

DÄCK DEBATT



NR 2 • 16 MARS 2011 • PRIS 60 KR



VARIERANDE
KRAV PÅ
ARBETSMILJÖN

DÄCK DESIGN



Automässan 2011

Bildreportage med nöjda utställare och besökare.



Välj bort skiten!

Linus Pröjtz attackerar branschen i debattinlägg.

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 KÖREGNSKAPER PÅ TORRA OCH VÅTA VÄGBANOR.

WWW.VREDESTEIN.SE

**VREDESTEIN**
DESIGNED TO PROTECT YOU

Innehåll

Mars 2011

24

DÄCKENS DESIGN

Kan däck bli snyggare eller är det runt, svart och trist som gäller för all framtid. DäckDebatt har gluttat in i framtiden med hjälp av formgivare och tekniker från både bil- och däckindustrin.



16

Autosuccé 2011

Automässan i januari blev en dundrande succé med betydligt fler besökare än förväntat, många intressanta montrar och ännu fler glada och positiva utställare.



20

Däck i Danmark

I Danmark är hela däckbranschen samlad under en och samma hatt. Den sitter på Volker Nitz, som är både direktör och redaktör.



35

Variierande inspektion

När arbetsmiljöverket satte igång att inspektera däckbranschen var ambitionen att bedömningskriterierna skulle vara likvärdiga över hela landet. Så blev det inte.



38

Branden födde ett nytt företag

Det som först verkade vara en katastrof blev starten på ett nytt företag med arbetsmiljö och säkerhet i toppklass.



42

Debatt i DäckDebatt

Däckhandlare har ett tungt ansvar. De ska sälja bra däck och de ska hjälpa konsumenten att välja rätt däck, menar två debattörer, en journalist och en politiker.

Mer nordiskt klimat i Bryssel

De sex månaderna efter valet har präglats av en stegrad politisk debatt om dubb och partiklar. Drygt den tiden har regeringen haft på sig att införa miljözoner mot dubbdäck. Det mesta tyder nu på att det inte blir några miljözoner. Jag tror att sakfrågan är vunnen. Trafiksäkerheten, tillgängligheten till vägtransportssystemet och framkomligheten för de enskilda fordonen väger alltför tungt samhällsekonomiskt.

Den 1 februari skrev DRF till regeringen och Transportstyrelsen. Vi begärde att dubbdäcktiden omgående skulle återställas till tidigare regel. Det skulle innebära en direkt lättnad för Sveriges bilister. Vi påpekade att årets påsk infaller mycket sent med annandag påsk den 25 april, alltså mer än en vecka efter att dubbdäcksförbudet nu råder. Om det skulle krävas en utredning på grund av vår begäran så menade vi att en dispens i vår skulle utfärdas.

Den 10 februari svarade Transportstyrelsen. Man ansåg att det vore önskvärt med ytterligare forskning och utredningar, särskilt beträffande dubbdäckens negativa hälso- och miljöeffekter i förhållande till dubbdäckens positiva effekter beträffande trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. I fråga om återgång eller dispens kunde Transportstyrelsen inte besluta, den frågan äger regeringen. Och regeringen har i skrivande stund ännu inte svarat.

Dubb- och partikelfrågan skymmer tyvärr ett ännu större problem. DRF argumenterar för en heltäckande hjullag. En bred och kunnig helhetssyn omsatt i ett sammanhängande regelverk skulle även gynna en nordisk linje i hjulfrågor. Sverige är medlem i EU. Det duger inte att sitta vid borden i Bryssel och delta i beslut som inte fungerar i nordiskt klimat. EU:s miljö kvalitetsnorm PM10 är ett belysande exempel på olyckliga beslut. Det senaste exemplet är den kommande energimärkningslagen. Den tar upp rullmotstånd, buller och våtgrepp. Men inte is- och snögrepp. Och dubbdäck är undantaget.

DRF har till Alliansen framfört behovet av en heltäckande hjullag och en nordisk linje i hjulfrågor. Det känns som att det finns en förståelse. Men vi ger oss inte med det, vi måste alla sluta reagera i efterhand och i stället vara proaktiva. Kampen går vidare!



Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare

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

60:- inkl. porto

Tryck

DanagårdLITHO AB

Omslagsfoto

Marangoni Tyre



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 däckkedjor 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.

Kontakta mig så berättar jag mer om vad det skulle innebära för dig, din firma, din omsättning och din lönsamhet att bli en del av Vianor.

A handwritten signature in black ink that reads "Anders Svensson".

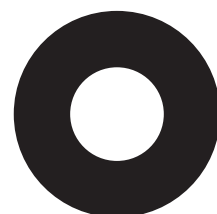
Anders Svensson, Partneransvarig

www.vianor.se

Kontakta mig för mer information

Telefon: 0733-64 78 00

E-mail: anders.svensson@vianor.com



VIANOR

Member of Nokian Tyres



FOTO Tony Welam

Michelin åter i Rally-VM

Efter fem år på "avbytarbänken" satsar Michelin åter på World Rally Championship (WRC) och i Svenska Rallyt körde alla frontförare på franskt gummi.

RALLYSporten är en viktig testarena för däcktillverkarna. Den ut-sätter däckerna för mer extrema och varierade förhållanden än någon annan bilsport och erfarenheterna bidrar på sikt till bättre däck för vanliga bilister.

För svenska förare vidkommande blev Svenska Rallyt 2011 inget år för historieböckerna, men hos Michelin torde man vara mer än nöjda. Alla frontplacerade ekipage

(och de flesta andra också) körde på Michelin; förutom segraren Mikko Hirvonen bland andra norske sensationsmannen Mads Ostberg på andra plats, likaledes norske och snyggt satsande (bilden) Petter Solberg (femma, men lite för snabb på en transportsträcka) och bäste svensk P-G Andersson på sjunde plats.

Racingavdelningen hos Michelin består av över 100 personer och är

baserad i staden Clermont-Ferrand i Frankrike. Staben omfattar kemister, ingenjörer, produktutvecklare, tekniker, däckmekaniker med flera. Rallydäcken produceras i Michelins fabrik i Cataroux och genomgår en särskild kvalitetskontroll före leverans ut till Michelins racingpartners.

Rallyhistoria

Michelin har en lång rallyhistoria. Sedan etableringen av rally-VM

(WRC) 1973 har Michelin däck vunnit över 200 WRC-tävlingar på asfalt, grus, snö och is, samt bidragit till 38 VM-titlar till förare och fabrikanter. Michelin meddelade i fjol sin återkomst till årets WRC efter fem års uppehåll i samband med att arrangören FIA planerar att införa begränsningar på antal däck som används under säsongen, något som är helt i linje med Michelins miljöstrategi. ■

Dubblerat DRF

Den sedan några år tillbaka pågående strukturomvandlingen med allt fler däckkedjor påverkar även Däckspecialisternas Riksförbund. På sitt senaste sammanträde beslutade förbundsstyrelsen att ansluta Däckonomen-kedjan. Därmed gör DRF på nytt en "all-time-high-notering". DRF har nu över 830 medlemmar. Det är en ökning med över 83 procent; förbundet närmar sig alltså en fördubbling.

Följande däckkedjor är anslutna till DRF: Däckarna, Däckia, Däckonomen, Däckpartner, Däckpoolen, Däckteam, Euromaster, First Stop, Kransens Gummi och Vianor. Så här stort har Däckspecialisternas Riksförbund aldrig någonsin varit.

Värdefullt besök på Transportstyrelsen

FÖRBUNDSSTYRELSEN för Däckspecialisternas Riksförbund hade den 17 februari sitt sista sammanträde inför förbundsstämman i samband med ett besök på Transportstyrelsen (TS) i Borlänge.

- Det var mycket värdefullt att träffas på det här sättet, säger DRF:s förbundsordförande Sven-Erik Fritz.

- Vi fick god information i olika frågor och en bra bild av Transportstyrelsens roll som myndighet. Att man sen inte kan ta beslut när vi framför ett önskemål, direkt vid

sittande bord, det är självklart och helt enligt den ordning som en myndighet måste följa.

Bengt Sjöo, chef för strategienheten på Vägtrafikavdelningen, presenterade verksamheten. Därefter skedde ett fritt och konstruktivt samtal om frågor som berör DRF:s medlemmar. Angående Break Down, servicearbete på väg, kunde TS handläggare Niclas Nilsson berätta att Arbetsmiljöverkets intresse i frågan ökat. Det bådar gott inför nästa möte i den så kallade Break Down-gruppen

(Bärgarna, DRF, Scania och Volvo), konstaterade förbundsstyrelsen.

Den längsta diskussionen rörde av naturliga skäl dubb- och partikel-frågan. TS hade i sitt svarsbrev på DRF:s begäran om återställande av dubbdäckstiden samt dispens i vår inte ansett sig kunna tillstyrka vare sig det ena eller det andra. Det framgick dock ganska tydligt att de flesta i lokalen egentligen hade samma syn på sakfrågan som DRF och dess samarbetspartners. Avgörandet i frågan ligger hos Regeringen. ■

SÄNK BRÄNSLE- KOSTNADERNA MED DÄCK FRÅN MICHELIN*.



Det finns flera viktiga skäl till att du borde välja däckets MICHELIN ENERGY™ Saver:

BRÄNSLE-EFFEKTIVITET	LIVSLÄNGD	BROMSSTRÄCKA
SPARAR UPP TILL 80 l BRÄNSLE*	HÅLLER UPP TILL 10,000 km LÄNGRE ÄN SINA KONKURRENTER**	UPP TILL 3 m KORTARE BROMSSTRÄCKA PÅ VÅTA VÄGAR***

MICHELIN ENERGY™ Saver är ett bränsleeffektivt däck som kan hjälpa dig att spara upp till 80 l bränsle*. Dessutom håller det 10 000 km längre än sina konkurrenter** och erbjuder den bästa säkerheten med 3 meter kortare bromssträcka på våta vägar***. För att upptäcka hur rätt däck förändrar allt kan du besöka www.michelin.se

*Beräknad genomsnittlig besparing med MICHELIN ENERGY™ Saver för bensindrivna fordon jämfört med de främsta konkurrenterna. Tester på rullningsmotstånd utförda 2009 av TÜV SÜD på de 15 vanligaste dimensionerna i Europa (MICHELIN placerade sig som nummer 1 i 13 storlekar och som nummer 2 i 2 storlekar). Beräknat på den genomsnittliga livslängden för MICHELIN-däck, dvs 45 000 km (egna källor). **I genomsnitt, jämfört med de främsta konkurrenterna. Beräknat på tester utförda av TÜV SÜD och DEKRA under 2008, 2009 och 2010 på dimensionerna 175/65 R 14 T, 195/65 R 15 H och 205/55 R 16 V, med däck tillgängliga på marknaden vid den tidpunkten. ***Jämfört med sin föregångare. Tester utförda 2007 av TÜV SÜD.



SNART ÄR DET SOMMAR!



Dags för sommardäcken

Vi har ständigt över 30.000 personbilsdäck och 2.000 lastbilsdäck i lager. Sommardäck, fälgar, verktyg, däckhotell - vi kan hjälpa dig med allt, både de vanliga dimensionerna och fabrikaten och det lite mer ovanliga.

Och i Stockholm levererar vi i sta'n på da'n!

**BESÖK
VÅR WEBSHOP!**

<http://webshop.kransensgummi.se>

- Personbilsdäck • Lastbils- och entreprenaddäck •
- Fälgar och tillbehör • Verktyg och maskiner • Däckhotell • Slangar •



Box 60 | 619 22 Trosa
Tel 0156-419 90 | Fax 0156-182 60
info@kransensgummi.se
www.kransensgummi.se

FÖR ATT DINA DÄCK SPELAR ROLL.



Sveriges populäraste Däckkärra



- Håller i evigheter (modulbyggd)
- Hämta/lämna direkt från pall
- Punkteringsfria däck
- Klarar upp till 22"

Se alla våra däckhanteringsprodukter in action eller beställ direkt på:

www.hantering.se

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

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Blom Sundfeldt

Bergqvist Gummiverkstad AB

och pratar med ägaren Putte Bergqvist

Vad är bäst med att jobba i däckbranschen?

Att man träffar väldigt mycket trevliga människor. Många av våra kunder tittar in ibland bara för att ta en fika.

effektivisera - men det får inte överdrivas, då går det ut över kunderna och då försvinner charmen med jobbet.

Vad kan bli bättre?

Svår fråga. Vi har det ganska optimalt. Visst, det går väl alltid att

Namn: Putte Bergqvist

Ålder: 56

År i branschen: 39

Ort: Sunne

Lättrullande Bridgestone för mindre bilar

BRIDGESTONE HAR presenterat ett nytt lättrullande däck avsett för små och mellanstora personbilar med fälgstorlekar på 14 till 16 tum. Med nya Ecopia EP150 hävdar Bridgestone att man lyckats med den svåra kombinationen hög säkerhet på vått väglag och lågt rullmotstånd.

Ecopia EP150 uppges ha 15 procent lägre rullmotstånd än föregångaren, vilket gör att däckets i genomsnitt (beroende på bla fordon och körsätt) är 3 procent mer bränsleeffektivt. Därmed minskar också den mängd koldioxidutsläpp däckets ger upphov till med 3 procent.

Enligt Bridgestone har man lyckats med detta tack vare en ny mate-

rialtknik kallad NanoPro-Tech™, som kombinerats med en ny mönsterdesign. NanoPro-Tech™ ska ge lägre rullmotstånd tack vare reducerad energiförlust i slitbanan. Den nya mönsterdesignen uppges utjämna kontaktrycket och förbättra bromsegenskaperna på vått väglag.

Ecopia EP150 introduceras som ersättningsdäck och originalutrustning i 55- och 65-profil för 14, 15 och 16 tums fälgar. ■



Allt du behöver för däck och fälg

Pris & produktinfo även på internet,
enkelt att beställa

www.idealimport.se



TR612



TR635



TR200



TR326



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

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


IDEAL IMPORT



Nytt SUV-dubbdäck från Michelin

TROTS FEM PROCENT färre dubbar än sin föregångare är nya Michelin Latitude X-Ice North bättre på flera viktiga punkter. Enligt Michelin har Latitude X-Ice North:

- 6 procent kortare bromssträcka på is och snö
- 15 procent ökad dragförmåga vid start på snö
- 10 procent bättre sidogrepp på snö
- 8 procent minskat rullmotstånd och därmed lägre bränslekostnader.

Och detta alltså trots att däckets har fem procent färre dubbar, vilket rimligen också innebär lite lägre ljud och mindre vägslitage. Resultaten ovan har uppnåtts vid tester utförda av det oberoende finska företaget Test World tidigare i år.

Michelin Latitude X-Ice North är avsett för fyrhjulsdrivna bilar under nordiska vinterförhållanden och klarar de kommande dubbregler som träder i kraft i Norden under 2013. Att bromssträcken trots färre dubbar är sex procent kortare på snö och is ska i första hand bero på Michelin's egen dubblösning Durastud System. Beroende på dimension har däckets mellan 10 och 14 dubbrader.

Slitbanan på Latitude X-Ice North kallas Full Active Tread och är ett däckmönster där hela slitbanan är aktiv med en tredimensio-

nell, självblockerande mönsterdesign. Den gör att däckets trots fler lameller i mönsterblocken har ökad stabilitet. Fler lameller ger 15 procent bättre dragförmåga vid start i snö och den ökade stabiliteten uppges förbättra köregenskaperna samtidigt som däckets livslängd förbättras.

För däck som är 255 millimeter breda eller mindre har Latitude X-Ice North fem rader med mönsterblock. För bredare däck har däckets sju rader med mönsterblock. Detta ger ett ökat antal greppkanter för bättre dragförmåga i snö. Däckets är märkt med Green X, vilket är Michelin's märkning på lätttrullande däck. Gummiblandningen innehåller Silica, som sänker rullmotståndet och därmed också minskar bränsleförbrukningen.

Michelin Latitude X-Ice North presenterades för berörda delar av världspresen (utom den ryska, som provkörde däckets på Bajkalsjön i ryska Sibirien cirka sju hundra mil österut) i Attila i norra Värmland. Där finns tre sjöar med ett flertal olika isbanor, som sköts av Förarutveckling AB. Men eftersom berörd världspres är rätt liten när det gäller dubbdäck räckte det i detta sammanhang med en sjö och fyra olika banor där journalister från Norden och Baltikum kunde kana runt och pulsa i djup-

snö på det nya och gamla däckets plus ett konkurrentdäck.

Förutom journalistgruppen om cirka 40 personer visades det nya däckets för ytterligare tre lika stora grupper med återförsäljare. Förberedelserna för evenemanget – som genomfördes i mitten av februari – började så sent som i november.

– Ja, det var korta bollar, men det fungerade tack vare Förarutveckling AB. Vi har jobbat med dem flera gånger tidigare. De är proffsiga, det funkar alltid, konstaterade Bernt Wahlberg, produkt-specialist hos Michelin Nordic, efter avslutat uppdrag.

– Innan vi fastnade för Attila tittade vi också på tre andra alternativ. De var Island och Bajkalsjön och så var vi också inne på att köra ute på Bottenhavet. Tanken där var att köra ut bilar via isbrytare och flyga ut gästerna med helikopter och att ha isbrytaren som bas och "hotell". Det hade varit spännande, men alla alternativen föll bort av olika skäl.

Det nya Michelindäckets finns tillgängligt i 25 dimensioner för fälgar mellan 15 och 21 tum. Det gör att Latitude X-Ice North passar till mer än 90 procent av alla SUV:ar och fyrhjulsdrivna bilar på marknaden idag, inklusive en dunderklump som Hummer H2 – vilket också illustrerades på plats i Attila. ■



Nyrenoverat Däckteam i Härnösand

I början av 2009 togs UG-Däckservice i Härnösand över av Nymans Däckservice i Umeå och Däcknor i Strömsund, och nu har lokalerna renoverats från grunden och förvandlats till en hypermodern gummi-verkstad.

– Idag har vi tre fast anställda med Ronny Åberg som bas. Läget alldeles utmed E4 är bra och med fyra portar för personbilar och en för lastbil är detta en Däckteam-verkstad med ljusa framtidsutsikter. Sedan vi tog över, och speciellt efter renoveringen, har vi ökat hela tiden för att i år nå en omsättning på 5-6 miljoner, berättar Peter Claesson, en av delägarna i Nymans Däckservice.

Däckteam nu även i Västerås

Västerås Däck AB i Tunby Torp strax norr om Västerås är ny medlem i Däckteam. Med tre portar för personbilar i en lokal på ca 300 kvadratmeter, ett snabbt växande intresse för däckförvaring samt en strategisk placering mitt bland bilföretag och andra industrier inte alls långt från riksväg 56 mot Gävle hyser Jarl Eriksson, 42, stora förhoppningar om en ljusnande framtid.

Jarl är ensam ägare i ett transportföretag som med 17 anställda omsätter runt tio miljoner årligen. Inhoppet i däckbranschen skedde 2008 och i dag omsätter gummi-verkstaden cirka två miljoner.

– Målet under en treårsperiod är att nå fem miljoner, för att sedan växa ytterligare när vi går in på den tunga sidan.

Besök vår hemsida och kolla in vårens alla nyheter!
Ny konsumentbroschyr ute nu!

Laddad med årets NYHETER!

SPECIAL FÄLGAR

Nr 1 Februari till September 2011 Årgång 17

Pris: 49:-

Alexander Graff
Camaro Cup

Exklusiv intervju
med Mickey Dee

Advanti Denaro

Get Inspired!

www.specialfalgar.se

DäckDebatt hälsar på hos

FOTO Björn Sundfeldt



Borlänge Nya Gummiverkstad AB

och pratar med ägaren Jan Pettersson

Vad är bäst med att jobba i däckbranschen?

Det är nog den sociala biten, att träffa alla våra trevliga kunder. Vi har faktiskt fantastiskt fina kundrelationer. Sedan är det en spännande och utvecklande bransch, det händer mycket hela tiden och det gäller att hänga med.

Vad kan bli bättre?

Tja, fred på jorden förstås – men en mer jordnära önskan vore ju en tillbakagång till tidigare dubbäckstider.

Den stress som de nya reglerna medfört för vår bransch är hälsovådlig och det borde arbetsmiljöverket sätta stopp för. Dessutom inverkar det negativt på våra kundrelationer, vi har ju ingen möjlighet att ge den service vi vill när alla måste byta däck nästan samtidigt.

Namn: Jan Pettersson

Ålder: 50

År i branschen: 33

Ort: Borlänge



Odubbbat för nordiska vintervägar

SP IceSport är enligt Dunlop "ett nytt nordiskt odubbbat högprestandadäck som utvecklats för att klara av de hårdaste vinterförhållandena."

NYA SP ICE SPORT är ett komplement till Dunlops övriga utbud av vinterdäck. Det uppges kombinera flera av Dunlops vinterdäcksteknologier, gummiblandningar och däckmönster, vilket ska resultera i goda egenskaper på såväl is och snö som på torra och våta vintervägar.

När SP IceSport utvecklades kombinerades alltså flera teknologier, bland dem IceGrip-tekniken med tredimensionella klackar som kopplas samman genom så kallad väffelteknik på däckets båda skuldror och med en klassisk sicksackmönsterskärning i mitten av däckets.

Den tredimensionella mönsterskärningen är en beprövad teknik. I IceGrip består det dels av många lameller (för lägre hastigheter) och

dels av ett mönster med få lameller som ger bättre grepp på torra vägar (för högre hastigheter).

Gummiblandningen är den senaste generationen av Dunlops blandningar för låga vintertemperaturer. Det som karaktäriserar den nordiska gummiblandningen i SP IceSport är enligt Dunlop att det håller sig mjukt och rörligt utan att det bidrar till nackdelar på övriga prestandaområden, vilket man uppnått genom en blandning av speciellt anpassade polymerer, silika och svart kol.

Dunlop SP IceSport är konstruerat med rullriktning, vilket ska motverka vattenplaning genom att vatten och slask effektivt förs bort från däckets. ■

Hjulinställningsdata 2011

Täcker in fordon introducerade från 1996 till 2011

- * Fullständig upplysningar för fram- och bakhjulinställning
- * Snabbreferens för framhjulinställningens kontrolldata
- * Toe - Camber - Caster - KPI
- * Justeringsillustrationer på Caster och Camber
- * Standard och alternativa fälg och däckstorlekar
- * Åtdragningsmoment på hjulmuttrar samt däcktryck
- * Belastningstabeller
- * NY förenklad utformning

Pris: 660kr

Autometric ab
Tel: 08-630 00 77



Nyhet!

Nya medlemmar i DRF

Frösö Gummi Lugnvik AB (First Stop)
Bema Däck AB (First Stop)
Däckkonomenkedjan
Däckalen AB (Däckpartner)
S Ö Däck och Rekond AB (Euromasterpartner)
Däckverkstan i Norr HB
Karlstads Bildemontering AB
Norra Däckgrossisten AB (Korresponderande)
Euromaster AB

Frösön
Göteborg
Göteborg
Karlstad
Stockholm
Töre
Karlstad
Töre
Gällivare

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



Nytt Nokian-däck för Europavinter

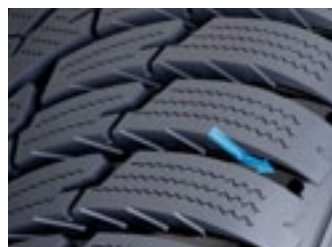
Nokian har lanserat två nya dubb fria vinterdäck för varierande europeiska förhållanden. Nokian WR D3 och Nokian WR A3 uppges ha mycket lågt rullmotstånd samt även vara miljövänliga och bjuda på flera innovationer.

NOKIAN WR D3 för vanliga familjebilar och Nokian WR A3 för mer sportig körning är utvecklade för de lynniga vinterförhållanden som ofta råder i Sydsverige och nere i Europa. Ena dagen blötsnö och nästa dag är vägarna slaskiga och våta. Båda däcken har nya gummiblandningar och konstruktioner som ska ge bättre grepp vid varierande väglag.

Nokian WR D3 och Nokian WR A3 har olika mönster, anpassade för de varierande förhållanden som däcken är avsedda för. WR D3 har ett pilformat mönster och däckets är avsett för mindre och medelstora familjebilar, medan WR A3 är optimerat för större, motorstarka bilar.

Båda däcken har en ny gummiblandning (Cryogenic Canola Compound) som innehåller naturgummi, silica och rapsolja. Gummiblandningen optimerar däckens våt- och vintergrepp samt slitstyrka i varierande temperaturer.

En av innovationerna hos WR D3 är en slaskejektor (Slush Blower), som effektivt evakuerar bort vatten och slask mellan däckets och vägen. Ejektoreffekten skapas genom att mönsterklackarnas framkanter har snett överlappats.



Slush Blower evakuerar bort vatten och slask mellan däckets och vägen.

Det sportigare WR A3 har ett asymmetriskt, ribbformat mönster, som i Nokians egna tester har visat sig vara den bästa lösningen på däck för körning i högre hastigheter. Däckets har en "Nanobase"-konstruktion som ska minska

däckets värmeutveckling och rullmotstånd. Även däckets "Silent Groove Design", små hål som liknar hålen på en golfboll på vägarna i däckets längsgående ribbor, minskar värmeutvecklingen och luftmotståndet, vilket även minskar



"Nanobase"-konstruktionen ska minska värmeutvecklingen och rullmotståndet.

rullmotståndet och bilens bränsleförbrukning. Innovationen uppges även minska däckljudet både inne i bilen och ute.

Nokian WR A3 har också en innovation kallad 3D Lock Sipe, som vid vägkontakt låser ihop mönster-

klackarna på yttre skulderområdet, vilket förstärker däckets konstruktion. Mönsterklackarna rör sig mindre och stöttar varandra, vilket även det minskar värmeutvecklingen och förbättrar köregenskaperna.

Både Nokian WR A3 och WR D3 har innovationen Silent Sidewall Technology, som är ett fält på däcksidan som uppges minska däckljud och vibrationer. Båda däcken har också den av Nokian Tyres patenterade slitagevarnaren Driving Safety Indicator, som med tydliga siffror visar mönsterdjupet i millimeter, och snöflingan Winter Safety Indicator som visar hur länge däckets har säkra vinterregenskaper.

Nokians WR-däck omfattar produkter från 13 tum till 20 tum, från hastighetsklassen T till hastighetsklassen W.

Däcken är särskilt utvecklade för centraleuropeiska förhållanden och försäljningen till konsumenterna börjar hösten 2011. ■

Regummerat lastbilsdäck från Bridgestone



M749 ECOPIA ÄR Bridgestones första regummerade lastbilsdäck i Ecopia-serien. Drivdäcket M749 Ecopia ger enligt Bridgestone "utmärkt grepp och väghållning på vått underlag, samtidigt som det reducerar bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen".

Genom att M749 Ecopia nu finns tillgängligt även som regummerat däck anser Bridgestone att fjärrtransportoperatörer får dubbla fördelar; kostnadsbesparingar under däckets hela livslängd som nytt och regummerat och reducering av vagnparkens miljöpåverkan från däcken.

De regummerade däcken använder mindre energi och färre resurser under tillverkningsfasen och står även för en mer effektiv material-

användning, eftersom färre däck skickas till återvinning eller kasseras.

Däckets mönster står för ungefär 40 procent av rullmotståndet, medan övriga 60 procent genereras av de olika komponenterna i däckstommen. Genom att regummera M749 Ecopia-däckstommar som har lågt rullmotstånd kan åkeriet maximera regummeringens bränslebesparande potential till fullo, anser Bridgestone.

Tack vare bland annat ny teknik i gummimaterialet har Ecopia-lastbilsdäck 12 procent lägre rullmotstånd än tidigare Bridgestone-mönster. Senare i år planerar Bridgestone att utvidga sortimentet av regummerade Ecopia-däck med släpvagnsdäcket R109. ■

Förnyat förtroende för Lennart Elgestål

23 PERSONER DELTOG när DRF Sydvästra Sverige hade årsmöte den 10 februari. Den gamla styrelsen fick ansvarsfrihet och sedan valdes en ny styrelse. Mångårig ordföranden Lennart Elgestål fick förnyat förtroende, liksom dito kassören och sekreteraren Rune Bohlin. Årsmötet beslutade att skicka en motion till förbundsstämman om medlemsinformation och medlemsmöten. I motionen yrkades att förbundsstyrelsen skulle

förbättra direktkommunikationen, bland annat genom att kalla till regionala möten med alla medlemmar. Vidare att DRF skulle återgå till tidigare stämooarrangemang i samverkan med leverantörerna. Slutligen att förbundsstämman skulle avsätta erforderliga medel i budgeten också för innevarande år. Efter årsmötesförhandlingarna informerade DRF:s vd Anders Karpesjö om arbetet med DRF:s prioriterade frågor. ■

Uppdaterade broschyrer om sommar- och vinterdäck

Däckbranschens Informationsråds broschyrer om sommar- och vinterdäck kan beställas genom Däckbranschens Informationsråd till självkostnadspris. Den som vill ha en beställningsblankett kan ladda ner en pdf-fil på dackinfo.se eller kontakta Däckbranschens Informationsråd (tel 0340-67 30 01, fax 0340-849 50, info@dackinfo.se). Foldrarna är uppdaterade med de senaste reglerna, ger svar på många frågor om däck och är ett bra stöd för däckspecialister som vill motivera sina kunder att köra på bra däck. Materialet används även flitigt av andra, exempelvis trafikskolor, Bilprovningen och NTF.

Däckrazzia vecka 35 och 36

Nu är det spikat att det blir däckrazzior även 2011. Kampanjperioden är i år utökad till två veckor, från den 29 augusti till den 9 september, eller med andra ord vecka 35 och 36. Var razzior kommer att hållas är ännu inte klart.

Mer om kampanjen finns att läsa på dackrazzia.se.

Hur ser däckerna på den tunga trafiken ut – egentligen?

UNDER VINTERN HAR frågan om skicket på tunga fordons däck diskuterats flitigt i media, där bland annat utländska lastbilar med blanka sommar- och vinterdäck beskylls för att orsaka kaos i vintertrafiken. Kanske har det varit så, men det finns ingen klar statistik som stödjer detta – eller för all del motsäger.

För att i någon mån täppa till denna kunskapslucka har Transportstyrelsen uppdragit åt Däckbranschens Informationsråd att genomföra en pilotundersökning av mönsterdjup på tunga fordon under mars. Mätningar görs i samarbete med Polisen i Skåne och Stockholm under sammanlagt sex dagar. Resultatet ska ge en indikation på i vilken grad lagen om minst 5 mm mönsterdjup efterlevs samt om det är stora skillnader mellan svenska och utländska fordon.

Krav på minst 5 mm mönsterdjup vid vinterväglag gäller sedan förra vintern för tunga fordon under perioden 1 december–31 mars. Kravet gäller även utländska tunga lastbilar och bussar.

Däckbranschens Informationsråd har genomfört liknande undersökningar när det gäller personbilar sedan slutet av 1990-talet och sedan 2005 görs dessa på uppdrag av Trafikverket (tidigare Vägverket). Personbilsundersökningen genomförs även denna vinter.

DäckDebatt återkommer med resultat från både undersökningen om skicket på tunga fordons däck och från årets version av undersökningen av vinterdäck på personbilar. ■

Höj kompetensen 2011 – urval av vårens kurser inom Däck och Petroleum

April

DATUM	KURS	DAGAR
5–6	PAM* Repetition Stockholm kursnr: 360	2
5	PAM* Påbyggnad Stockholm kursnr: 350	1
12–14	PAM* Landtransport, steg 1 Jönköping kursnr: 300 150 (Steg 2: 17–19 maj)	3

12–14	PAM* Landtransport, steg 1 Luleå kursnr: 300 151 (Steg 2: 17–19 maj)	3
26–27	Gruppledartutbildning, steg 2 Stockholm kursnr: 271	2

Maj

DATUM	KURS	DAGAR
3	PAM* Påbyggnad Malmö kursnr: 350	1

31–1 juni	Gruppledartutbildning, steg 1 Stockholm kursnr: 270	2
-----------	---	---

Odaterade kurser: Anmäl intresse till TYA

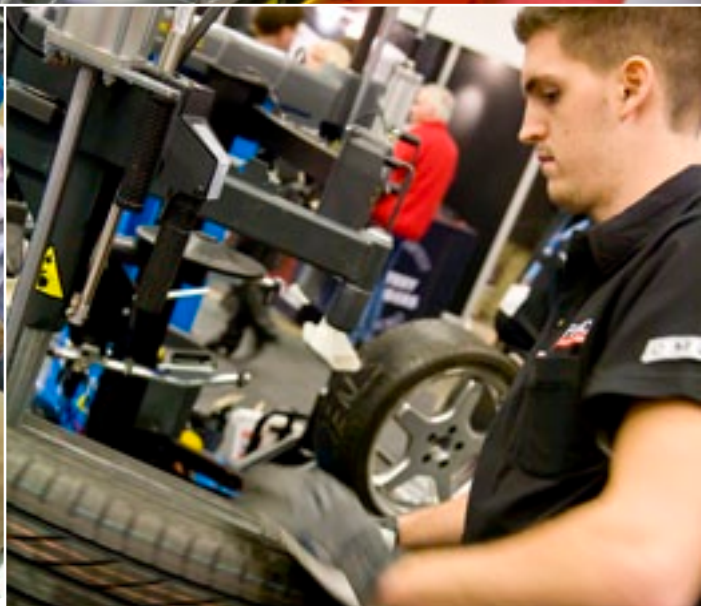
Första hjälpen med HLR och krisstöd
Mänskliga faktorn
Ergonomi och hälsa

*) 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.







AUTOSUCCÉ 2011

Automässan blev en succé. Med 18110 besökare och inte mindre än 200 utställare på en nettoyta av 13 000 kvadratmeter blev Automässan 2011 den affärsmässigt bästa i modern tid. Och även kvalitetsmässigt, anser de utställare som DäckDebatt talat med. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Niklas Martinson

DEN SVENSKA DÄCK- och motorbranschen har några tuffa år bakom sig. Men på Automässan i januari märktes en tydlig tillförsikt, vilket avspeglades såväl i antalet besökare och utställare som i dessas påfallande positivism och på de många seminarier och andra aktiviteter arrangerade i anslutning till mässan.

Antalet besökare var ungefär samma som 2005 och 2008 – alltså

cirka 18 000 – men de representerade cirka 5800 företag jämfört med ungefär 4 800 på förra mässan.

När DäckDebatts utsända vandrade runt bland alla däckmonteringsmaskiner (i förbluffande mängd), fälgar, däck, lyftar, mojängar och maskiner var alla vi talade med både nöjda och glada. Många hade redan sålt mer än de räknat med, medan andra träffat fler och intressantare

potentiella kunder än de vågat hoppas på.

Continovas vd Thomas Nummelin vandrade runt i företagets 600 kvadratmeter stora monter och myste:

– Här är vi 30 stycken som jobbar och vi är mycket orderfokuserade. Utländska gäster (från 24 olika länder/red anm) som hälsat på är förvånade över att vi säljer så bra.

Liknande tongångar hördes från Michael Claeson på Svenska Pang:

– Vi har sålt för en halv miljon redan idag. Det har verkligen lossnat nu, konstaterade han innan mässan hunnit bli mer än en dryg dag gammal.

Så fortsatte det vart vi gick och så lät det även några veckor senare, när vi ringde upp några utställare för att höra om allt fortfarande var rosenrött. ▶

– Den enda missen var ju att man inte hann med att prata med alla man borde pratat med, det var ju så otroligt med folk, konstaterar Claus Colbin på Carpart och fortsätter:

– Vi sålde en hel del, men det är förstås inte huvudmissionen på en mäs­sa. Det viktiga är ju att visa upp och demonstrera produkterna, att skapa kännedom omkring dem. Och så att knyta kontakter, förstås.

Minst lika nöjd var Mikael Börrefors på Safety Seal:

– Det var en riktigt bra mäs­sa för oss. Vårt Tire Pressure Monitoring System, TPMS, har mött mycket stort intresse och vi har sålt en hel del. Men viktigast var att man mötte kunder som man inte träffar annars.

Automässan är som bekant en fackmäs­sa, arrangerad av Sveriges Bildelsgrossisters Förening (SBF) och Fordonsverkstadsutrustarna (FVU). Men man måste faktiskt inte vara "fackidiot" för att trivas på mässan – även en vanlig "bilidiot" hade mycket att hämta bland alla nya små och stora tillbehör; från små matlådevärmare till feta fälgar och mer eller mindre udda prylar – och bilar.

Mest udda var möjligen den kraftigt kristallsmyckade The Juxtapot, en A-Ford från 1928 – om än inte särskilt lik originalet. Men den finaste och fränaste bilen var utan tvekan Peter Thornadts­sons Bugatti T35-inspirerade hemma-



The Juxtapot är ett udda sätt att marknadsföra kristallglas, ett material som bland annat används i grill, insugstrattar och bensintank. Grundmaterialet är en A-Ford -28 med en 348 kubiktums Chevy V8 -58 och däck från Firestone: 5.60-15 och 7.10-15.

bygge BEC, Bike Engined Car, som han konstruerat och byggt från grunden i garaget hemma i Köping.

Det är härligt händigt hantverk. Den lilla smäckra bilen väger runt 500 kg, har en cirka 160 hk stark tusenkubiks V-Twin från en



Alberto Tadolin, mässans prydligaste däckmontör, demonstrerade hos MECA.

Aprilia RSV Mille – och förväntas klara 0–100 km/h på fyra (4) sekunder! Peters skönhet ska vara körklar och besiktigad till sommaren.

Då är det två och ett halvt år till nästa Automäs­sa: 15–18 januari 2014. ■



BEC, Bike Engined Car, är ett amatörbyggt fordon med hemsvetsat rörram­schassi och aluminiumkaross tillverkad med hjälp av plåtverktyget Engelska hjulet. Byggherren Peter Thornadts­son har jobbat i två år med sin "mini-Bugatti" som har avgasystem från Ferrita och därför pryddes Ferritas monter.

GÖR EN LÖNSAM INVESTERING – SATSA PÅ NITROGEN!

- Ökad lönsamhet
- Nöjdare kunder
- Helautomatisk
- Miljövänligt

Leasing från 340 kr/mån



Leasing från 680 kr/mån



Komplettera med en extern pumpklocka!



E-07-OPS

- Upp till 7 bar
- 1 st utgång
- Helautomatisk
- 3 995 kr



E-0124-OPS

- Upp till 12 bar
- 4 st utgångar
- Helautomatisk
- 6 995 kr

Vi har även fullsortiment av t ex monterings- och balanseringsmaskiner, hjulvättar, hjul­inställningar, domkrafter, mutterdragare, vikter, ventiler, verktyg, förvaring och tillbehör.

BESÖK GÄRNA VÅR NYA WEBSHOP!

B.E. Produkter Sverige AB • Tfn 011-13 33 30 • www.beprodukter.se





När han drömmer
sig bort på resan,

ser vi till att han
kommer hem.

Vi är experter på broms. Det gör att du kan njuta av resan och känna dig trygg med våra däck i alla väder. Dessutom ingår fri vägassistans. Skulle något hända är hjälp bara ett telefonsamtal bort – oavsett var du är och när du ringer.

När det är dags att bromsa kan du lita på oss.

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.



Volker är både redaktör och direktör

DäckDebatt kikar söderut och tittar närmare på däckbranschen i Danmark. Där är det som bekant inte alltid riktigt som i Sverige – och det gäller även de som jobbar med runda svarta tingestar av gummi. **TEXT** Björn Sundfeldt

I DANMARK HAR alla föreningar och organisationer i däckbranschen lyckats samla sig under en och samma hatt: Däckbranchens Fællesråd, eller The Danish Tyre Council på utrikiska, är alltså inte riktigt jämförbart med Däckspecialisternas Riksförbund, som ju som bekant "bara" är just DRF. I Däckbranchens Fællesråd ingår

- **Dæk Specialisternes Landsforening** organiserar detaljhandeln, har cirka 150 medlemmar och motsvarar ungefär Däckspecialisternas Riksförbund.
- **Dækimportør-Foreningen** är som namnet antyder en förening för importörer/tillverkare och har sex medlemmar.
- **Foreningen af Karkassehandlere i Danmark** har också sex medlemmar. Karkasse betyder däckstomme och företagets huvudsakliga verksamhet är insamling av begagnade däck som lämnas för upparbetning till gummigranulat eller vidareexporteras för fortsatt användning i tredje land (däck med några få millimeters mönsterdjup exporteras alltså för att trafikera vägarna i fattigare länder).
- **Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk i Danmark** är en sammanslutning av de fyra regummerare som finns kvar i Danmark. Samtliga regummerar lastbilsdäck, regummeringar av däck för personbilar förekommer inte längre.
- **Dækbranchens Miljøfond** sköts av Dækbranchens Fællesråd åt Miljøstyrelsen (Naturvårdsverket). Miljøfonden kan jämföras med SDAB och hanterar alltså insamling av gamla däck, om än inte

riktigt på samma sätt. Det finns inget avtal med en enda operatör, som med Ragn-Sells i Sverige.

• **Rådet för Större Dæksikkerhed** är ett samarbete mellan Dækbranchens Fællesråd, bilistorganisationen FDM, polisen och Teknologisk Institut. Syftet är att bidra till ökad trafiksäkerhet, bland annat genom förbättrad konsumentinformation om däck.

Dækbranchens Fællesråd ger också ut Dæk-Magasinet, Danmarks svar på DäckDebatt. Denna medlems- och branschtidning har 20 sidor och utkommer 10 gånger om året med en upplaga på cirka 600 prenumeranter. Tidningen finansieras av prenumerationer och annonsförsäljning.

Direktör och Redaktör

Spindeln i det danska däcknätet heter Volker Nitz. Han är direktör för Dækbranchens Fællesråd men också redaktör för Dæk-Magasinet – eller Ansvarhavende redaktör som det står på visitkortet – och med de båda jobben låter det som om han har en hel del att stå i:

– Jo, jag behöver ju aldrig sitta och rulla tummarna. Tidningen tar en hel del av min tid, men jag försöker hitta en eller ett par frilansskribenter som kan avlasta mig. Jag har bara haft det här jobbet – eller de här jobben – i ett år och det tar lite tid att få till rutinerna.

Volker Nitz efterträdde i mars förra Torben Skovgaard, som avgick med pension efter 27 år i ämbetet. På Dækbranchens Fællesråds kansli arbetar också Arne Hansen, som är konsult och webmaster med ansvar

” Vi är en ickekommersiell organisation som tar hand om medlemmarnas intressen från det gemensamma kansliet.

för den nya hemsidan www.dbfr.dk. Arne har många års erfarenhet inom fordonsindustrin och det är han som konsulteras i alla frågor som rör däck, miljö, statistik och dylikt.

Volker Nitz har också en bakgrund i fordonsindustrin. Han är utbildad bilmekaniker, har varit verkstadschef i mer än 20 år och de senaste 10 åren, före övergången till däckbranschen, var han eftermarknadschef hos Interdan-koncernen som är en av Danmarks större bilimportörer. Interdan är moderbolag för Mitsubishi, Chevrolet och Ssangyong och Volker

redaktör” för Dæk-Magasinet.

– Nej, men det fungerar ganska bra ändå. Jag lär mig bit för bit och får hjälp av medlemsföreningarnas pressavdelningar som bistår med material. Men jag har alltid varit intresserad av att skriva och tycker att det är kul att göra reportage. Och när det gäller det praktiska arbetet att göra tidning är jag i goda händer. Tidningens art director har jobbat med Dæk-Magasinet i många år och kan hantverket utan och innan.

Arbetet som direktör och ansvarig för Dækbranchens Fællesråds dagliga aktiviteter tar 75–80 procent av Volkers arbetstid och resten går till magasinet.

– Vi är en ickekommersiell organisation som tar hand om medlemmarnas intressen från det gemensamma kansliet. Varje enskild förening har sin egen styrelse som vi i kansliet rapporterar till. Vår uppgift är framför allt att ta tillvara våra medlemmars intressen, erbjuda attraktiva samarbetsavtal och naturligtvis synliggöra däckbranschen och dess syften.

– Vi måste också försvara våra intressen politiskt och vara aktiva med lobbyarbete och om möjligt även försöka påverka lagstiftningen direkt. Nyligen har vi till exempel lämnat remissvar till Trafikstyrelsen (en avdelning inom Transportministeriet) om en lag med krav på vinterdäck i Danmark, vilket vi förstås rekommenderar.

– Som samlingsorgan för branschen får vi ju många olika uppgifter och förfrågningar, men det händer att vi måste tacka nej till att engagera oss av ”internpolitiska” skäl.



FOTO Blom Sundfeldt

Spindeln i det danska däcknätet heter Volker Nitz. Han är direktör för Dækbranchens Fællesråd men också redaktör för Dæk-Magasinet.

Vi måste alltid säkerställa att det inte blir konflikt inom Fællesrådet, till exempel kan ett beslut vara bra för en förening men mindre bra för en annan. Det är lite av en utmaning att hålla reda på de olika intressena, särskilt om man är ny i branschen, men hittills har det gått bra.

– Vi har också dragit igång en utbildningsverksamhet för alla som har med däck att göra, och även folk från bilbranschen är välkomna. Målsättningen med utbildningen är att få upp branschen till en nivå där konsumenten känner en klar skillnad mellan utbildad personal på en däckspecialistverkstad och de som inte är organiserade.

– På lite sikt är det min målsättning att Dækbranchens image ska bli så bra att vi kan liknas vid auktoriserade återförsäljare i bilbran-

schen på samma nivå som exempelvis Toyota. Jag tycker att konsumenterna förtjänar en optimal rådgivning, kundservice och expertis när dom besöker våra medlemmar. Det måste vi arbeta med inom många olika områden, så att man inte bara kommer till oss när det är dags att köpa nya däck. Med den erfarenhet och de kunskaper jag har från tidigare arbeten är jag säker på att detta kan bli till fördel för organisationernas medlemmar och deras verksamheter.

– Slutligen måste jag också hälsa till och tacka kollegorna i de olika Nordiska förbund och organisationer som alla har varit mycket trevlig och hjälpsamma och sett till att Arne Hansen och jag har fått en bra start i Daekbranchen. Jag hoppas att vi kan fortsätta att utveckla ett gott samarbete. ■



Dæk-Magasinet är Danmarks svar på DäckDebatt.

hade ansvaret för alla märkena. Interdan är också bolaget bakom Peugeot i både Danmark och Sverige. Någon tidigare journalistisk erfarenhet hade Volker inte när han tog över som ”ansvarhavende



BOXER QUADRIGA

Världens mest avancerade monteringsmaskin för PV. Jobbar nästan helt automatiskt. Laser som läser in fälgens utformning. Hydraulisk centrumläsning.



IBASAN KETTY W2020 DIGITAL

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

FRÅN 900 KR /MÅN!



CEMB DWA1000 WINDOWS

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



CEMB C-88 L

Värstingen! Inbyggd automatisk lyft som styrs via programvaran för att uppfylla full ergonomi. Pneumatisk låsning av hjulet. Pekskärm!

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!



CEMB ER-100

Succén från Automässan 2011! Förmodligen världens mest avancerade balanseringsmaskin? Full hjuldiagnostik på ca: 8 sekunder. Maskinen mäter mönsterdjup, däckslitage, ovalitet på däck och fälg, form och ekerantal på fälgen osv... Maskinen är som standard utrustad med hjullyft. Viktstatistik och utskrifter på A4 printer.

Ring för vidare information om denna fantastiska maskin.



ND DÄCKMASKINER AB
0200- 27 26 26
www.ndm.se
SERVICE: 077-444 23 23

DÄCKENS FRAMTIDEN ÄR SVART

Däck har alltid varit svarta. Möjligen med inslag av vita partier. Det mesta talar för att även däckens framtid är svart – men ändå ljus. Det finns intressanta tendenser i kommande design av dessa gummiringar. DäckDebatt har konsulterat duktigt branschfolk och tittat in i framtiden. **TEXT** Joakim Dyredant



DESIGN ART MEN LJUS

DET FINNS TVÅ typer av design. Funktionell design och visuell design. Här fördjupar vi oss i den design som går ut på att försköna för beskådaren. Ett snyggt däck, som samtidigt har bra funktion, är givetvis mer attraktivt än ett fult och tråkigt däck.

Möjligen skulle man kunna tro att gemene man struntar i hur ett däck ser ut, men det ska man inte ta för givet. Trenderna skapas och

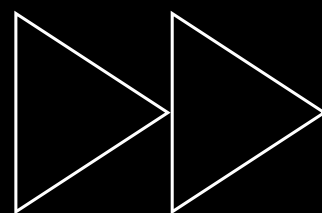
sätts i alltid lika stilmedvetna Italien.

Här finns Giugiaro Design som har gjort flera för ögat attraktiva däck för holländska Vredestein. I Italien huserar också däcktillverkaren Marangoni, som experimenterar med färgglada däck – om än bara som showdäck. Men det ger gott om uppmärksamhet.

Däcktillverkarna är villiga att experimentera. En sak är dock alla experter som DäckDebatt intervjuat

överens om; säkerhet och funktion står alltid i första rummet – och det begränsar förstås möjligheten till utsvävningar...

Diskussioner med designfolk inom bilindustrin tyder på att det främst är på däckens sidor som det kommer hända spännande saker de närmaste åren. Färgade får vi kanske leva och köra utan, men att spännande mönster är nästa steg är de flesta i branschen överens om.





GIUGIARO

- inte bara vackra bilar

Snygg design och god funktion kan gå hand i hand. Det menar holländska Vredestein, som har jobbat med designbyrån Giugiaro Design sedan 1997.

GRUNDARE AV GIUGIARO Design är Giorgetto Giugiaro. Italienaren föddes 1938 och jobbade för Fiat, Ghia och Bertone innan han 1968 startade eget under namnet Italdesign.

Giorgetto Giugiaro är "skyldig" till klassiker som Alfa Romeo Giulia Sprint GT, Lotus Esprit och Maserati Ghibli och första generationen VW Golf.

Idag ägs Italdesign av Volkswagen Group. Det är underdivisionen Giugiaro Design som tar emot uppdrag när det gäller industridesign. Företaget har bland annat designat dryckesflaskor, espressomaskiner, hjälmar - och ett flertal olika däck för Vredestein.

Samarbetet inleddes 1997. Sedan dess har Giugiaro Design formgett flera serier däck, till exempel sommardäcken Ultra Cento och Ultrac Sessanta samt vinterdäcken Wintrac Xtreme. Det är däck som inte bara varit förnyande vad det gäller design, utan som också vunnit pris i stora däcktester.

- Samarbetet har slagit extremt väl ut, speciellt i Italien där Giugiaro är stor. I Norden kanske inte alla känner till Giugiaro, men många uppskattar god design, säger Bo Månsson, VD för Vredestein i Skandinavien.

- I dag tittar konkurrenterna avundsjukt på oss, det är alltid tufft att komma in som tvåa på ett sådant här område.

Bo är hemlighetsfull inför framtiden, men nyheter är att vänta.

- Slitbana och sidovägg inbegrips i denna design. Vredestein arbetar med att däckmönstret ska få harmoni med sidoväggen på ett ännu tydligare sätt än i dag.

Även om däcken är fina att se på är det en annan egenskap som går före allt annat: Funktion.

- Kraven ökar när det gäller prestanda och bullernivå. Detta begränsar möjligheterna avseende design på slitbanan. Men funktion måste få styra, säkerheten är viktigast, fastslår Bo Månsson. ■



MARANGONI - färg föder framgång

Biltillverkarna skapar uppmärksamhet med konceptbilar. Hur ska en däcktillverkare få uppmärksamhet för sina senaste innovationer och mönster? Italienska Marangoni har svaret.

MARANGONIS SPECIALITET är att ta fram unika bilar som förses med färgade däck. Det hela började i november 2008 med Alfa Romeo Mito M430. Siffrorna i namnet indikerade att bilen fått designen inspirerad av Ferrari F430.

Saxdörrar, trimmad motor och flera andra uppgraderingar kommer i skymundan när man får syn på de knallröda däcken. Däckmodellen Mythos pigmenterades och utställningsbilen rullade på dimensionen 225/35 R18. Anrättningen matchades med de svarta fälgarna Oxigin Crystal i 8x18 tum.

Bilen visades på ett flertal mässor under 2009 och den mediala uppmärksamheten blev rejäl.

Året efter följde Marangoni upp succén med en Nissan 370Z med efternamnet Z-Hydro. Ett avancerat system i bilen skapade oxyhydrogen, som med hjälp av vatten minskar utsläppen av kolväten.

Vattnets centrala del i tekniken gjorde att man valde en blå färg för modellen M-Power som vid tillfället inte fanns på marknaden. Nissan 370Z Z-Hydro fick fälgarna Oxigin Vierzehn Oxrock i svart högglanspolering.

Årets bil är döpt till Giulietta G430 iMove Marangoni. Den nya Alfa Romeo-modellen har ännu en gång inspirerats av en Ferrari, den här gången F430 Scuderia. I kupén finns dockningsstation för iPad och

i bagageutrymmet ligger en Segway. Men det är de gröna däcken M-Power iGreen som verkligen får bilen att sticka ut.

Marangoni har tillsatt ett grönt fluorescerande ämne i däckens gummiblandning. Fälgarna som matchar heter Barracuda Karizzma och är 8,5 tum breda och 19 tum höga medan däcken har dimensionen 235/35 R19.

Bilen ska likt sina föregångare visas upp på ett tiotal mässor under året. Det blir även aktiviteter mot press och bland annat har engelska Auto Express redan kört bilen.

Varumärkeskännedomen för Marangoni får sig en prisvärd skjuts varje gång en ny bil tas fram. ■



Årets Marangoni-bil är döpt till Giulietta G430 iMove Marangoni. Den har ett grönt fluorescerande ämne i däckens gummiblandning (däckens dimension 235/35 R19).



FRÅGOR OCH SVAR OM FRAMTIDENS FORMER

DäckDebatt har intervjuat tekniker och formgivare från både däck- och bilindustrin om däckens framtida färger och former och om däckdesignens betydelse för bilarnas design.



Magnus Lord-Arenander
Goodyear Dunlop Nordic

Hur kan däck bli mer attraktiva som designelement?

– Sidoväggarna ska bli elegantare. Renare design gör det enklare att uttyda modellnamnet. Själva däckmönstret följer också trender, men prestanda och säkerhet går alltid före hos oss, det skulle vi aldrig kompromissa med.

Har Goodyear Dunlop varit involverade i några konceptbilar där man gett däckerna speciell design?

– Ja, en av de senaste skapelserna är elbilen Pininfarina Bluecar, där Dunlop har bidragit med sina extra aerodynamiska konceptdäck.

Har ni några produktionsdäck som specialdesignats för en specifik bilmodell?

– Tidigare togs det fram däck för supersportbilar, där dessa var designade från grunden för att passa en specifik bilmodell. Nu tittar vi på vad vi har i vår portfolio och modifierar en grundmodell för att den ska passa en biltillverkarens önskemål. Detta kan innebära att vi alternerar mönsterdesign, gummiblandning och/eller själva uppbyggnaden.

Tror du att vit text på däcksidor kommer att bli modernt igen?

– För vanliga personbilar kommer det nog inte bli trendigt igen. Men på lite tuffare fyrhjuldrivna fordon kommer det fortsätta att vara en trend eftersom det matchar den lite hårdare designen på denna biltyp. I framtiden tror jag vi kommer få se andra designelement, men jag kan tyvärr inte berätta vad vi håller på att undersöka på det området.

Finns det en framtid för helt färgade däck, i andra kulörer än svart?

– För speciella event och PR-aktiviteter finns det kanske en marknad. Jag är dock tveksam till att det finns sådana önskemål från kunder. Färgade däck skulle troligen ruinera helhetsbilden av bilen eftersom däckerna skulle vara allt för dominerande. Folk bryr sig om bilen och fälgarnas design, inte så mycket om själva däckerna. Och eftersom bilar finns i så många speciella färger skulle det vara extremt svårt att få fram däck som matchar dessa karosfärger. När det gäller cykeldäck finns dessa redan färgade, men det är ett annat kapitel och där är inte vi involverade.



Hur ser framtiden ut för däckdesign hos Goodyear Dunlop?

– Det blir fler och fler aerodynamiska element. Jag är alltså rätt säker på att vi kommer att fokusera på prestandaorienterad design framför visuell. För att få fram ett testvinnande däck i den hårda konkurrens som råder måste du först fokusera på tekniken, sedan kan man titta på hur den visuella delen kan förbättras. ■

PS.

Nyligen hörde DäckDebatts utsände hur en Goodyear-medarbetare med mycket god insyn i den framtida utvecklingen rådde försäga sig i en diskussion om däckdesign. Denna förslupna mening tydde helt klart på att Goodyear har något på gång just när det gäller däck och färg.





Martin Kropp
designer, Volkswagen

Vad tycker en designer om däck, är det komponenter som är ett nödvändigt ont eller är det snygga element?

– I rätt storlek är det snygga element och för en Volkswagen en mycket viktig beståndsdel av helhetsbilden. Hjulen är fortfarande det kraftövertagande konceptet på våra bilar idag. Ett fortskaffningsmedel är trots allt grundidén med bilen för de flesta bilägarna. Undantag för vissa entusiaster och samlare.

Berätta lite om designade däck på några av era konceptbilar? Varför valde man att även designa däcken i dessa fall?

– Ett exempel som jag minns är Tiguan Concept från 2006, där färgkonceptet var genomgående och även representerat i slitytans botten. Däremot var själva mönstret gummisvart. Vi har inte gjort någon uppföljning av detta på efterföljande konceptbilar.

Går inget att sätta i produktion?

– Jo, jag vet att när VW Passat CC lanserades så var den modellen utrustad med Continentals punkteringssäkra däck. Det talades om att inga andra märken fick använda dessa däck, i alla fall initialt.

Jobbar ni med däckens form, profil och bredd redan i inledningskedet av en bildesign eller kommer däck och fälgar in senare i en separat process?

– Profil och bredd på däcket i kombination med fälgstorlek kontra ytterdiameter på däck diskuteras och planeras intensivt i ett tidigt skede. Egentligen redan innan designfasen börjar. Ibland förbereder vi "proportionsmodeller" i 1:1-utförande som representerar

grundvolymen för bilen och valda hjulstorleken. Detta för att kunna utvärdera bland annat sådana saker. På VW finns det också vissa interna föreskrifter om graden av komfort som olika profilhöjder medger. Startpunkten för fälgdesignen varierar. Vi har en separat avdelning som jobbar med fälgdesign, ibland så "levererar" vi från exteriördesign fälgförslag som utarbetas i riktning för serieproduktion av fälgavdelningen. I de flesta fallen utarbetas ett fälgprogram som tillval till den kommande bilmodellen, med varierande design och fälgstorlek men där ytterdiametern förblir den samma och således med anpassad höjd av sidoprofilen. En annan punkt är att på VW behåller man bredden på däck/fälg-kombinationen med hjälp av olika anpassade fälgoffset för de olika däckdimensionerna.

Tror du att vit text på däcksidor kommer att bli modernt igen?

– Det gjordes förfrågningar kring vita däcksidor, alltså inte bara text, för ett av våra projekt, men tyvärr så var kvaliteten och säkerheten inte tillräcklig för serietillverkning. Trots det så kanske det finns framtidsut-

sikter för invulkade dekorfält eller linjer som ligger skyddade från smuts och normalt slitage.

Kommer helt färgade däck någonsin att slå igenom?

– Hitintills har inte de infärgade däcken klarat hastighets- eller säkerhetsnormerna. Personligen har jag svårt att tänka mig att de slår igenom utseendemässigt på grund av att de med största sannolikhet, och till största delen av sina aktiva dagar, körs omkring nedsmutsade.

Hur ser den ultimata däcksidan ut ur designerperspektiv?

– Jag föredrar när sidoflanken går något utanför fälgkanten, alltså skyddar fälgen. Det ger lite extra breddbetoning. Men enligt mina efterforskningar här så har de däcken i vissa områden sämre tekniska prestanda och egenskaper. Personligen gillar jag däck med en något kantigare, tydligare övergång från flank och slitbanan. Det förtydligar förhållandet mellan karosseri och däcket/hjulet. Det förutsätter naturligtvis att karossen och hjulhusspegeln ligger i en gynnsam linje med däcksidan. ■





Peter Bogenschütz
Continental

Hur kan däck bli mer attraktiva som designelement?

– Genom användning av färg, absolut. Vi ser en potential i att erbjuda däck med färgelement, som bokstäver eller olika mönster, men absolut inte på slitbanan. Detta kommer att visas inom en snar framtid i begränsade upplagor på vissa intressanta marknader. Vi gör det här för kunder som kan tänka sig att betala en del extra. Längre fram i tiden kan det också hända mer på det området...

Har Continental varit involverade i några konceptbilar där däcken fått speciell design?

– Ja, sedan år 2000 har vi gjort fem till tio så kallade konceptdäck per år tillsammans med våra största kunder. Med konceptbilar är "allt möjligt" eftersom dessa bilar oftast inte är tänkta att köras med.

Har ni några produktionsdäck som specialdesignats för en specifik bilmodell?

– Nej.

Tror du att vit text på däcksidor någonsin kommer att bli modernt igen?

– Däck med vit text har en väldigt traditionell produktionsteknik, som inte passar med produktion av moderna prestandadäck. Men med nya tekniker kan liknande stilar kanske bli efterfrågat igen, ungefär som det jag avslöjade lite om i första frågan.

Finns det en framtid för helt färgade däck, i andra kulörer än svart?

– Nej, slitytan är ett rent funktionellt område med bara ett syfte; att skapa maximalt grepp och högsta säkerhet vid alla väderförhållande. Detta är definitivt bara möjligt med svarta gummiblandningar. Och med tanke på hur skitiga vägarna är skulle det nog inte vara så snyggt.

Hur ser framtiden ut för däckdesign hos Continental?

– Vi som är produktdesigners har klara mål. Det är att skapa:

1. Visualisering av tekniska framsteg och innovationer.
2. Differentiering på konkurrensområdet.
3. Produktrelaterad varumärkesidentitet.

– Eftersom Continental växer på alla marknader, och alla marknader har olika beteendemönster, måste vi skapa nya, innovativa och i köparnas ögon attraktiva däckdesigner. ■





Andreas Nilsson
Volvo Design

Vad tycker en designer om däck, är det komponenter som är ett nödvändigt ont eller är det snygga element?

– Däck är ju en del av hjulen och de har en stor betydelse för hur man uppfattar en bil. Däcken kan förstärka eller motarbeta en karaktär som vi strävar efter att förmedla genom designen.

Berätta lite om designade däck på några av era konceptbilar? Varför valde man att även designa däcken i dessa fall?

– För att som jag nyss nämnde tidigare förstärka intrycket. Som på ACC, där vi tog fram ett rejält grovt däck för att visa att det var en SUV som vi jobbade med och inget annat. På en konceptbil kan man göra saker som inte går att göra i produktion och då passar vi på att testa lite olika idéer, som mönster, färger, udda profiler och dylikt.

Går inget att sätta i produktion?

– Mönstret på slitytan har högst funktionell design. Det är utformat för högsta möjliga säkerhet genom grepp och andra egenskaper, det kan vi aldrig pruta på. När det gäller xc90 valdes just ett Conti-däck som var väldigt personbilsaktigt. Jag fick möjlighet att finjustera däcksidan för att få det att se lite tuffare ut. På

xc70 var det liknande förutsättningar. Mönstren är inte unika för Volvo, utan sitter även på andra märken. Min kollega Stefan Jansson, som arbetade med xc70, brukar skämta om att däckets är hans mest sålda design.

Jobbar ni med däckens form, profil och bredd redan i inledningskedet av en bil-design, eller kommer däck och fälgar in senare i en separat process?

Däckdesign för produktion kommer oftast sent i projektet. Även fälgar ligger senare, eftersom vi vill anpassa dem till den valda designen så att de harmoniserar. Däremot jobbar vi i ett tidigt skede mycket med vilken dimension/bredd/profil vi ska ha, så att vi får de proportionerna vi vill ha. Hjulen är bland det viktigaste verktygen vi har för att skapa en viss attityd hos ett fordon. Blir hjulen för små kan bilen se ut som en häst med alldeles för korta ben, i stället för ett ståtligt galopperande fullblod!

Tror du att vit text på däcksidor kommer att bli modernt igen?

– Tveksamt, men vi kanske kommer att få se ingjutna detaljer i däck med olika funktioner.

Kommer helt färgade däck någonsin att slå igenom?

– Bara om man kan lösa UV-degraderingsproblematiken. Sedan tror jag att neutrala färger alltid kommer vara det vanligaste eftersom det är ett säkert kort till alla färger på bilen. Man kan ju tänka sig att jobba med färgmönster för att simulera mer form än man har i däckets.

Hur ser den ultimata däcksidan ut ur designersperspektiv?

– Det beror på bilen, men på många konceptbilar jobbar man med att integrera däckets i fälgen för att framhäva någon egenskap kraftigare. ■



VAD ÄR LÖNSAMMAST FÖR DIG?

Ditt däcklager har sina specifikationer och mål, men framförallt sina möjligheter. Vår prioritet är att erbjuda en optimal, anpassad lösning baserad på dina behov och önskemål.



ENTRESOL



DÄCKSTAPLING



DÄCKKOMPAKT



DÄCKMAGASIN

STORA VOLYMER?

Fråga efter en helautomatiserad lösning. För nydäck, entreprenad, LV och PV!



Svenska Lager

ENTRESOL, STÄLLAGE OCH LYFTHJÄLPMEDEL



Svenska Lager slab AB | Telefon växel. 046-540 7001
www.svenskalagersystem.se

NYHET!



NYHET! ZEON LTZ

Ett helt nytt SUV däck från Cooper som väcker uppmärksamhet. Hybriddäck som fungerar på både landsväg och skogskörning. En blandning mellan det populära ATR däckets och det lite grövre S/T. Däckets kommer i dimensioner från 18-22".



COOPERTIRES
DON'T GIVE UP A THING.

Pro:imp

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



Mattias Cindric
Saab Design

Vad tycker en designer om däck, är det prylar som är nödvändigt ont eller är det snygga element?

Däcken/hjulen är basen för en bils utseende. Position, storlek och själva designen är mycket viktig. Det gör bilens "stance" – bas.

Berätta lite om designade däck på några av era konceptbilar? Varför valde man att även designa däcken i dessa fall?

SAAB är sparsmakade med själva däcken/däckmönstret. Dimensionen är däremot mycket viktig och även fälgarnas utformning.

Finns något från konceptdäcken som kan sättas i produktion?

Nästan allt kan produceras. Det beror mer på produktionsteknik än design – men först och främst är frågan om det är kommersiellt intressant.

Jobbar ni med däckens form, profil och bredd redan i inledningskedet av en bildesign eller kommer däck och fälgar in senare i en separat process?

Som sagt, hjulen är basen och kommer därför först. Kanske inte utsett initialt men däremot position och storlek mot karossen. Generellt sett vill vi ha hjulen ut i hörnen och så flush mot kaross-sidan som möjligt. Även spelet mellan däck och hjulöppning är av vikt.

Tror ni att vit text på däcksidor, eller vit text på däck, kommer att bli modernt igen?

Kanske text, men säkert grafik på däcksidor. Renault visar i år på Genève's bilmässa en konceptbil med grafik på däcksidor som smälter samman med fälgdesignen.

Kommer helt färgade däck någonsin att slå igenom?

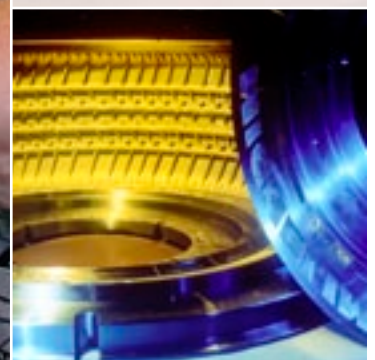
Inte helt omöjligt. SAAB hade mörkt blå däck på konceptbilen 9X, 2001.

Hur ser den ultimata däcksidan ut ur designerperspektiv?

Olika från olika typer av bilar. Ett svar skulle kunna vara att däcksidans konstruktion är så flexibel som möjligt för att ge designern maximal frihet. ■



På årets bilsalong i Genève premiärvisades Saabs senaste konceptbil Phoenix sedd med stöddiga 20-tumsfälgar skodda med Michelindäck i dimensionen 245/45.



”Däckens prestanda är absolut prioriterade”

I samband med lanseringen av Michelins nya vinterdäck Latitude X-Ice North fick Däckdebatt en pratstund om däckdesign med Pascal Couasnon, chef för global teknisk kommunikation på Michelin.

”I MITTEN AV 80-talet började vi – liksom flera av våra konkurrenter – titta allt mer på däckens utseende. Vi gjorde en hel del undersökningar om vad folk tyckte och tänkte och fick bland annat indikationer på till exempel att däck på stora lyxiga bilar inte bör se ”bullriga” ut – alltså med stora grova klackar – och att sportiga bilar bör ha däck med ”sportiga” mönster. Men vi har också gjort många undersökningar som entydigt visar att kundernas tre överlägset största prioriteringar vid däckköp är säkerhet (bromsegenskaper), hållbarhet (många mil) och snålhet (lätttrullande).

Det är alltså däckens prestanda som är absolut prioriterade, men

vi har alltid med tankar om däckens utseende redan i början av utvecklingsarbetet av ett nytt däck. Om vi kan göra positiva utseendemässiga förändringar utan att det påverkar däckets egenska-



Pascal Couasnon, chef för global teknisk kommunikation på Michelin.

per negativt gör vi förstås det, och ofta är det så att även små små justeringar kan förändra mycket utan att det går ut över däckens prestanda.

Samma sak gäller komfortförbättringar. Det kan till exempel räcka med två procents ändring av en vinkel på en klackkant för att märkbart sänka ljudnivån, och ger detta inga negativa konsekvenser på däckets prestanda så gör vi förstås det.

Vi samverkar en del med bilföretagens designavdelningar, men gör aldrig ett speciellt däck för en specifik bilmodell – utom förstås när det gäller konceptbilar.

Under andra halvan gjorde vi en hel del försök med färgade däck

i olika former och funktioner, men resultaten var inte särskilt uppmuntrande. Vi kunde t ex notera att de flesta människor tycker att färgade däck är kul – men inte seriöst. Och flera färger på samma däck ger en orolig känsla.

Vi noterade också att färger håller dåligt på däcksidorna som flexar hela tiden medan färgen i slitbanan håller och smuts fastnar inte, den slits bort hela tiden. Färgade däck kostar mer och folk är som sagt rationella, vi har kommit fram till att de inte vill betala extra för en egenskap som de inte prioriterar.

Men vi tittar på andra visuella egenskaper hos däck och de tror vi mycket mer på än färgade däck.” ■

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 däckslitage 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.





Arbetsmiljöverket inspekterade olika

När Arbetsmiljöverket skulle inspektera däckbranschen gick det snett. Inspektörerna inspekterade olika, bristerna i samordning var möjligen större än de brister som upptäcktes ute på verkstäderna.

ARBETSMILJÖVERKETS (AV) unika och landsomfattande inspektionsprojekt av däckbranschen är avslutat. DäckDebatt har tagit del av projektets slutrapport, som andas befogad självkritik. Samtidigt lider den av att inte kunna peka på snabba effekter av arbetsmiljöåtgärder.

Avdelningschef Boel Callermo menar att rapporten ger en väldigt

avskalad information. Projektet har haft en samsyn om vilka brister som skulle prioriteras. Siffrorna förmedlar därför enligt AV ett större glapp i enhetligheten än det var i praktiken.

Projektets omedelbara effekter på däckbranschens arbetsmiljö kan vara svåra att mäta. Men medvetenheten har ökat, erfar DäckDebatt. Numera förekommer knappast

annonser för balanseringsmaskiner utan lyfthjälpmedel. Detta återspeglar ökade krav på maskinleverantörerna från däckverkstäderna. Branschföreträdare tror också att den gemensamma förståelsen har ökat.

– Det finns en mycket god vilja från arbetsgivarna att måna om sina anställda så att de har bra arbetsförhållanden, säger nationella projektledaren Minke Wersäll. Man

har också uttryckt tacksamhet för de verktyg som vi delat med oss av.

Stora kulturskillnader

Men trots fokus på enhetliga kravnivåer fanns det alltså stora kulturskillnader mellan myndighetens distrikt och deras bedömning av brister. En gemensam checklista med genomarbetat tillsynsstöd räckte inte till. AV tror att ojämna

► heterna till viss del kan förklaras av att myndigheten för bara tio år sedan bestod av tjugo självständiga myndigheter.

Ett stort antal däckverkstäder inspekterades 2007–2008 i distriktet Stockholm, Uppsala och Gotland (IMS). Myndigheten fann belastningsbesvär av tung hantering i stressig miljö och explosionsrisker i samband med pumpning av större däck.

Under 2009 inspekterades däckbranschen i samtliga distrikt, förutom IMS. Man avgränsade sig till verkstäder med minst två anställda och fokuserade på belastningsergonomiska arbetsmiljörisker. Målet var 490 besök, resultatet blev 725 besök på 452 arbetsställen.

Från däckbranschens sida ställde man sig positiv till AV:s projekt. Däckverkstäder hade i stort sett aldrig inspekterats tidigare. Därför var det naturligt för Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) att samarbeta inom ramen för sin roll som intresseorganisation.

– Vår bransch utvecklas som alla andra branscher. Den befinner sig



– Det finns en mycket god vilja från arbetsgivarna att måna om sina anställda så att de har justa arbetsförhållanden, säger nationella projektledaren Minke Wersäll.

i dag ljusår från situationen på 1950-talet. Att komma in i en modern kundmottagning eller verkstad ger helt andra intryck hos kunden, säger DRF:s vd Anders Karpesjö.

Stora skillnader i krav

395 verkstäder (87 procent) fick inspektionsmeddelande (IM) med krav på åtgärder. Totalt ställdes 2651 krav och redan här visade sig de kulturella skillnaderna. Det genomsnittliga antalet åtgärdskrav per IM var 6,7, men det fanns stora skillnader mellan distriktet.

Fullständigt överlägsen i antalet krav per IM var Västerbottendistriktet med i genomsnitt hela 15 krav per IM. Även Norrbotten utmärkte sig med 9,2 krav, liksom Dalarna-Gävleborg med 9 och Skåne med 8,4 krav.

Dessa fyra distrikt utmärkte sig även i antalet utdelade inspektionsmeddelande. Västerbotten toppade igen genom att lämna IM till varanda inspekterad verkstad. Övriga tre var inte så mycket sämre; IM delades ut till mellan 91 och 94 procent av inspekterade verkstäder.

I snitt gjordes uppföljande besök hos hälften av de inspekterade verkstäderna. I topp låg distriktet Östergötland-Södermanland med 97 procent återbesök. Men här fanns också skillnader, på så sätt att man kunde utnyttja uppföljningarna för en konstruktiv dialog med verkstäderna. Nationella projektledaren Minke Wersäll var pådrivande för detta.

– Varje uppföljningsbesök gav oss möjlighet att berömma arbetsgivaren för de arbetsmiljöåtgärder som gjordes. Det tror jag underlättar en bestående förändring, att arbetsmiljöarbetet blir en naturlig



– Enhetliga bedömningar är en av de frågor vi prioriterar allra högst inom Arbetsmiljöverket, säger Boel Callermo, avdelningschef inspektion Mitt.

del i verksamheten. Och då fortlever den därför att den känns meningsfull.

– Den här statistiken bekräftar våra erfarenheter från när projektet pågick. Vi fick jobba oerhört hårt med att få likvärdiga bedömningar i hela landet. Jag reste personligen runt för att försöka få fason, säger Lasse Dahlqvist, HR-chef (Human Relations) på däckedjan Vianor.

– Det slutade med att vi begärde centrala överläggningar med Arbetsmiljöverket. Då hade vi fått in totalt över etthundra krav på våra verkstäder. Olika distrikt kunde ställa helt olika krav på samma fenomen. Det var omöjligt att svara på, fortsätter han – men framhåller också att dialogen med den nationella projektledningen var mycket god.

Vianor är en däckedja som äger sina verkstäder, och i slutändan underlättade det i dialogen med Arbetsmiljöverket. Men de flesta av DRF:s kedjemedlemmar består av självägda verkstäder, och där var det svårare för myndigheten att ta ett samlat grepp. Branschen består till över 90 procent av småföretag med färre än tio anställda.

– Vi fick en del spridda signaler från medlemmar, men jag bedömer att den absoluta merparten av svårigheterna gick oss förbi. Dels hade DRF inget mandat att förhandla, dels så var det naturligtvis svårt för en enskild verkstad i till exempel Västerbotten att ha kläm på hur inspektörerna agerade i ISG (Västra Götaland & Halland). Men vi hade kontinuerlig dialog med myndighetens projektledning, förklarar Anders Karpesjö.

DRF tror att det här hade kunnat motverkas med ett annat upplägg. Projektet var nationellt och

skulle täcka hela däckbranschen. Det var indelat i fyra faser: (1) Central planering; (2) Kickoff för distriktens kontaktpersoner; (3) Inspektioner; (4) Uppföljningsbesök och utvärdering.

– Fas tre och fyra baserades på de enskilda inspektörernas arbete. Arbetsmiljöverket hade kunnat göra halt efter inspektionerna. Då hade den nationella projektledningen och distriktet kunnat utvärdera inspektörernas iakttagelser. Och då hade man kanske kunnat få till stånd en mer likvärdig bedömning, oavsett om det gällde en verkstad i Västerbotten eller Göteborg, föreslår Anders Karpesjö.

– Att vi gör enhetliga bedömningar är en av de frågor vi prioriterar allra högst inom Arbetsmiljöverket. Det är en krävande uppgift att göra enhetliga bedömningar över landet, mellan distrikt och enskilda inspektörer. Ibland finns det förhållanden som gör att situationen inte är fullt ut jämförbar mellan två arbetsplatser, säger Boel Callermo, avdelningschef inspektion Mitt. ■



Lasse Dahlqvist, HR-chef (Human Relations) på däckedjan Vianor.

Fakta om inspektionsprojektet

Arbetsmiljöverket planerade minst 500 förrättningar. Totalt inspekterades 452 verkstäder med två eller flera anställda. Sammanlagt utfördes 725 besök inklusive uppföljningsbesök. Av 395 IM (inspektionsmeddelanden) ledde sex till beslut om föreläggande eller förbud. Åtta ärenden skickades till länsrätt/förvaltningsrätt för utdömande av sanktionsavgift, med anledning av obesiktigade luftbehållare till tryckluft och kvävgas. Ett antal ärenden är hittills avgjorda. I Mitt-distriktet i Linköping har domstol avgjort två ärenden och i ett ärende har arbetsgivaren medgivit underlåtenhet och betalat sanktionsavgiften.

Förekommande områden och krav i IM

Belastningsergonomi: manuell hantering av hjul i och över axelhöjd; Lyft hjälpmedel vid balansering; manuella lyft utan hjälpmedel; hjälpmedel vid säsongförvaring. Teknik: rutiner för säker pumpning; rutiner för säker svetsning; lastöppning med självstängande grind. Yrkeshygien: risker vid hantering av kemiska produkter; kunskaper om buller och vibrationer. Medicinska och sociala frågor: medicinsk kontroll vid buller och vibrationer. Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM): rutiner för SAM.

KINERGY^{ECO}

Kinergy Ecos (K425) bränslebesparings teknik har utvecklats genom att kombinera nya material som kiseldioxid partiklar i nano-skala och med hjälp av nya blandningstekniker. Denna teknik bidrar till att förbättra både bränsleförbrukningen och bromsprestanda.



New

KINERGY^{ECO}

New

VENTUS
PRIME²





Fågel Fenix landade i god arbetsmiljö

Företaget brann upp – men upp stod sedan ett nytt och bättre företag med modern arbetsmiljö och genomarbetat skydd mot både bränder och ljusskygga individer. **TEXT OCH FOTO** Anders Karpesjö

PÅ MORGONEN ONSDAG den 10 september 2009 fick H-P ett brand-samtal för andra gången på kort tid. Första gången två månader tidigare gällde det en troligen anlagd kabelbrand. Nu hade hela verkstaden brunnit upp tillsammans med den intilliggande pizzerian.

– Katastrof. Över en natt förändrades tillvaron. Sex bilar brann inne, däckhotellets 450 förvaringar förintades i lågorna, berättar Heinz-Peter "H-P" Adlung, som då var anställd på Glädjens Däck & Bilverkstad i Upplands Väsby.

Ett intensivt halvår följde för att verksamheten skulle överleva. När resan var över hade den tidigare ägaren dragit sig ur och ett nytt företag sett dagens ljus: PRODOB – Professionell Däck- & Bilservice, medlem i Däckspecialisternas Riksförbund och verksam i Däckteam-kedjan. En modern variant på Fågel Fenix.

– Utan en fantastisk uppslutning från kunderna hade det inte gått, konstaterar H-P.

Glädjens Däck & Bilverkstad var en av de första verkstäder som insp-



I de nya lokalerna är allt farligt avfall väl skyddat och kan lätt flyttas om brand skulle uppstå.

ekterades av Arbetsmiljöverket. Man kan säga att inspektionen var en del av myndighetens lärande, eftersom däckverkstäder dessförinnan inte hade synats i sömmarna.

H-P minns att man fick visa inspektören hur saker och ting fungerade i praktiken. Men diskussionerna var positiva och myndigheten tillförde en hel del positivt. Det tog H-P och hans medarbetare med sig när de startade den nya verksamheten.

– Jag ringde både kommunens Miljö & Hälsa och Arbetsmiljöverket. Dom blev väldigt förvånade när vi ville att de skulle komma ut och se hur vi hade tänkt lägga upp skyddet, förklarar H-P.

– I korthet kan man väl säga att båda skakade på huvudet och tyckte ungefär "Vad ska vi göra, ni har ju redan tänkt efter!"

– Men för oss var det väldigt värdefullt.

Flera av de åtgärder som PRODOB vidtagit i nya verkstaden har direkt bäring på personalens tidigare erfarenheter. Alla ingångar har utrustats med fysiska hinder som i praktiken är omöjliga att forcera. Men om det skulle uppstå brand igen så står till exempel spilloljan på pall närmast porten, för att det ska finnas en chans att evakueras. Och oljefaten är inte bara lätta att flytta, de står på eller i invallningar så att allt eventuellt läckage kan kontrolleras. Däcklagret har sprinklersystem. Ergonomiska hjälpmedel finns.

Etableringen av den nya verkstaden har skett på ny adress.

Investeringarna hölls på så låg nivå som möjligt, men PRODOB har ändå fyra välutrustade och fräscha arbetsstationer. Lyftarna köptes begagnade, sen blåstrade man och målade om på egen hand. Belysningen är placerad så att den finns där man behöver den.

Huvudägaren H-P tillsammans med delägarna Kenneth Mattfolk och Krister Rudd samt Björn Ernström (ej verksam i företaget) var mycket stolta. 175 personer kom till PRODOB:s invigning i slutet av mars 2010. Verksamheten startade därefter den 1 april.

Före branden hade det gamla företaget en omsättning på drygt tio miljoner kronor. PRODOB:s första budget är blygsam och har redan överträffats. Omsättningen just nu ligger på över sju miljoner, bokslut sker efter halvårsskiftet. ■

Fotnot. Fenix var en helig fågel bland annat i faraonernas Egypten. Enligt en myt brändes Fenix på ett bål och ur askan uppstod en förnygrad gestalt.

Bra jobbat av Bandag

De nya BDM1 och BRM1



Kvalitetsregummeringar för tuffa jobb!

Tuffa grejer som du kan lita på är det som håller din verksamhet igång? Bandag introducerar två nya premiumdäck för On/Off-körning. Båda produkterna har en helt ny design och gummiblandning som gör dem extremt tuffa när det gäller tålighet mot skärskador, genomslag och slirskador. Bäst av allt är att de ger mycket långsamt slitage och utmärkta köregenskaper.

- BDM1 – Bandag Drive Mixed – ger överlägset grepp, även på de tuffaste underlagen.
- BRM1 – Bandag Rib Mixed – är ett flexibelt däck för "alla positioner" för On/Off och citytrafik.

De nya Bandag BDM1 och BRM1, kostnadsbesparande regummeringar som du kan lita på för alla jobb!

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

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

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

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

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



NO DETOURS.

www.bandag.eu

Arbetsmiljöverket aviserar bärgningsförbud

ARBETSMILJÖVERKET HAR för avsikt att förbjuda bärgning utefter hela E4:an i Stockholms län, inklusive Essingeleden. Undantag medges om det finns en TMA-bil på plats eller om vägen är avstängd. Förbudet ska träda i kraft den 1 oktober enligt Arbetsmiljöverkets planer.

Förbudsplanerna framkom vid ett informationsmöte den 3 mars. Näringslivet representerades av Assistanceskåren, Falcks Räddningskår, Storstockholms Bärgningstjänst, Däckspecialisternas Riksförbund – DRF och Scania. Flera myndigheter deltog, förutom Arbetsmiljöverket även Transportstyrelsen, Trafikverket och Stockholmspolisens.

– Vi genomför nu i Stockholm, tillsyn av bilbärgningsbranschen, säger Mikael Roos på Arbetsmiljöverket. Om det slår väl ut kan det spridas vidare över landet och på sikt även däckbranschen.

– Bakgrunden för vårt ställningstagande är de stora riskerna som råder inte minst för bärgarnas personal, förklarar Mikael Roos. Det

här steget är ett nödvändigt försök för att minska riskerna för de som arbetar på väg.

Näringslivets representanter reagerade överlag positivt på Arbetsmiljöverkets avsikt. Det innebär att myndigheten sätter ned foten och



FOTO Anders Karpesjö

– Vi måste agera för att minska riskerna för anställda vid Break Down, säger Mikael Roos på Arbetsmiljöverket.

sätter gränser. För närvarande är det arbetsgivaren som har hela ansvaret.

– Förbudet är på sikt positivt, säger DRF:s vd Anders Karpesjö. Det kommer att röra om i grytan med samtliga berörda myndigheter. Ett tvärstopp på grund av en bärgning eller ett hjulskifte kan snabbt få stora samhällsekonomiska konsekvenser. Det här borde innebära att Break Down etableras som företeelse och att det blir en helhetsyn på problemet, hoppas Anders Karpesjö.

Även Trafikverket ser möjligheter. Det kan ge vind i ryggen så att fler Assistansbilar kommer ut på vägarna som kan erbjuda TMA (Truck Mounted Attenuator). Men om Arbetsmiljöverket vidgar förbudet över hela landet så kan det leda till resursproblem.

Inför ett kommande beslut bjuds nu näringen in till nytt rådslag den 18 april. Därefter kommer sannolikt ett drygt 40-tal bärgningsföretag i Stockholms län att föreläggas förbudet. ■

IN MEMORIAM



Torsten Andersson, Ewald Andersson Gummi AB i Norrköping, har efter en lång tid i däckbranschen gått ur tiden. Torsten axlade i början av sjuttioalet ansvaret för familjeföretaget E.A. Gummi AB, ett företag som etablerade sig i däckbranschen redan 1939 och som sedermera också inrymde Däcktjänst i Norrköping. Torstens branschkunskaper utvecklades och dominerades av kedjemedlemskapet i Däckarna. Vidare lämnade Torsten ett stort gentlemannaskap efter sig och via medlemskap i Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) en omfattande branschstolthet.

Däckspecialisternas Riksförbund
gm Sven-Erik Fritz

Anderstorp Däck AB

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

ADAB levererar!

Snabbt – Över hela landet inom 24 timmar!

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

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

www.anderstorpdeck.se

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

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

Välkommen!



www.anderstorpdeck.se

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



**“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



Man ska inte behöva vara däckspecialist för att köpa vinterdäck

VINTER INNEBÄR SNÖ, is och besvärligare väglag. I det hela taget har vägtrafiken under förra vintern och så långt under denna vinter fungerat väl och nyligen rapporterades det om att trafiksäkerheten i Sverige har ökat markant de senaste åren – något som är mycket glädjande.

Vårt avlånga land präglas av skilda vinterförhållanden. Tidigare använde nästan hälften av Skånes bilförare sommardäck på vintern medan dubbdäck användes på i stort sett varje bil norr om Dalälven. För att förbättra trafiksäkerheten på vintern infördes därför vinterdäcklagen för drygt tio år sedan. Den medför att bilar, lätta lastbilar samt bussar på högst 3,5 ton ska vara försedda med vinterdäck från början av december till slutet på mars när vinterväglag råder. Studier har därefter visat att antalet döda och skadade i vintertrafiken minskat vilket är mycket positivt.

Men som bilägare ställs man ofta inför svårigheter när man ska införskaffa nya vinterdäck. Det finns nämligen numer tre olika sorters vinterdäck – dubbdäck, vinterdäck för nordiska förhållanden och vinterdäck för mellaneuropeiska förhållanden. Som namnen antyder så

bedöms dubbdäck och därefter nordiska vinterdäck passa bäst för svenska förhållanden.

Både pris- och trafiksäkerhetsmässigt skiljer sig de två vinterdäckstyperna åt. Men dessvärre säljs och marknadsförs nordiska och europeiska vinterdäck ofta utan tydlig märkning och information. Man ska inte behöva vara däckspecialist för att köpa rätt däck.

Det handlar i grunden om en trafiksäkerhetsfråga men också om att kunden ska kunna ta del av information och kunskap via nätet eller i affären innan han/hon bestämmer sig för vilka dubb- eller vinterdäck som passar just i det enskilda fallet. Här har däckåterförsäljarna en viktig del i arbetet både vad gäller att sprida information och ha kunskap. Därtill skulle bättre markering av däckerna vara önskvärt från däckproducenternas sida. Ett gemensamt markeringssystem bör utvecklas av branschen – det gynnar kunderna, återförsäljarna och producenterna – för en sund och fungerande konkurrens. Trafiksäkerheten måste sättas i centrum – vanliga bilägare ska inte behöva vara däckspecialister.

Eliza Roszkowska Öberg (M)
Riksdagsledamot Trafikutskottet

VÄLJ BORT SKITEN

VARFÖR SKA DEN svenska däckmarknaden svämmas över med billiga skitdäck från Centralasien, med namn som ingen hört talas om? Ge mig ett vettigt svar på det om du kan. Inte det? Men varför har du de däckerna på hyllan då?

Genom jobbet som biltestare och däcktestare på Teknikens Värld har jag kommit i kontakt med både branschens ljuspunkter och dess bottenapp. Dessvärre så växer skaran av den senare kategorin i samma takt som konsumenterna hittar allt billigare produkter. Ju billigare desto bättre – i alla fall för plånboken.

Denna prisjakt har lett till att vi i dag får in däckmodeller och -märken som aldrig var avsedda för vår marknad – med prestanda som är ljusår från godkänd nivå. Och vet du vad, det finns ingen lag på att detaljisterna måste tillgodose vad marknaden efterfrågar. Om inte kunderna förstår sitt eget bästa så måste försäljaransvaret ta över: **Sluta sälja skiten!**

Alla som ringer till Teknikens Världs redaktion för vägledning i sitt däckval får alltid samma fråga från oss – vad är viktigast för dig när du köper däck? Nio av tio svarar "priset", vilket brukar vara början på ett långt samtal. Det blir lätt så när man ska försöka omvända människans i andra änden från att vara enbart ekonomisk sinnad till att faktiskt tänka på sin egen säkerhet.

Men jag klandrar dem inte. Däck är svarta, runda och en förbannat tråkig utgiftspost. Att faktiskt förstå vikten av att ha rätt däck tror jag dessvärre bara en bråkdel av konsumenterna lyckas med. Så vem ska vi skylla på när allt fler hittar dessa "no-name"-skitdäck?

Jag skyller på er som säljer dem.

Om vi ska få bort den här dyngan från vägarna krävs det att ni som säljer däck ser till att inte erbjuda dem och när kunderna kommer in och vill köpa ännu billigare så ska ni i den bästa av världar säga: Nej, vi säljer inte den där dyngan, men vi har det här alternativet som är lite dyrare men det är bättre för att...".

Ni ska vinna kundernas förtroende genom att sälja med kunskap. Ni ska peppra kunderna med viken av våtgrepp och att däckerna faktiskt är framtagna för ett väder- och väglag som råder här i Sverige – inte långt borta i Centralasien. Ni måste stå upp för säkerheten och välja bort de farliga lågprisdäcken.

Och svaret på frågan om varför du inte har den billigaste produkten på hyllan är givet: Den är inte säker och det som vid inköpstillfället kan tyckas vara en ekonomiskt intressant affär för den okunniga kan i praktiken bli kundens sämsta affär någonsin.

I värsta fall dessutom den sista.

Linus Pröjtz
Reporter, Teknikens Värld

Debattera i DäckDebatt

Gör som Linus och Eliza! 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.

– Som partner till Euromaster har jag fått flera nya kunder, mer jourarbete och bättre avtal.

FREDRIK PERSSON ÅKE PERSSON VULK AB
EUROMASTER PARTNER SEDAN 2009



Euromaster är en del av Michelinkoncernen och har marknadens bredaste sortiment av däck, fälgar och tillbehör. Som partner till Euromaster tar du 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. Våra partners får dessutom ständig utveckling i form av utbildning, mässor och konferenser.

Vill du veta mer om Euromasters Partnerprogram, kontakta Partneransvarig Peter Karlström på telefon 0727-33 45 68.

www.euromaster.se



PARTNER

Kunskap Erfarenhet Service



GAMLA DÄCK. NYA MÖJLIGHETER.

Reparationsmaterialet som övertygar fackmän i hela världen. Rema Tip Top leder den internationella utvecklingen av reparationsmaterial som passar till allt från cykel- till entreprenaddäck.

Vi på Continova arbetar med branschens starkaste varumärken. Därför kan vi alltid ge de bästa produkterna till våra kunder och deras verkstäder.



CONTINOVA
WWW.CONTINOVA.SE