

Vilka är de största misstagen verkstäder gör?

Bo Ericsson är ledamot i ARN och ger tips om hur man undviker att bli anmäld till ARN och får nöjdare kunder. Onsdag kl 11, torsdag kl 15, fredag kl 14, lördag kl 13.

När börjar Du tjäna pengar?

Med hjälpmedel som MRF Kalkyl och Processanalys kan du säkerställa att du får rätt betalt och har koll på din verksamhet. Per-Erik Steen, Training Partner hjälper dig att reda ut begreppen. Onsdag, torsdag, fredag kl 13, lördag kl 11.

Hög kompetensen med E-learning!

E-learning har kommit för att stanna. Verksamheten utvecklas i allt snabbare takt, men kompetensutvecklingen står stilla. Mikael Rosholm från Training Partner visar dig morgondagens teknik när det gäller att utbilda din personal med hjälp av rapid e-learning och blended learning. Nya metoder som bara fantasin kan sätta gränser på. Onsdag, torsdag kl 14, fredag kl 11, lördag kl 10.

Elbilar - vision eller verklighet?

Experter från Volvo Cars i Göteborg pratar om elbilens framtid och utveckling. Onsdag kl 15, torsdag kl 11, fredag kl 15, lördag kl 14.

Franchisetagare

Franchisetagare - den nya företagsformen

Sveriges Franchisetagare reder ut begreppen och de speciella avtalsvillkor som gäller för franchisetagare. Tips och råd för franchisetagare, information om den speciella franchise-lagstiftning som trädde i kraft 2005. I Sverige finns cirka 20 000 franchisetagare. Sveriges Franchisetagare är branschorganisationen som ger råd, förhandlingshjälp och bevakar franchisetagarnas speciella intressen. Onsdag, torsdag, fredag kl 12.00-13.00. Plats konferenslokal R 21. Kostnadsfritt, ingen förhandsanmälan.



Bo Ericsson



Per-Erik Steen



Peter Elvström



Roger Sjöberg



Fredrik Hjorth



Peter Lumholdt

Utställare

3M Svenska AB B05:20
76 / All American B05:82

A

ABBOZZO AB Handelshuset A03:42
ABS Luxury Wheels A03:51
ACTIA Nordic B04:62
AD Sverige C04:22
ADP Dealer Services Sverige B02:19
Albinsson & Sjöberg Förlag A02:21
Alcon Högtrycksvättar B08:20
Alentec & Orion B07:61
Alesco International D03:10
Alloljepannor Kroll Svenska E02:20
Amring Am. Ringdepoten A02:42
APE Fordonskomponenter B01:02
Arena Personal Sverige B05:45
Armour Nordic B02:40
Arnewid Auto Products E03:05
Arom-Dekor Kemi E02:42
Artex E04:19
Aspergo C01:21
Atlas Lighting E02:50
Auson E04:31
Autobransjens Leverandörfor. B04:90
Autocar i Boden AB B07:72
Autocom Diagnostic Partner C03:21
Autoexperten i Sverige C03:21
Autolux E03:42
Autometric B01:42
Autotek Diagnostic Europe B05:02
Autoverktyg i Borås B08:22
AWIMEX International B06:70

B

BA Fordonslyftar B04:40
Banner Batterier Danmark B08:72
BDS - Vi tar hand om bilen C03:02
Berners Montageteknik B04:02
Bil & Verkstad B05:58
Bildelsbasen i Kungsbacka E00:15
Billyftarservice B03:41
Bilmodecenter i Göteborg A03:44
Bilprovningen B05:72
BOAB Hjuldelar A02:40
Boier Bilverktyg B04:60
Bosch Car Service D01:22

C

C:son C00:06
Camaro Cup E01:01
Canadian Oil Company B01:66
Car-O-Liner B06:22
CarWEB B04:82
Cedex Svenska C04:02
Christonik APS B08:82
CIFAB Continenthandel B01:19/B01:20
Compiler A01:82
Confon B00:43
Continova B02:02
CRC Industries Sweden E03:22
Ctek Sweden B08:62

D

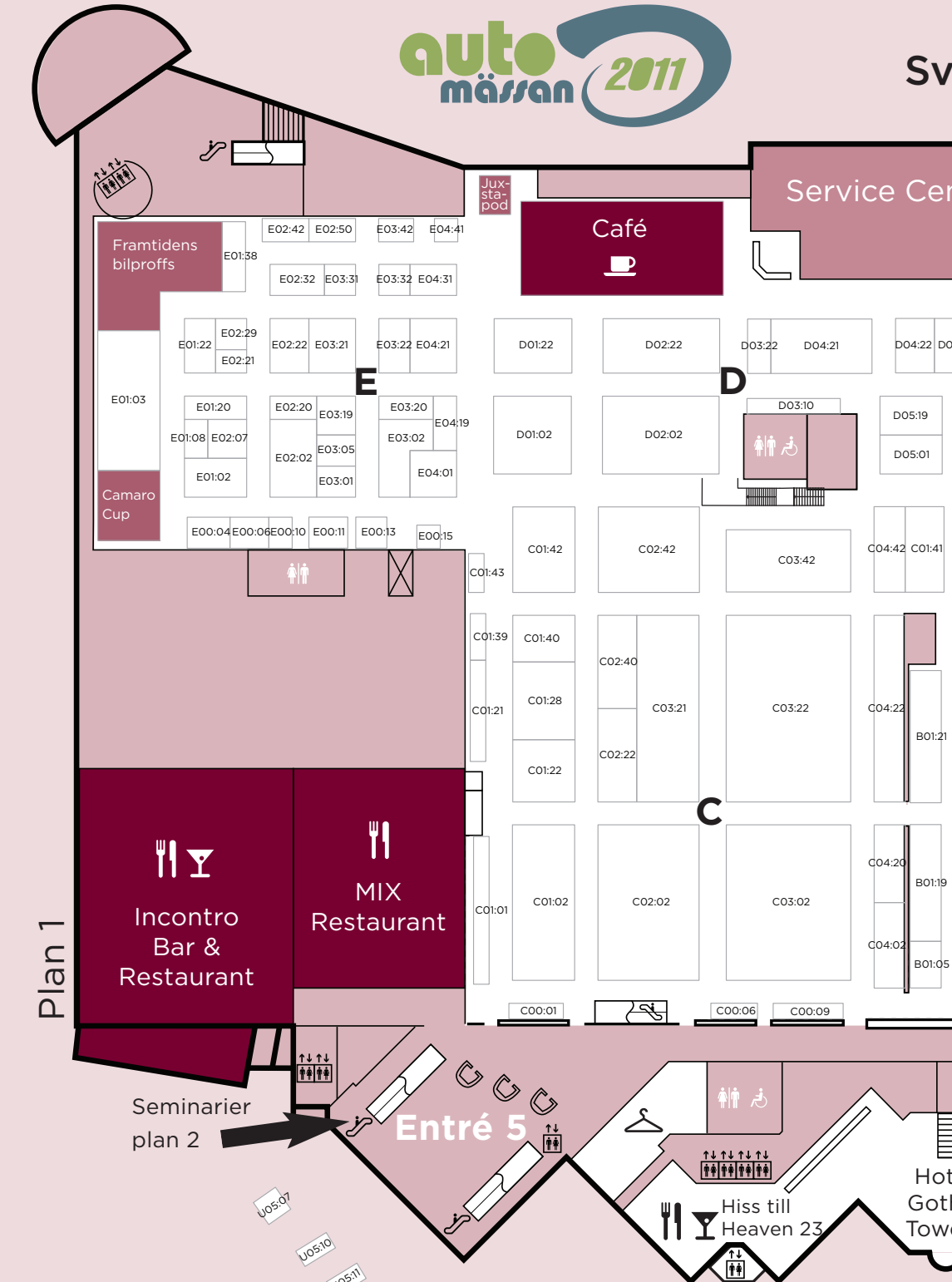
Dataliner B05:22
Dawa Däck A01:50
Diamondbrite Sverige E02:02
Ditec E03:01
Dometic Scandinavia B07:22
Däck Nytt / RPM Magazine B00:39
DÄCK Partner A02:81
DÄCK365 A03:41
Däckforum 2000 A01:52
Däckspec. Riksf/DäckDebatt A02:20

E

Eberspächer E03:02
Elektro Partner D06:22
ELFA B07:75
Eurocable B06:71
Euromaster A02:22
Exide Technologies C02:40/C01:43

F

Fasty E03:31
FennoSteel E03:20
Ferdfelt Trading D04:22
Ferrita Sweden C04:42
Festool E03:21
First Stop/Bridgestone A01:22
FordonsData Nordic B01:05



G

GEDORE Tool Center C01:28
Gelins KGK A02:60
GESAB B03:41
Glas-Weld System E03:32
Global Batterier E01:20
Gummigrossen i Örnköldsvik A01:40

Formac B02:61
Frendix Sverige A03:19

H

Hagmans Kemi A03:60
Hansen Racing C02:22
HBA Fordonsteknik E04:21
Henkel Norden C01:41
Holger Christiansen Sverige E02:07
Huzells i Karlstad D05:02

I

Indeco B06:21

J

Josam B06:22
Juxtapod Hot Rod D01:32

K

Kaesser Kompressor B01:40
Karnag C01:39
Kemetyl D05:01
KG Knutsson C03:22
KLANN-Spezial-Werkzeugbau C01:28
Klarius Group Quinton Hazell E03:19
Koivunen Sverige Filial D04:21
Kristal Coatings Sweden E02:32

L

Infoflex Data B06:62
InfoTorg B07:73
Inter-Sprint Banden A02:28
Inter-Tyre Holland A02:28

M

KS Tools Scandinavia B08:71
Kärcher A01:62

N

Lahega Kemi C01:22
LAUNCH Europe A01:72
Lefes Bilservice i Taberg E04:41
Lidköpings Carpart B07:60/B07:62

O

Magneti Marelli Aftermarket E01:38
MECA Car Parts C01:02/C02:02
Mekonomen C01:02/C02:02
Micrologistic B08:70
Midland A02:62
Mirka Scandinavia B06:61
MOTIP DUPLI B01:21
Motorbr. Riksförb. MRF B03:39

P

Hot Gottorps Tower

Svenska Mässan 19-22 januari 2011



Motorbr. yrkesn., Bilproffs.se E01:32
 MotorBransjen B04:84
 Motor-Magasinet B04:59
 MSX International E02:29

N
 ND Däckmaskiner B02:42
 NDF AB Nya Däckfyndet A03:02
 Nederman B04:20
 NEXA Autocolor E02:22
 Nordic Billyft A03:50
 Nordisk Däck Import A01:42
 Norlub B05:51
 Normteknik i Sverige B01:22

O
 OCL - Brorssons A01:02
 OEM Automatic E00:04

Opus Bima B04:21
 Oscarin Ventures B06:21
 Oy M-Filter E00:10

P
 PeBe B02:62
 Pivab International B07:42
 Pointex E00:13
 Professional Parts Sweden B06:79
 Pro-Imp A03:20
 Prospot Europe B08:79
 Pro-Tec Sweden E02:21
 Pyrmo Produkter E02:02

R
 Rautamo Wheel Fashion A02:71
 Reglo B03:60
 Regson Fordonsexperten B08:42
 Robert Bosch D02:22

S
 Safety Seal Europe A03:21
 Saint-Gobain Abrasives D05:21
 Scandinavian Tools & Tent B08:80
 Scan-Tech USA/Sweden E01:22
 Seab C03:42

SEC Scandinavia A03:47
 SEPAB Fordonsprodukter E01:08
 Sindby & Co B06:82
 Snap-On Tools D05:01
 Specialfålgar i Kungsbacka A02:02
 Spiken Service B06:72
 SSI Schäfer System Intern. B08:02
 Stahlwille Vaerktoj B05:49
 STARCO Sweden A03:23
 STARTA C04:20
 STI-Tools B05:59
 Svensk Transmission & Motor B09:61
 Svenska Fålg i Eksjö A03:40
 Svenska Lager Slab B08:40
 Svenska Pang Däckprodukter B02:01
 Särö Svagström B06:39

T
 Tammermatic B05:19
 TeijoViverk A02:69
 Tenneco Automotive Sverige E04:01

Tool Trade i Norrland B06:42
 Torparens Tools B05:40
 Training Partner B03:78
 Trego Maskin B08:28

U
 UBD Direct B01:30
 Unobench B07:60

V
 Valeryd Invest C01:01/C00:01/C00:09
 Wallmek i Kungälv B04:42
 Valvoline Oil B05:62
 WashTec Sverige B03:59
 VEGE Motorer Norden E01:02
 WER-agenturer B04:22
 Verktygsboden Erfilux B04:76
 Westmatic i Arvika B04:40
 Vianor A03:10
 Widik C01:40
 Winassist System B02:39
 Würth Svenska B06:02
 Västhandel Försäljnings AB E00:11

Y
 Yourex D03:22



CEMB DWA1000 WINDOWS

Hjulinställningarnas konung.
Windows7 gör att maskinen ledigt
integreras i ert system. Kan servas
och uppdateras via nätet!



VI ÄR GENERALAGENT I SVERIGE FÖR
HELA IBASAN'S PRODUKTSORTIMENT.
-ÄVEN SERVICE OCH RESERVDLAR!

IBASAN KETTY W2020 DIGITAL

Den professionella hjultvätten som tvättar rent med
borstar och högtrycksspolning. Ni kan ställa in tvätt och
torktider mycket enkelt via den digitala panelen. Inga ke-
mikalier används och den tvättar alltid med rent vatten.
Ingen förvärmning krävs med dyra elräkningar som följd.

FRÅN 900 KR /MÅN!



BOXER QUADRIGA

Världens mest avancerade monter-
ingsmaskin för PV. Jobbar nästan helt
automatiskt. Laser som läser in fälgens
utformning. Hydraulisk centrumlåsning.



BUTLER AIKIDO .34

Toppmodern monteringsmaskin för
framtiden som jobbar helt utan behov
av monteringsjärn. 220V-maskin med
steglös hastighet av rotationen.

SVERIGEAGENTER FÖR **CEMB, BOXER, BUTLER, IBASAN, BF, X-TRA SEAL. ÄVEN SERVICE.**
FRÅN NORR TILL SÖDER, VI FINNS ALLTID NÄRA ER!

MONTERA LÄTT, – UTAN SPETT!

VÄRLDSNYHET



CEMB ER-100

Världens mest avancerade balanseringsmaskin?

Ni får avgöra själva, vi kommer att demonstrera detta "monster" på Automässan i Göteborg!

19 - 22 JANUARI 2011

auto
mässan 2011

VI SYNS I MONTER B02:42

Det blir en del världsnheter och vissa trotjänare som vi kommer att visa upp i vår monter på Automässan i Göteborg.



ND DÄCKMASKINER AB

0200- 27 26 26
www.ndm.se

SERVICE: 077-444 23 23



Max last 2610



”Bästa däcken vinner kriget”. Påståendet är möjligen en lätt överdrift men innehåller icke desto mindre en kärna av sanning. Däck är viktiga för framgång i fred. De är än viktigare i krig, ofta viktigare än vapen. Särskilda ”krigsdäck” ger också skydd vid minsprängning. TEXT Arne A Jansson FOTO Alexander Karlsson/Försvarmakten, Nils-Göran Bengtsson/FMTS, iStockphoto

DÄCK IKKRIG



Om transporterna stannar, då stannar också kriget.

TRUPPERNA MÅSTE FRAM, förnödenheterna till dem måste också fram. Transportapparaten och logistiken måste fungera annars bryter allt samman. Det blir brist, svält, farsoter och andra katastrofala följder av att nödvändigheter inte kommer fram till rätt plats i rätt tid.

Nazitysklands misslyckande i Sovjetunionen 1941 anses av några krigshistoriker till en del kunna förklaras av att Wehrmachts hjulfordon hade för dåliga däck och att reparationsresurserna var otillfredsställande. Om den tyska krigsmakten haft bättre däck eller bandfordon på de dåliga vägarna kunde Operation Barbarossa ha slutat annorlunda och historien fått en helt annan utveckling. Eftervärlden ska kanske vara tacksam för att nazisterna inte var bättre rustade.

– Om transporterna stannar, då stannar också kriget, säger Holger Petersfeldt – veteran i däckbranschen, före detta VD i anrika familjeföretaget TH Pettersson i Göteborg – och travesterar Bilindustriföreningens (numera Bil Sweden) slogan ”Utan bilen stannar Sverige”.

Däck rekvirerades

Holger Petersfeldt har varit med länge, minns till och med vedermodorna under andra världskriget för att hålla Sverige rullande och inte minst hålla militärens fordon med däck. Då fick civila bilar pallas upp och bli stående därför att däcken rekvirerades av militären.

Holger har också varit chef för försvarets däckdetalj i Fo 31-32 och har kaptens grad. Han berättar om att man kunde importera konstgjort

så kallat Buna-gummi från Tyskland – Sverige var ju neutralt. När man i Sverige behövde reparationsmateriel från England så dröjde det ett halvår innan beställningen kunde levereras. Materielen sändes på Liberty-båt till Boston i USA, där man lastade om och sände det på lejdboat tillbaka till England. Därifrån gick det över Nordsjön till Kristiansand i det av tyskarna ockuperade Norge, tyskarna stämplade pappren och släppte lasten vidare så att den nådde Göteborg sex månader efter beställningen.

Bristen på i synnerhet lastbilsdäck födde den så kallade P-boggien, en konstruktion som gjorde att man kunde använda personbilsdäck till lastbilar. Det var en nödlösning, men tack vare boggiekonstruktionen spreds lasten till flera

axlar och det gick att bibehålla en någorlunda hygglig lastförmåga trots att man körde med personbilsdäck.

Under krigsåren kunde Ford i Sverige tack vare ett omfattande reservdelslager sätta ihop så kallade R&G-bilar (Renoverade och Garanterade), vilket innebar lastbilar som levererades med axlar för personbilsdäck och gengasaggregat.

Hjul av trä

Många körde också med hjul av trä i stället för gummidäck, vilket medförde en rätt omild behandling av bilen. Komfort var inte att tala om och vibrationsskador på bilarna var legio.

En konstruktion av 48 träklotsar runt en stödring fick namnet Davoringen, som också blev godkänd av



P-boggien med personbilshjul på släpet efter gengasbilen bär upp den tunga vedlasten någonstans i Sverige 1942. Det gick åt enorma mängder ved till uppvärmning under de stränga krigsvintrarna i Sverige.





Pansarterrängbil 203 A.

Statens Trafikkommission. Ringen var 36 centimeter bred och tillverkare var AB Trähjul i Osby. Substitutet blev av förstaeliga skäl ingen större succé. Osby har lyckats bättre med trähjul i mindre skala – på leksaksbilarna i trä från Brio.

Väglöst Afghanistan

Både fordon och vägnät liksom mycket annat har förändrats och förbättrats sedan andra världskriget. I dag kämpar ISAF (International Security Assistance Force) mot naturens obändighet i ett till stor del väglöst Afghanistan. Men fordon och däck är desto bättre, liksom manskapets resurser att klara däckskador. I dag är däcken till och med en viktig del av skyddet mot minor.

De fordon som den svenska insatsstyrkan har i Afghanistan är Pansarterrängbil 203, benämnd Patria, och nytillskottet Personterrängbil 6 4x4 SPS med smeknamnet Galten, en mastodont som väger nästan sju ton. Den drivs av en rak sexcylindrig dieselmotor på 3,2 liter som utvecklar 181 hästkrafter och kan ge 215 hästar om avgasreningen kopplas bort, vilket kan göras i stridssituationer.

Galten klarar stigningar på 60 grader och kan ha en sidolutning på 40 grader utan att välta. Den kan klättra i trappor med 35 centimeter höga steg och den kan vada i 80 centimeters vattendjup.

Den har sex 335/80 20 Michelin-däck med AMVFI-insatser som gör att det går att köra vidare även efter

ett däckhaveri. De lindrar dessutom effekterna av en minsprängning därför att de leder ut tryckvägen från fordonet. Förkortningen utläses Anti Mine Variable Function Insert och är helt enkelt en insats av "korvar" av ett material som tål splitter, kulor och minor och gör att det går att köra vidare med däck som

” Vart och ett av de sex däcken kostar bortåt 25 000 kronor.

punkterat och ta sig från en besvärlig situation. Trots att luften läckt ur finns stadga kvar tack vare "korsvinsatsen". Vart och ett av de sex däcken kostar bortåt 25 000 kronor.

Den svenska försvarsmakten, som genomgår en förändring från invasionsförsvar till insatsförsvar, håller på att rusta upp sin beredskap ▶



Två gånger per år sedan 2007 sker utbildning i professionell gummireparation för militär personal, soldater som skall tjänstgöra i svenska insatsstyrkor utomlands. På bilden Peter Johansson och Viktor Svensson.

” Continova i Kungsbacka har sedan 2007 två kurser per år för militär som skall ut i tjänst, till exempel i Afghanistan.

► på gummifronten. Tidigare skulle varje förband – som det stod i planläggningen – ”nyttja ortens tillgångar”. Det innebar att man hade kontrakt med lokala gummiverkstäder för att sköta reparationer och underhåll. Det har man inte längre.

Under en mission i Liberia insåg man att det saknades både kompetens och tekniska möjligheter att reparera däck.

–En av de deltagande svenska soldaterna uttryckte situationen så att ”man körde omkring i en skrotgård”, berättar löjtnant Nils-Göran Bengtsson vid Försvarsmaktens Tekniska Skola (FMTS) i Halmstad, som sedan 2005 övertagit även all utbildning som tidigare bedrevs i Östersund, Berga utanför Stockholm och Karlskrona.

Erfarenheterna från Liberia resulterade i att försvarsmakten utvecklade en gummireparationscontainer, som innehåller en fullständig gummiverkstad så när som på varmvulkanisering. Den maskinella utrustningen är också komplett och strömförsörjningen sker med stora dieseldrivna elverk på upp till 40 kW. Sådana ”fältverkstäder” finns nu i de bakre linjerna på varje plats för en svensk insatsstyrka.

Däckjärn och slägga

Reparationsplutoner kan ha gummimekaniker som kan jobba längre framskjutet och då är det gammaldags metodik med däckjärn och slägga som gäller.

För att kunna reparera däckskador i stridsområde och komma där-



Balanseringsteknik är ett viktigt moment i utbildningen av militära gummireparatörer.



Under utbildningen i Sverige får gummimekaniker som ska ingå i reparationsplutoner även lära sig gammal reparationsteknik för att med manuella metoder kunna klara en reparation framme i stridslinjen när det inte finns maskiner tillgängliga.

ifrån har manskapet en mindre reparationsplats och kan klara så kallade krigsreparationer, det vill säga att punkteringar pluggas utifrån. Det är en ren nödåtgärd som man helst inte använder utan bara tillämpar för att snabbt komma ifrån utsatta lägen.

Tommy Kärnström på Continova i Kungälv har sedan 2007 två kurser per år för militär som skall ut i tjänst, till exempel i Afghanistan, och har hittills haft ett 30-tal elever från FMTS i Halmstad.

Eleverna tillbringar en vecka på Continova och får lära sig bland annat däckreparation, balanseringsteknik, fälg och ventil. Att plugga en punktering utifrån utan att demontera däck och inspektera det inifrån är något som han lär ut motvilligt.

– Jag brukar säga att det är som om en hjärnkirurg skulle operera utan att ha röntgen, säger han.

Gummireparationsutbildningen tar totalt tre veckor. Förutom veckan hos Tommy Kärnström har "eleverna" en veckas praktik på gummiverkstad och går en vecka på Forsvarets Tekniska Skola.

Vulkning i Sahara

Nöden är ju som bekant uppfinningarnas moder. Åtskilliga uppfinningar föds också under konflikter och i kriser. Holger Petersfeldt berättar att det under andra världskriget var en bayersk ingenjör i fältmarskalk Erwin Rommels stab som för snart 70 år sedan först av alla kom på metoden att kallvulkanisera och gav upphov till metoden som än i

dag används som Bandag-metoden. Då räckte värmen i ökensanden i Sahara, där temperaturen når 90 grader, för vulkningen.

Statsminister Per Albin Hansson försäkrade i ett tal till nationen några dagar innan andra världskrigets utbrott 1 september 1939 att "Sveriges beredskap är god".

Det blev ett bevingat citat men var dessvärre inte riktigt med sanningen överensstämmande;

Sveriges beredskap var tämligen kass!

Det blev emellertid en signal att bygga upp en stark beredskap, att samla förnödenheter i beredskapslager så att det skulle finnas resurser att ta fram när det behövdes. Det fanns olja och bensen i berggrum, det fanns kompletta fordon

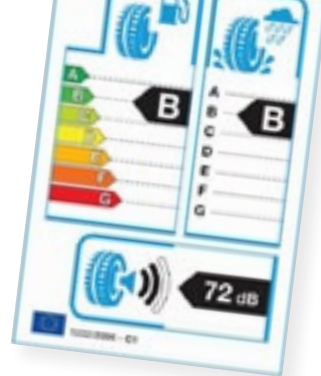
inoljade och konserverade för framtida bruk, det fanns proviant i form av allehanda konserver – och det fanns däck.

"Aldrig mera krig"

Sådana lager finns inte längre. Invasionsförsvaret har ersatts av ett insatsförsvaret, samtidigt som Sverige genomfört en omfattande nedrustning. "Aldrig mera krig" har upprepats många gånger, men konflikterna i världen har inte upphört – och ser inte ute att göra det inom överskådlig framtid.

När det brakar loss är det inte bara hangarfartyg som behöver bra däck. Det behöver marktrupperna också. Är Sveriges beredskap nu åter lika "god" som på Per-Albins tid? ■

Kritiska röster om energimärkningen



Regeringen har under senhösten haft den nya energimärkningslagen på remiss. **TEXT** Anders Karpesjö

DÄCKDEBATT SKREV OM energimärkningen i nr 3/10 och har nu studerat ett urval yttranden. Syftet är gott men förslaget anses inte anpassat för nordiskt klimat; varför ska till exempel dubbade vinterdäck undantas? Konsekvens- och kostnadsnyttoanalyser saknas.

Syftet är att öka energieffektiviteten och minska resursåtgången. Märkningen ska harmonisera medlemsstaternas lagstiftning, så att den fria rörligheten inte skadas och riskerna för särskilda krav i olika länder minskar.

Däckbranschens tekniska expertorganisation STRO konstaterar att den föreslagna energimärkningen kan vara bra vid val av sommar- och vinterdäck. Våtgreppet motverkar att däck med lågt rullmotstånd har sämre trafiksäkerhet. STRO vill dock att lastbilsdäck (C2 och C3) ska ingå redan från början, mätmetoder finns. För vinterdäck är våtgreppsmärkningen direkt missvisande, skriver STRO. Däck som anpassats för is och snö missgynnas. STRO föreslår att vinterdäck undantas tills dessa kan märkas på ett relevant sätt.

DFTF, som representerar leverantörerna, vill i likhet med STRO att C2- och C3-däck ska ingå redan från början. Vad gäller våtgrepp påpekar även DFTF att den kan vara missvisande för sommar- och vinterdäck. Detta har bland annat framkommit i tester av vinterdäck som publicerats under hösten (till exempel i Vi-

Bilägare). Bra dubbria nordiska vinterdäck får sämre våtgreppsmärkning än vinterdäck som är "värdelösa som vinterdäck". DFTF tycker därför att man bör skjuta upp införandet av märkningen avseende vinterdäck framtagna för nordiska förhållanden till dess att relevant mätmetod är framtagen.

Vad gäller tillsyn och marknadsövervakning betonar DFTF vikten av att en nationell tillsynsmyndighet utses. På sikt vill DFTF att även regummerade däck ska ingå i märkningen, de har en hög marknadsandel för C3-fordon.

Däckspecialisternas Riksförbund - DRF menar att förslaget riskerar att ge slutanvändaren ett sämre beslutsunderlag för trafiksäkra val än i nuläget. Systemet riskerar dessutom att hamna i konflikt med ett redan existerande och etablerat vägledningssystem för val av vinterdäck, eller att skapa förvirring för den informationsökande slutanvändaren.

I Sverige finns sedan flera år tillbaka en vägledning vid val av

vinterdäck. Den har tagits fram av STRO och tillämpas bland annat av Trafikverket och VTI. Vägledningssystemet baseras på nio väsentliga parametrar: Våt is, Rå is, Hård snö, Lös snö, Våt asfalt, Torr asfalt, Stabilitet, Komfort och Ljudnivå.

DRF anser att införandet av den nya energimärkningslagen skall skjutas upp till dess att väsentliga parametrar för trafiksäkerhet kunnat fastställas och analyseras. En god utgångspunkt för denna analys är lämpligen STRO:s vägledningssystem. Alternativt kan Sveriges vid införandet tills vidare undanta vinterdäck.

Intresseorganisationen Företagarna uppmärksammar att däck ska tillgodose oförenliga krav. En uppenbar risk är att FoU styrs mot märkningens parametrar medan annat kommer i skymundan. Här borde göras en ordentlig kostnadsnyttoanalys och redovisa hur rullmotstånd, väggrepp och buller påverkar sådant som trafiksäkerhet. Allt för att undvika oönskade konsekvenser. Att undanta dubbade vin-

terdäck i länder med nordiskt klimat finner Företagarna olyckligt.

Företagarna efterlyser en konsekvensanalys, samt en kostnadsnyttoanalys för små företag. Den administrativa bördan för företagen ska enligt förslaget kunna begränsas genom att kraven på energimärkning och ekodesign samordnas inom kommissionen. Det säger dock inget om vilka kostnader som kan förväntas vara förenliga med märkningsdirektivet. De små företagens situation bör särskilt uppmärksammas. Troligen behöver de extra vägledning och stöd från till exempel Energimyndigheten, vilket regeringen bör säkerställa resurser för.

Företagarna menar också att ett märkningssystem skala A till G lätt åldras. Tillverkarna av tvättmaskiner har till exempel själva infört klasserna A+ och A++. Teknikutvecklingen kräver återkommande revideringar. Företagarna förordar ett system med siffror där en högre siffra representerar bättre energieffektivitet. ■

” Bra dubbria nordiska vinterdäck får sämre våtgreppsmärkning än vinterdäck som är ”värdelösa som vinterdäck”.

Höj kompetensen 2011 – årets kurser inom Däck och Petroleum:

Februari

DATUM	KURS	DAGAR
1-3	PAM* Landtransport, steg 1 Malmö kursnr: 300 050 (Steg 2: 15-17 mars)	3
15-16	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm kursnr: 270	2
15-17	PAM* Landtransport, steg 1 Göteborg kursnr: 300 070 (Steg 2: 22-24 mars)	3

Mars

DATUM	KURS	DAGAR
15-16	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm kursnr: 270	2
15-17	PAM* Landtransport, steg 1 Stockholm kursnr: 300 110 (Steg 2: 3-5 maj)	3
22	PAM* Påbyggnad Göteborg kursnr: 350	1

22-24	PAM* Landtransport, steg 1 Örebro kursnr: 300 120 (Steg 2: 3-5 maj)	3
23	Trafiksäkerhet för lätta fordon Stockholm kursnr: 243	1

Odaterade kurser: Anmäl intresse till TYA

Första hjälpen med HLR och krisstöd
Mänskliga faktorn

* PAM - Praktisk Arbetsmiljöutbildning. Kurserna vänder sig till skyddsombud och huvudskyddsombud.

TYA är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn.

TYA-skolan är transportbranschens egen utbildningsarrangör och anordnar såväl arbetsmiljöutbildning som yrkesfortbildning på många olika områden och för olika personalkategorier. Du kan se hela vårt kursutbud på vår webbplats tya.se/tyaskolan. Har du frågor om våra kurser kan du också kontakta TYA tel 08-734 52 50.



**nokian
TYRES**

Naturally Nokian Tyres



Nokian Tyres är föregångare i sina miljöåtaganden.

Vi har som första däcktillverkare i världen helt slutat använda skadliga högaromatiska (HA) oljor. Våra däckmönster och gummiblandningar ger mycket lågt rullmotstånd, vilket minskar både bränsleförbrukningen och utsläppen. Med dagens bränslepriser kan bilägaren spara närmare 3 000 kronor på en körsträcka på 4 000 mil om man väljer däck som har lågt rullmotstånd.*

www.nokiantyres.com

* Vid jämförelsen användes däckets Nokian Hakkapelitta RSi och ett motsvarande europeiskt friktionsdäck. Bensinpriset vid beräkningen var 12,70 sek/liter. Jämförelsen gjordes i augusti/september 2007.



Omdiskuterad analys av miljözoner

Ett hundratal remisser kom in angående förslaget om miljözoner. Ett antal tunga myndigheter är kritiska, däribland Statskontoret och Regelrådet. Och regeringens utredare är själv tveksam. **TEXT** Anders Karpesjö

2009 SLOG REGERINGEN till med tre åtgärder. Dels halverades hjulskiftetiden på våren. Dels infördes kommunala förbud mot dubbdäcktrafik på vissa gator. Stockholm, Göteborg och Uppsala nappade. Den tredje åtgärden var att analysera möjligheten till dubbdäckförbud i miljözoner. Vid årsskiftet hade regeringen fortfarande inte tagit ställning. Det fanns förmodligen flera orsaker: Som en mycket reserverad analys av Transportstyrelsen, över hundra blandade remissvar och nya fakta efter remisstiden.

När Transportstyrelsen överlämnade sin analys till regeringen andades den tveksamhet: "Samtidigt menar Transportstyrelsen att det egentligen saknas tillräckligt underlag för att bedöma de sammantagna effekterna av sådana förbud. Den negativa trafiksäkerhetseffekten / - - - / går till exempel inte med dagens kunskap att gradera. Även i detta avseende är det därför väsentligt att ett beslut i en kommun föregås av en noggrann problemanalys."

Blandade remissvar

Yttrandena på regeringens remiss skulle vara inne senast den 10 september. Merparten av remissvaren uttryckte sig positivt, men långt ifrån alla.

Statskontoret konstaterade att utredningens förslag inte var tillräckligt väl underbyggda och moti-

verade för en utvidgad reglering av miljözoner. Den ekonomiska analysen var bristfällig. Miljözoner skulle medföra stora ekonomiska konsekvenser för allmänhet och näringsliv. Ett kriterium borde därför vara att kostnaderna för en miljözon inte fick överstiga dess nytta.

Regelrådet som bevakar näringslivsintresset för regeringens räkning hade varit mycket kritisk till det tidigare beslutsunderlaget (Vägverkets lägesrapport). Rådet tog nu fasta på att en kommun måste göra en noggrann problemanalys av ekonomiska effekter för företag. Regelrådet avstod därför från att yttra sig.

VTI (Statens Väg- och transportforskningsinstitut) påpekade att en redovisning av konsekvenser för hälsa och miljö saknades. Detta var särskilt viktigt då utredningen begränsade sig till PM10 och den nu gällande miljökvalitetsnormen.

Trafikanalys betonade vikten av att trafiksäkerhetsfrågan nogra beaktades och följdes upp.

Handelskamarförbundet ansåg att miljözoner var ett trubbigt instrument. Konsekvenserna av att många bilar skulle komma att köra dubbfritt på isiga småvägar med dålig halkbekämpning måste analyseras nogra. Taxi som körde skolskjuts hade upphandlingsvillkor som krävde dubbdäck. De skulle få begränsningar i sin näringsverksamhet eftersom de inte kunde ta körningar i en förbudszon. Halkbekämpningen

måste öka, vilket skulle bidra till mer sandning och mer partiklar.

Sveriges Åkeriföretag var positiva till miljözoner för olika typer av fordon och motorredskap. Däremot inte till dubbdäckförbud, vilket sedan framgick tydligt av höstens debatt.

Även Motormännen avvisade förslaget. Dubbdäckförbud kunde aldrig försvaras ur trafiksäkerhets synpunkt.

Däckbranschens tekniska specialorganisation STRO menade att det saknades kunskap om effekten av en minskad andel dubbdäck. Förbudet på Hornsgatan hade ännu inte kunnat utvärderas, det vore lämpligt att avvakta. Om det ändå infördes dubbdäckförbud så var det viktigt att skyndsamt utreda och införa en heltäckande däcklag som förbjöd vinterdäck sommartid.

Trafikverket skrev att dubbdäckförbud kunde ge negativa trafiksäkerhetseffekter, framför allt utanför förbudsområdet. Kommunerna måste konsekvensanalysera så att förbud inte ledde till oacceptabla negativa effekter. De borde också beakta alternativa åtgärder samt beskriva åtgärder mot negativa effekter på framkomlighet och trafiksäkerhet.

Nya fakta efter remisstiden

En knapp vecka efter remisstiden publicerade Trafikverket en analys som visade att dubbdäck minskade risken för dödsolyckor med person-

bilar på vinterväglag med 42 procent.

"I ett kort perspektiv innebär ett dubbdäckförbud att fler utsätts för olycksrisker", sa trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall till TT. "Man måste tänka igenom ett sådant förbud noga och ta hänsyn till hur omgivningen ser ut. Det är inte välövertänkt att ha det i norra Sverige, medan det kan fungera att ha det på vissa gator i storstäderna."

Ytterligare en vecka senare korrigerade Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm uttalandet. "Trafikverket måste väga samman trafiksäkerhet, miljö- och hälsoeffekter och framkomlighet. Man måste sträva efter att uppnå samtliga trafikpolitiska mål och göra avvägningar. För luftkvaliteten i tätorter måste användningen av dubbdäck vinterdäck minska. Det kunde vara rimligt med lokala dubbdäckförbud där luftkvaliteten var mycket dålig."

Kompletterade remissvar

Efter dessa turer kompletterade NTF sitt remissvar. Minskad dubbdäckanvändning skulle alltså orsaka många människors död och svår skada. Partiklarnas hälsopåverkan hade en längre inkubationstid än trafikolyckor. De förlorade levnadsåren blev genomsnittligt betydligt fler i en trafikolycka. Även DRF kompletterade och menade att frågan om miljözoner borde läggas på is i avvaktan på en utredning om heltäckande däcklag. ■



**“Jag trivs oerhört bra i Däckteam.
Det finns ett långsiktigt tänkande
och en stabilitet i kedjan.”**

Micke Idensjö, Däckteam i Färjestaden

“För min del fanns och finns det inget alternativ. Däckteam är inte bara den starkaste utan också den bästa kedjan att vara med i.” Micke Idensjö med firman Däck-Roy i Färjestaden är bara en av våra många nöjda delägare i Däckteam. Det har han varit i 20 år. Och det finns många fler som honom.

Men det finns även många verkstäder som anslutit sig under 2010. Vår ambition är att se till att de som är nya skall känna som Micke och alla de andra delägarna gör för Däckteam. Välkomna till oss!

Däck & Fälg i Trollhättan, Lasses Däckservice i Munka Ljungby, LESAB Ljungbyheds Lastbil & Entr Service, Lennstrings Bil & AC Service i Nyköping, Mili Däck & Service i Hedemora, Monteringsservice i Nyköping, Nya Byt Däck i Kristianstad, ProDOB i Upplands Väsby, Samsons Detaljhandel i Vallsta, Strengbergs Däck i Kungens Kurva och Västerås Däck.

Vill du veta varför alla är så nöjda med Däckteam?

Ring oss på 040-611 89 10 eller mejla till info@dackteam.se så berättar vi.

Nu är vi 115 verkstäder runt om i landet!

DÄCKTEAM
vet vilka däck du behöver

J A

?

N E J

ILLUSTRATION Peter Simonsson

Intensifierad debatt om dubbdäck

Frågan om dubbdäck och partiklar har stötts och blötts i flera år. Men när regeringen 2009 aviserade konkreta åtgärder gick debatten in i en ny fas. **TEXT** Anders Karpesjö

EFTER HÖSTENS VAL till riksdagen har det politiska intresset stegrats, det visade sig redan i riksdagens motionsflod. Såväl moderater som centerpartister och kristdemokrater har gått in i debatten, i polemik med sin egen alliansregering.

Dubbdäck engagerar också stora delar av svenska folket. En tidningsartikel publicerad på webben alstrar många debatterande kommentarer. Antalet inlägg blir på så sätt närmast oändligt. Med så många engagerade är det omöjligt att heltäckande referera debatten om dubbdäck, men här följer en sammanfattning.

Regeringen chockar däckbranschen

Regeringens åtgärder mot dubbdäck offentliggjordes tisdagen den 30 juni 2009, mitt under Almedalsveckan i Visby. Däckbranschen chockades, vad fanns det för vetenskaplig grund för detta? Det är som följde präglades av en allt mer ökad debattlusta från däckbranschens sida, med stöd av flera organisationer: Företagarna, NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande), Sveriges

Åkeriföretag, Transportarbetareförbundet och TransportGruppen.

Ett tidigt debattinlägg emot dubbdäckförbud var en helsida på DN Debatt i september 2009, under tecknad av NTF, DRF (Däckspecialisternas Riksförbund) och Transport (Transportarbetareförbundet).

Två månader senare presenterade M (Motormännens Riksförbund) en beräkning av VTI. 71 procent av svenskarna körde dubbat. Vid 20 procent dubbdäckanvändning skulle antalet polisregistrerade olyckor med personskador öka med 140 stycken, antalet dödade skulle öka med 4,4 personer och antalet svårt skadade med 33 personer per år. VTI:s beräkning fick bekräftelse av Trafikverket genom den analys som offentliggjordes ett knappt år senare (se artikel på sidan 32).

Trafikverket vållar debatt

I början av oktober arrangerade Trafikverket ett seminarium om vinterdäck i Stockholm – utan att bjuda in däckbranschens organisationer i diskussionen. Trafikverket var nu mer kategoriskt om att

dubbdäcken måste bort. När ett likadant seminarium skulle köras i Göteborg en vecka senare, publicerade Göteborgs-Posten en debattartikel med rubriken "Verkningslöst att förbjuda dubbdäck:"



"Trafikverket är kategoriskt i sitt ställningstagande att dubbdäcken ska bort. Men argumentationen är svag och forskningsläget mycket osäkert. Därför kommer ett dubbdäckförbud i Göteborg att vara lika verkningslöst som på andra platser i landet," skrev DRF, DFTF (Däckfälg och Tillbehörleverantörernas Förening) och Sveriges Åkeriföretag. Artiklen vände sig till regeringen och göteborgspolitikerna. Författarna menade att Trafikverket hade en egen agenda att minska slitaget på vägarna. Dagen efter gick GP på ledarplats till hårt angrepp mot göteborgspolitikerna:

"Dubbdäck räddar liv. Det är ett faktum. Ändå vill Göteborgs politiker införa dubbdäckförbud eftersom det leder till mindre vägunderhåll."

En vecka efter debattartikeln gick Trafikverket i svaromål. Man ville inte förneka värdet av dubbar men sade sig stå för att användningen av dubbar måste minska. Det var

rimligt med lokala förbud mot dubbdäck.

I en slutreplik ifrågasatte däckbranschen om det var meningsfullt eller ens önskvärt att debattera med en myndighet, Trafikverket var ju regeringens redskap. Alliansen hade inför valet 2006 förklarat att man ville begränsa myndigheternas opinionsbildning. Ett skäl var att debatter ofta fördes mellan myndigheter och politiker, i stället för mellan medborgare och förtroendevalda. Det hindrade dock inte dåvarande Vägverket från att oblygt och med skattemedel trumpeta ut sina partsinlagor på annonsplats, skrev däckbranschen.

Kritik i riksdagen

Efter valet i september 2010 började en politisk debatt ta fart. Riksdagens egen tidning, Riksdag & Departement, skrev om tveksamheten till förslaget om miljözoner mot dubbdäck. "Det finns en mängd negativa effekter av att införa en lokal miljözon," konstaterade Per Öhgren, en av de två utredare som arbetat fram förslaget på Transportstyrelsen, i Riksdag & Departement. Tidningen uppmärksammade även ett flertal kritiska röster i remissvaren, bland annat Däckspecialisternas Riksförbund och Statskontoret.

När allmänna motionstiden gått ut visade det sig att flera riksdagsledamöter hade tagit upp däck. Ulf Berg (M) ville att frågan om partiklar skulle analyseras utifrån ett trafiksäkerhetstänkande och om det fanns andra sätt att få bort hälsofarliga partiklar i innerstaden. Helena Lindahl och Staffan Danielsson (C) ansåg att en strategi för minskad

” Trafikverket är kategoriskt i sitt ställningstagande att dubbdäcken ska bort. Men argumentationen är svag och forskningsläget mycket osäkert.

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.

 **Däckia**

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

saltanvändning borde tas fram för vägar i områden med vinterväglag. Helene Petersson (S) krävde strängare regler om att använda anpassade däck oavsett årstid, samt tydligare gemensam europeisk märkning av alla slags däck. I motiveringen skrev hon att det är stor skillnad på europeiska och nordiska dubbfria däck. Vissa dubbfria däck är snarare anpassade för höga farter på Autobahn än för svenska vintervägar och kan vara rentav livsfarliga på svenska vintervägar. Hans Hoff (S) ville att undantaget för vinterdäck på utländska bilar skulle tas bort.

Politisk debatt

Den 27 oktober ställde riksdagsledamoten Lars Gustafsson (KD) en skriftlig fråga till infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd (M). Åberopande analyser av Trafikverket och VT1 om dubbdäckens säkerhet, och att Trafikverket trots detta arbetade för att de större städerna i Mellansverige skulle avråda eller förbjuda dubbdäck, undrade Lars Gustafsson vilka initiativ statsrådet avsåg att ta för att främja en säker vinterkörning. Den 3 november svarade Catharina Elmsäter-Svärd att hon hade fullt förtroende för hur berörda myndigheter hanterade frågan.

Lars Beckman och Ulf Berg menade att det handlade om hela Sveriges trafiksäkerhet. "Den 3 januari hade artikeln samlat på sig 194 kommentarer. 7901 röster hade lagts, varav 75 procent tyckte att dubbdäcksförbud var en dålig idé, 16 procent tyckte att det var vettigt på vissa platser, 9 procent att det var nödvändigt för miljön.



Den 3 december publicerade Newsmill artikeln "Dubbdäckförbud dödar" av Lars Gustafsson och Anders Sellström (KD):

"Kristdemokraterna har alltid drivit en politik som sätter säkerheten först på våra vägar. Därför vill vi som kristdemokratiska riksdagsledamöter att den nuvarande däckpolitiken byter riktning från dubbförbud och undantag för tung trafik och i stället sätter säkerheten främst".

Bilister ska betala

"Bilister med dubbdäck ska betala för nedsmutsningen". Den åsikten togfördes den 6 december på DN Debatt av Centerns stadsmiljöborgarråd i Stockholm Per Ankersjö tillsammans med de centerpartiska riksdagsledamöterna Roger Tiefensee och Anders Åkesson. Hela idén med miljözoner mot dubbdäck spolades, i stället ville de ha avgifter som i Norge. Utspelet skedde i full vetskap om att Transportstyrelsen inte hade analyserat avgift som alternativ. Men att bilister skulle få betala en avgift för att köra med dubbdäck i Stockholm var inte aktuellt, uppgav Näringsdepartementet senare under dagen.

Ett av de sista utspelen före jul gjordes i Expressen av Miljöpartiets före detta riksdagsledamot och trafikpolitisk talesperson, numera kommunpolitiker i Lund, Karin Svensson Smith. I polemik med Lars Beckman (M) menade hon den 22 december att dubbdäck inte borde vara tillåtna i tätastadsmiljöer någonstans i landet. Artikeln resulterade i nya bidrag till kommentarerna på webben. ■



Den 16 november publicerade Ny Teknik en debattartikel, "Låt oss använda dubbdäck", undertecknad av de moderata riksdagsledamöterna Lars Beckman och Ulf Berg:

"Det har kommit flera undersökningar som pekar på dubbdäckens stora betydelse för trafiksäkerheten. Skillnaden mellan att köra bil med dubbdäck och att köra utan är stor. Risken att drabbas av olyckor minskar drastiskt om bilen har dubbdäck till skillnad från om den har försetts med dubbfria vinterdäck. Risken att en trafikolycka får dödlig utgång kan öka med så mycket som 42 procent, enligt en undersökning från Trafikverket."



FÖRBUNDSSTÄMMA 2011

Kallelse till förbundsstämma

Förbundsstämman hålls i Stockholm, World Trade Center, torsdag 17 mars 2011 (enligt nya stadgarna förbundsstämma – tidigare benämning årsmöte).

Motioner till förbundsstämman skall i skriftlig form vara förbundsstyrelsen tillhanda senast fyra veckor före förbundsstämman, det vill säga torsdag 17 februari.

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

www.drf.se

däck DEBATT

Dubbdäck naturligt för nordisk trafiksäkerhet

DEBATTEN OM DUBBDÄCK och partiklar engagerar nästan alla bilister, men intresset bland beslutsfattare har varit tämligen ljummet. Det bör bli ändring på det och det stora gensvar vi har mött för våra motioner till Sveriges Riksdag i frågan visar att det finns ett stort intresse från svenska folket och att det är dags att föra upp frågan ordentligt på dagordningen.

Sverige är ett land med långa avstånd. De allra flesta utanför storstäderna är beroende av bilen som transportmedel. Forskningen är inte klar över om dubbdäcksförbud har någon större inverkan på hälsan. Det finns större koncentration av partiklar i Stockholms tunnelbana än på Hornsgatan i Stockholm. Om förbudet mot dubbdäck utökas så kommer fler att tvingas välja de mindre säkra dubbfria däck och det kan därmed leda till fler allvarliga trafikolyckor i Sverige, vilket är ett brott mot Sveriges goda tradition av att värna en hög trafiksäkerhet.

Dubbdäck är naturligt för trafiksäkerheten i ett nordiskt klimat. Trafikverkets analys pekar på att dubbdäck är 42 procent säkrare än dubbfria och Claes Tingvall säger i en intervju i DN den 15/9 att man förmodligen underskattat dubbdäckens betydelse för trafiksäkerheten. Forskning i Finland visar också att dubbfria däck kan ha större

påverkan på förekomsten av partiklar än dubbdäck. Vi menar också att det går att komma till rätta med partiklarna, oavsett hur de har uppkommit, genom att de kommuner som tycker att det är ett problem vattnar gatorna och sopar ofta. Vi har inte hört någon seriös debattör som vill förbjuda bromsklossar och bromsskivor på bilar, trots att dessa påverkar partikelförekomsten.

EU:s miljökvalitetsnorm är ett politiskt och juridiskt problem i de större städerna. Alla centrala myndigheter anser att en kommun måste göra samhällsekonomiska konsekvensanalyser innan man förbjuder dubbdäck. Men deras analyser visar samtidigt att kommunerna aldrig gör sådant, de verkar inte klara av uppgiften.

Trafiksäkerhet är en nationell samhälls- och näringslivsfråga och eftersom det svenska vägnätet hänger ihop, så går det inte att släppa hela det ansvaret till kommunerna utan mycket noggranna konsekvensanalyser. Svenska trafikanter är mobila och det är inte rimligt att hela svenska folket ska få sämre trafiksäkerhet på grund av att någon kommun försöker påverka sina kommuninvånare till att byta till mindre trafiksäkra däck.

Lars Beckman (M)
Ulf Berg (M)
Riksdagsledamöter

Debattera i DäckDebatt

Gör som Lars och Ulf! 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.

SSI SCHAEFER

System R3000 för däck och fälgar



Det lättmonterade och flexibla däckstället från SSI Schaefer. Tack vare den speciella utformningen av tvärbalkarna passar ställets djup på 400 mm till alla vanliga förekommande däck och fälgar. I en handvändning monteras delarna ihop och kan förändras lika snabbt om lagringsgodis eller utrymmesbehov gör det nödvändigt.

Bronsåldersgatan 9, 200 39 Malmö
Tel. 040-671 52 40, Fax. 040-94 47 84
www.ssi-schaefer.se, E-mail. info@ssi-schaefer.se

SSI SCHAEFER

Ny lagstiftning på gång 2014

DUBBDÄCK ÄR SJÄLVKLART för att förhindra halka, skriver den nationella webbplatsen forskning.se, som utges av tio myndigheter och stiftelser med Vetenskapsrådet i spetsen. I en artikel publicerad i november intervjuas Mattias Hjort, forskare på VTI. Några koncentrerade fakta från artikeln:

Dubbdäck ger bättre grepp på de farligaste underlagen, som riktigt hal is och underkylt regn. Dubbarna gör vägen repig och mindre hal. Effekten kvarstår sommartid. Utan dubbdäck skulle uppruggning av vägytan kunna bli aktuellt. Detta sker i dag med särskilda maskiner i Italien och andra län-

der där dubbdäck inte används.

Dubbdäcken sliter upp partiklar från vägbanan. Problemet är störst i storstäder. Partiklarna stannar kvar i luften och gör den farlig att inandas. EU bestämmer vilka gränsvärden som ska gälla i Europa. Gränserna är satta under de nivåer som normalt förekommer i Sverige.

Gränsvärdena anges i vikt, vilket skapat fokus på att ta bort de allra tyngsta partiklarna. Dock verkar de minsta partiklarna vara mest hälsofarliga. Från och med september 2014 kommer en ny lagstiftning att träda i kraft där gränsvärdena är antals- och inte viktbaserade. ■

(Källa: forskning.se)

DRF varken för eller emot

ARTIKLARNAS om dubbdäckdebatten har skrivits av Anders Karpesjö, VD för Däckspecialisternas Riksförbund - DRF, som är en tung och aktiv aktör i debatten.

Hur går det ihop med DäckDebatts trovärdighet?

- Jag tror det är svårt att hitta någon som inte har en uppfattning, säger Anders Karpesjö.

- Av de tillgängliga skribenterna är jag en av dem som har bästa överblicken över vad som har hänt. Sen får var och en själv bedöma. Jag försöker att referera så gott som möjligt, det största problemet är att det inte går att få med allt.

Vilken position har DRF tagit?

- DRF:s medlemmar säljer och monterar såväl dubbade som dubbria vinterdäck. Därför är DRF i grund och botten varken för eller emot dubbade vinterdäck. Däremot är DRF emot förbud när de uppfattas som verkningslösa.

- Vi värnar om kundens möjlighet till rationella val. Förbud med den svaga vetenskapliga förankring som råder försvarar sakligheten, menar DRF. Den förkortade dubbdäcktiden skapar stora problem för medlemmarnas kunder och anställda. Den har lett till extrem stress i verkstäderna, konstaterar Anders Karpesjö. ■

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.**

Välbesökt höstmöte i Borås

DRF:s TRADITION ATT medverka på regionmöten fortsätter. 2010 startade något nytt i och med att Dekkpartner bjöd in DRF till sitt kedjemöte i februari i Barkarby. En annan nyhet var två träffar med DRF:s korresponderande medlemmar, i Stockholm och Göteborg. En tung och uppskattad tradition som fortsatte på lokalföreningen Sydvästra Sveriges vår- och höstmöten.

Sydvästras höstmöte den 20 oktober blev en fullträff för ordföranden Lennart Elgestål och kassören/sekreteraren Rune Bohlin. Man lyckades pricka in exakt rätt datum; mitt under en intressant debatt i Göteborgs-Posten, precis innan vintersäsongen drog igång. Ett fyrtiotal medlemmar deltog i ett engagerat samtal. Hade mötet ägt rum ett dygn senare hade knappast någon kommit. Sverige sveptes in i snöyra och halka, verkstäderna fyll-

des av vinterdäckhugrande kunder.

Den 14 oktober publicerade Göteborgs-Posten en debattartikel undertecknad av DRF, DFTF och Sveriges Åkeriföretag (Verkningslöst att förbjuda dubbdäck). Dagen efter spädde GP på med en ledare med skarp kritik mot Göteborgs politiker. Därmed var det upplagt för många och engagerade besökare på höstmötet.

DRF:s VD Anders Karpesjö redogjorde för turerna i dubb- och partikeldebatten samt det remissade förslaget om miljözoner med dubbdäckförbud. Det blev många frågor och inlägg. EU-förordningen om ny energimärkning vållade också diskussion, då den inte är så genomtänkt för det nordiska klimatperspektivet. Förbundsordföranden Sven-Erik Fritz kunde stolt redogöra för nya kursen Däckskolan 2, för tunga fordon som nu lanserades. ■



Tack vare en enastående tajming kom ett fyrtiotal medlemmar till Sydvästras höstmöte. I förgrunden mångårige ordföranden Lennart Elgestål.

DäckDebatt på nätet: ddebatt.se

KUMHO TYRES

SNABBT OCH SÄKERT DIN VÄG

KH19
Prestanda Comfort

KU39
Sport Comfort

ecowing
KH19

- Optimized rolling resistance saves fuel & money
- Less CO2 emissions preserves the environment
- Excellent wet braking enhances your safety

DEKRA tested

Vår målsättning är att erbjuda dig optimalt bra och prisvärda däck. Säkra och smidiga däck som gör dig trygg. Däcken skall också ta hänsyn till miljöpåverkan. Kumho ligger i den absoluta framkanten inom detta område och prioriterar miljöarbetet högt.

www.dawadack.se

DäckDebatt hälsar på hos



Anders Karlsson

Karlssons Bilservice AB i Sorsele

DRIVS AV PAPPA Sven, 37 år i branschen i Sorsele, med sönerna Anders och Johan. Som firmanamnet antyder är det bilservice som är huvudsyssla. Företagets däckservice finns på baksidan av lokalen. Där säljer man 300-400 vinterdäck och uppåt 6 000 sommar däck per år.

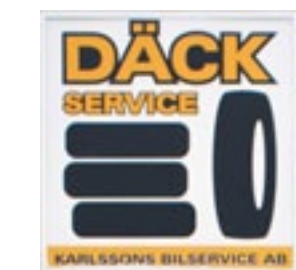
Karlssons är inte med i någon kedja. Säljer mest Nokian- och AGI-däck, men köper även in och säljer en del däck från ett däckimportföretag.

Vad fungerar sämst i jobbet?

-Tja, vad är sämst? Vi har väl inga större problem, men nog är det besvärligt med den mängd olika dimensioner som finns nuförtiden.

Vägverket varken vet eller visste...

DEN 22 FEBRUARI 2009 publicerade Dagens Nyheter Debatt artikeln "Stoppa den svenska miljöextremismen". I artikeln berättade professorn i toxikologi och mångårig FN-experten Robert Nilsson om ett brev från Vägverket den 1 mars 2007: "Ingen kan i dag svara på hur stort bidrag till olika hälso-



När det gäller vinterdäck är det väl inte så farligt, men sommar däck finns ju nu i nästan hur många dimensioner som helst, säger Anders Karlsson.

Vad fungerar bäst?

-Allt är egentligen bra. Leve-ranserna fungerar fint och återvinningen också. ■

utfall som slitagepartiklarna står för ..."

Året innan (2006) hade Vägverket påstått att "Under en vinter dör 100-200 göteborgare i sjukdomar orsakade av de osynliga partiklar som dubbarna river upp från vägbanan." Vägverket heter numera Trafikverket. ■



Experience the Performance • Discover the Value

**SÄKRA VINTERDÄCK
- TILL RIMLIGT PRIS!**



**CHAMPIRO
IcePro**

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

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



NYHET!

**CHAMPIRO
WinterPro**

Nytt, dubbrikt vinterdäck utan HA-oljor, med rotationsbestämt, tuftt mönster som ger säker drivning i snö och modd.

Hel mittribba ger god sidstabilitet. Tät sajning ger bra bromsvärden och säker manöverförmåga.

Säkert grepp på regnig/slaskig väg. Lågt rullmotstånd.

Testat av tyska TÜV Süd – Resultat: utomordentliga vinteregenskaper!



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 däck 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



Jubilar med egen bibel

När Scandinavian Tire and Rim Organization i höstas fyllde 50 år var DäckDebatt på plats och gratulerade. Jubileet är ju också en orsak så god som någon att titta tillbaka på vad STRO sysslat med under det senaste halvsekleklet – och även att försöka spana några år framåt i tiden. **TEXT** Björn Sundfeldt och Torsten Johansson

STRO ARBETAR INOM Norden på ett sätt som ingen annan motsvarande däckorganisation gör i världen. I de flesta andra länder finns flera olika organisationer som var och en gör en del av det STRO gör i Skandinavien.

Men mest känd är förstas STRO för sin unika databok, en bibel för alla som jobbar i branschen. Boken är den mest omfattande informationen om däck och fälgar i hela världen och ges ut på fem olika språk; de nordiska språken och engelska.

STRO samarbetar med motsvarande marknadsorganisationer i Norden för att på olika sätt främja

teknisk neutral information om däck och hjul inom däckbranschen och till konsumenterna. STRO arbetar även aktivt för att öka kunskapen om de, ibland unika, förhållanden som vi har i Norden och för att detta skall beaktas när nya regler och direktiv som berör däck inom Europa skall utformas.

Utbrytning från mekanikerna

När STRO startades 1960 var det som en utbrytning från Sveriges Mekanikerförbund (SMS, som sedermera gick upp i S1S). De första medlemmarna var Nils Borglin, Trelleborg,

Sture Brunosson, Viskafors (Firestone), H. Coots Viskafors Gummi-fabrik, B. Hedberg, Goodyear Gummi Fabriks AB.

Ganska snart tillkom Lars Erljot, Svenska Gummifabriks AB (Gislaved), G. Lundgren Värnamo Gummifabriks AB, C-I (Tioscar) Andersson, Goodyear Lyder Bögh, Askim Gummivarefabrik AS (Viking) och Pentti Konsti, Nokia.

Eftersom STRO från början stod för Swedish Tire and Rim Organization ändrades namnet 1961 i och med Vikings och Nokias medlemskap till Scandinavian, trots att Finland inte hör till Skandinavien. Genom

Nokias deltagande var det klart att STRO även skulle omfatta Finland.

Från mapp till bibel

Databoken var från början en mapp som sedan blev en pärm där blad byttes när nyheter tillkom. Denna pärm fanns till en början bara på svenska och Nokia tryckte själva en egen finsk variant, något anpassad till just deras behov.

Den äldsta bevarade mappen är daterad 1966. Den första "riktiga" STRO-boken var på finska och gavs ut 1975. "Bibeln" fyllde alltså 35 år förra året och fyller även 35 år på svenska i år.



Lars-Olof Larsson, som 1970 blev STRO:s första heltidsanställda sekreterare.

Den här databoken ges alltså ut på svenska, danska, finska, norska och engelska. Grundmaterialet produceras på svenska av Torsten Johansson, varpå de cirka 90 textsidorna översätts till respektive språk. Tabellsidorna är universiella.

Årets bok kommer i mitten av februari. Priset till kund är 275 kronor plus moms och frakt, men sjunker om man beställer fler (se stro.se). Intäkterna från boken finansierar cirka 70 procent av STRO:s verksamhet.

Anställd sekreterare

1970 anställde STRO sin första heltidsanställda sekreterare, Ingenjör Lars-Olof Larsson. Innan dess hade Nils Borgelin och sedan Tioscar Andersson gjort ett stort arbete för STRO, men organisationen växte och allt arbete kunde inte längre täckas av ideellt arbete hos medlemmarna.

Denna tjänst var nödvändig för att STRO skulle kunna utvecklas ytterligare. Lars-Olof kom närmast från en tjänst som ansvarig för tillverkning av bilslang på Trelleborgs fabrik i Helsingborg. STRO:s kontor förlades först till Malmö och flyttade senare till Limhamn, där Lars-Olof för övrigt också bodde.

Lars-Olof hade mycket täta kontakter med STRO:s europeiska motsvarighet, ETRTO (European Tire & Rim Technical Organisation). Han deltog i alla kommittémöten och var även med på en del möten inom EEC som observatör.

Lars-Olof stannade hos STRO i 29 år och avgick med sen pension 1999.

Kanslichef på heltid

Lars-Olof Larsson efterträddes av Torsten Johansson, som har arbetat många år (sedan 1979) inom däckbranschen, bland annat som kvalitetsansvarig i Norden hos Michelin och som teknisk chef i Norden hos Pirelli. Torsten anställdes som kanslichef hos STRO. Statusen för arbetet ändrades från sekreterare till kanslichef i samband med hans anställning. Kansliet flyttades samtidigt till Uppsala.

I samband med Torstens anställning beslutades att minska deltagandet i några av ETRTO:s kommittéer. Anledningen var att man tog beslut om att STRO skulle ägna sig åt mer utåtriktad verksamhet i Norden än tidigare.

Under Torstens tid som kanslichef har medlemsantalet mer än fördubblats (trots nedläggningar och sammanslagning av företag). STRO kan sägas representera i stort sätt alla däcktillverkare och även huvuddelen av fälgleverantörerna, liksom även många däckorganisationer, större däckedjor, regummerare, dubbtillverkarna och stora tillbehörsföretag.

Tekniskt arbetsområde

Det var från början klart uttalat att STRO endast skulle syssla med rent tekniska frågor. Man skulle upprätta goda kontakter och ha ett gott samarbete med andra organi-

VAD PASSAR **DIN** VERKSAMHET?

På mässan visar vi marknadens bredaste sortiment för däcklager. Provkör våra lyfthjälpmedel för höglager. Vi premiärvisar vårt Däckmagasin!



»» ENTRESOL



»» DÄCKSTAPLING



»» DÄCKKOMPAKT



»» DÄCKMAGASIN



Vi syns på Automässan 19-22 januari, Svenska Mässan, Göteborg

MONTER B08:40



Svenska Lager

ENTRESOL, STÄLLAGE OCH LYFTHJÄLPMEDEL

»» Svenska Lager slab AB | www.svenskalagersystem.se



STRO-möte under 70-talet. Bernt Svensson, "Tioskar" Carl Ingvar Andersson och Halvard Nilsson.

” Vi får bara mer och mer att göra.

sationer och myndigheter i Norden, men vara neutral i sakfrågor och ge rent tekniska svar på alla frågeställningar.

Den mycket öppna attityden fanns där från början. Till skillnad från ETRTO har STRO varit mycket aktiv när det gäller att föra ut allmän teknisk information om däck. Detta har uppskattats av hela däckbranschen, som i de nordiska länderna på olika sätt skapat organ för att föra ut kunskapen om däck. STRO har kommit att bli en mycket viktig och uppskattad teknisk rådgivare till dessa organ.

Genom ETRTO och ETRMA (European Tire & Rubber Manufacturers Association) har STRO ett aktivt samarbete med EU och UNECE. ETRMA arbetar på ett mera politiskt plan än ETRTO, med till exempel lobbying hos EU-kommissionens experter. STRO representerar den nordiska branschen och våra samtalspartners är de nordiska transportmyndigheterna.

Även samarbetet med STRO:s amerikanska och japanska motsvarigheter, TRA (Tire & Rim Association) och JATMA (Japan Automobile Tyre Manufacturers Association) har intensifierats under senare år.

Miljöarbetet är ännu ett viktigt område för STRO, som deltar aktivt i flera kommittéer som teknisk expertis i däckfrågor.

Tre typer av medlemskap

Från början fanns det tre nivåer av medlemskap i STRO. Fasta medlemmar (företag med tillverkning av däck i Norden) samt associerade och korresponderade medlemmar (däck- och fälg tillverkare med representation i Norden).

Men antalet däck tillverkare i Norden minskade. De sju däck tillverkare som var med från början minskade till tre. Styrelsen beslöt därför att från 2001 bara ha två nivåer för medlemskap, fasta och korresponderande medlemmar. Kravet att fasta medlemmar skulle ha tillverkning i Norden togs bort, vilket innebar att STRO:s styrelse bättre kunde representera hela branschen.

STRO har åtta fasta medlemmar. Fasta medlemmar är företag som tillverkar däck i Europa. De fasta medlemmarna utgör även styrelsen genom en teknisk representant från företaget. Korresponderande medlem är företag som har försäljning av däck och hjul i Norden som huvudsaklig verksamhet och de deltar på styrelsemöten endast vid särskild inbjudan. Korresponderande medlem erhåller mötesprotokoll, nyhetsbrev och all annan information. STRO har idag 58 korresponderande medlemmar från sju europeiska länder.

Styrelsemöten med de fasta medlemmarna hålls minst tre gånger per år. Mötena hålls i regel dagen innan ett öppet möte där korresponderande medlemmar bjuds in. Andra intressenter som bjuds in är myndigheter, däckbranschen och media i det land där mötet hålles. Syftet med mötet är att upprätthålla kontakterna med dessa, informera om tekniska nyheter och lagstiftningar som berör däckbranschen.

Nya utmaningar väntar

I framtiden väntar ännu mer jobb för STRO:

– En av våra viktigaste uppgifter är att försöka åstadkomma samma regler i hela världen, men det blir

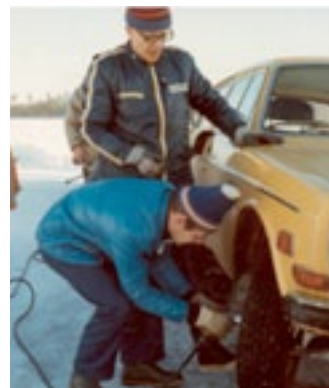
ännu svårare nu när Kina har klivit in på scenen som en tung aktör, berättar Torsten Johansson.

– Och om det någon gång går att få fram ett förslag om gemensamma bestämmelser för däck återstår ju sedan att få alla länder att gå med på det, och det lär nog ta tid.

– Vi måste också ligga på så att man inom EU inte glömmer de speciella förhållanden som gäller här uppe i Norden. Och så har vi ju andra lastbilar än nere i Europa. Nyligen ville man i EU endast godkänna tvåaxliga lastbilar för att testa våtgrepp, men sådana bilar finns ju knappt hos oss, fortsätter Torsten.

Databoken ska utvecklas för nätanvändning. Arbetet är långt framskridet, men när boken blir helt digitaliserad är inte klart än. Troligen kommer det en demo redan under första halvan av 2011. Betalning ska ske genom att man säljer tillgång till boken, ungefär på samma sätt som man idag kan köpa tillgång till Bilregistret.

– Ja, vi får bara mer och mer att göra. Och lagstiftningen inom EU blir bara mer och mer omfattande och kommer att göra det svårare och svårare för alla däck tillverkare, konstaterar Torsten. ■



STRO kör vintertest i Dalarna i mitten på 70-talet. Hjulmuttrarna skruvas av Olavi Kartiinen från Nokian. Bakom honom står "Tioskar".



Halvard Nilsson och Carl Gustav Victor under ett ETRTO-möte 1990.

STRO har haft nio ordföranden

Nils Borgelin
C-I Andersson
B. Svensson
L.K. Finstad
E. Sundelin
K. Craelius
H. Nilsson
P. Detterman
J. Strandberg (nuvarande)

STRO har tre hedersmedlemmar

Halvard Nilsson
Ulf Wallin
Carl-Gustav Victor.



Hedersledamöterna Halvard Nilsson och Carl-Gustav Victor flankerar kanslichef Torsten Johansson och nuvarande ordförande Jan Strandberg.

Ska du bygga nytt Däcklager?

Gör som **INGERS**
Däck & Fordonsservice



Investera i original **FRENDIX** "Finska Pinnar"
Däcklagersystemet som är resultat av mer än 10 års utveckling.
Däckstaplare och däckkärnor ingår för att få bort all manuell hantering innan monteringen på bilen.

Se mer på www.frendix.se eller ring oss på 08-504 900 61



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