

DÄCK DEBATT



NR 3 • 20 APRIL 2011 • PRIS 60 KR



**MORGONDAGENS
DÄCKVERKSTAD**

OMSTART I STCC:

**"Däcken är en
hel vetenskap"**



Försäkra dig om säkerhet
Om konsten att minimera risken
för olyckor, brand och inbrott.



Hastighetsrekord på is
Nokian tar ledningen med
331 km/h på Östersjöns is.



SOMMARDÄCK TEST 2011

SIMPLY THE BEST!

SPORTRAC 3: TEST VINNARE



GIUGIARO
DESIGN

VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU



16

OMSTART FÖR STCC

Det finns bortåt ett halvdussin team som har kapacitet att göra upp om slutsegern och nästan dubbelt så många förare som kan slåss om förartiteln. Det handlar om Scandinavian Touring Car Championship.

Innehåll

April 2011



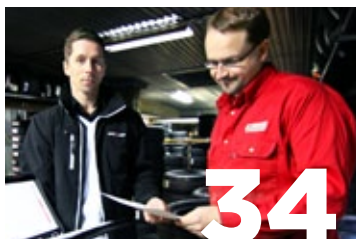
Vinterdäck 70 procent bättre än sommardäck

Teknikens Värld redovisar i senaste utgåvan ett däcktest där vinterdäcken på en tung lastbil var 70 procent bättre än sommardäcken.



Morgondagens däckverkstad

Framtiden kräver mer av varje däcktekniker, vars nya verktyg kanske är en handdator. En specialriktad utbildning inom gymnasieskolan introduceras redan i höst.



Försäkra dig om säkerhet

DäckDebatt har följt en säkerhetsbesiktning hos Langes Gummiwerkstad i Eskilstuna. Det blev en nyttig lektion.



Svåra att spåra

Däckstölderna ökar. En anledning till att däck stjäls så ofta kan vara att däck är en av få varugrupper som saknar individmärkning och därför är svåra att spåra.



Iskall strid om hastighetsrekord

Guinness rekordbok har detaljerade regler för världsrekord på iskörning. I mars sattes ett nytt rekord av Nokians testförare Janne Laitinen.

”...byta tillbaka till dubbdäck i samband med påskresan”

DäckDebatt bjuder som vanligt på intressant läsning. Begrunda artiklarna om däckstöder och förebyggande av inbrott. Tjuvarna vet ofta vad de ska ta redan när de bryter sig in.

I mars fick branschen ett länge efterlängt genombrott. Skolverket skapar en fördjupning i Fordons- och transportprogrammet på gymnasiet. En ny yrkesutbildning föds i Sverige: Hjulutrustningstekniker. Sug på den pralinen!

Två gånger om året dyker samma frågor upp. Vad är det som gäller? När måste jag byta? Måste jag byta? Vad är bäst? Den här våren utmärker sig genom den förkortade dubbdäcktiden.

Två principer styr regelverket. Den ena är datumen. Före månadsskiftet mars-april ska man ha vinterdäck på bilen. Efter den 15 april får man inte ha dubbdäck på bilen.

Den andra principen är väglaget. Innan regeringen och Transportstyrelsen ändrade från 30 till 15 april var det aldrig något problem var påsken låg. Till Karlskoga Tidning säger nu Transportstyrelsen: ”Ska man till exempel åka till Sälen över helgen så får man behålla dubbdäcken på om det befaras bli vinterväglag”. Jag hoppas att fryst dagsmeja på lokala vägar i Sälen räcker för att polisen ska godta att vinterväglag råder – även för tillfälliga turister från Skåne.

Media är viktiga informationskanaler. Jag har inte järnkoll på alla, men i år utmärker sig Nerikes Allehanda och Västmanlands Läns Tidning. Båda skriver att dubbfria däck kan användas året runt. Nerikes Allehanda snitsar till det och ber läsarna besvara frågor. Gudskelov är det bara 4 procent som kör på ”friktionsdäck” utan att byta.

Båda tidningarna har läst Rikspolisstyrelsens pressmeddelande. ”I samband med påsklovet åker många till fjällen. (---) I år ligger påsken sent, först i slutet av april. Polisen poängterar att det inte finns någon generell dispens för att använda sina dubbdäck efter den 15 april. Man rekommenderar i stället fjällresenärer att byta till sommardäck enligt reglerna och tillfälligt byta tillbaka till dubbdäck i samband med påskresan.”

Alltså stick i stäv med Transportstyrelsens rekommendation. Man kan undra vad de skriver i Sydsvenska Dagbladet. Byt i Borlänge? Och vem ska göra det? Bilisten själv? Verkstaden som redan fått den tillgängliga tiden beskuren?

Apropå dispens så har DRF fortfarande inte fått något svar från den oförsvärligt likgiltiga regeringen på två brev 1 februari och 7 mars. Enligt förvaltningslagen 4§ Myndigheternas serviceskyldighet gäller att ”Frågor från enskilda skall besvaras så snart som möjligt.” Svaren borde alltså komma inom kort, när denna ledare skrivs är det i alla fall försent med dispens. Frågan är bara vad myndigheten Regeringskansliet tänker göra med vårt brev 29 september 2009, till dåvarande statssekreteraren Jöran Hägglund, angående avsaknaden av konsekvensanalys?

Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare

DÄCK DEBATT

Nr 3 • 20 april 2011

Redaktör

Björn Sundfeldt
bjorn@ddebatt.se

Ansvarig utgivare

Anders Karpesjö
anders.karpesjo@drf.se

Däckspecialisternas Riksförbund

Box 90114
120 21 Stockholm
Besöksadress: Byängsgränd 6, Årsta
Tel: 08-50 60 10 50
Fax: 08-50 60 10 51
info@drf.se
www.drf.se

Redaktionens adress

DäckDebatt
c/o Stormen kommunikation
Slottsgatan 8
432 44 Varberg

Art Director

Niklas Martinson
Stormen kommunikation
niklas@stormen.nu

Layout/produktion

Stormen kommunikation
www.stormen.nu

Annonsbokning

Daniel Skoglund
Tel 08-556 960 18
daniel@ad4you.se

Sven-Erik Bjarnesson

Tel 08-556 960 11
seb@ad4you.se

Ad 4 you media AB

Krummakargatan 22
118 51 Stockholm

Prenumeration

Ritva Linde
ritva@drf.se

Lösnummer

60:- inkl. porto

Tryck

DanagårdLiTHO AB

Omslagsfoto

MediaEmpire



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".

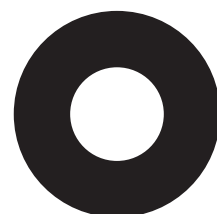
Anders Svensson, Partneransvarig

www.vianor.se

Kontakta mig för mer information

Telefon: 0733-64 78 00

E-mail: anders.svensson@vianor.com



VIANOR

Member of Nokian Tyres



Energimärkningslagen på väg, diskussion om vinterdäcken

I DÄCKDEBATT NR 1 2011 skrev vi utförligt om reaktioner på den kommande energimärkningslagen ("Kritiska röster om energimärkningen"). Såväl DRF som DFTF och STRO kunde därefter i januari lägga fram sina synpunkter på ett möte med Näringsdepartementet, Energimyndigheten och Transportstyrelsen. Regeringens arbete med att införa EU:s energimärkning av däck i Sverige fortsätter dock. Lagen lär beslutas av Riksdagen den 21 juli och träda i kraft den 1 november 2012.

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

Leverantörernas förening – DFTF – och branschens tekniska organisation STRO ville i sina remissvar bland annat att lastbilsdäck (C2 och C3) skulle ingå redan från början. Energimyndigheten konstaterar efter ett möte den 7 februari i EU:s däckmärkningskommitté att det ännu inte finns krav på våtgrepp för C2- och C3-däck. I bästa fall kan märkningen leda fram till både energieffektivare och säkrare C2 och C3 menar myndigheten.

Däckspecialisternas Riksförbund – DRF – menade att förslaget riskerade att ge slutanvändaren ett sämre beslutsunderlag för trafiksäkra val.

Systemet kunde hamna i konflikt med STRO:s etablerade vägledningssystem för vinterdäck.

Energimyndigheten meddelar att Sverige den 7 februari tog på sig en "ledartröja" för att få till stånd en workshop om vinterdäck. Vid nästa möte i däckmärkningskommittén blir det en omröstning om C2- och C3-däck för medlemsländerna. Preliminärt sker det andra halvan av maj månad och då kommer denna workshop att genomföras i nära anslutning till omröstningen, samt vara öppen för intressenter. Energimyndigheten planerar för ett frukostseminarium i tid före omröstningen för att gå igenom utkastet från kommissionen om C2- och C3-däck.

Förslaget till energimärkningslag har passerat Lagrådet som yttrade sig den 10 mars. Av lagförslagets totalt 19 paragrafer reagerade Lagrådet på ett avsnitt om definitionen av begreppet leverantör (2 §):

"Paragrafen innehåller en uppräkningslista av definitioner av begrepp och uttryck som används i lagen. Vad gäller begreppet leverantör bryts förteckningen av vad som är att betrakta som en materiell föreskrift av vad som ska gälla i visst hänseende om det inte finns någon leverantör."

Enligt Lagrådets mening är denna föreskrift av en sådan karaktär att den inte hör hemma i uppräkningslistan av definitioner. Den bör därför brytas ut ur uppräkningslistan och istället bilda ett nytt andra stycke till paragrafen.

Detta stycke bör då kunna få följande lydelse:

"Om det inte finns någon sådan leverantör som avses i första stycket åvilar leverantörens skyldigheter enligt denna lag varje fysisk eller juridisk person som släpper ut produkten eller som gör det möjligt att ta den i bruk på unionsmarknaden."

Lagrådets förslag ändrar inte i sak, men ökar tydligheten i lagen. Definitionen av leverantör är oförändrad:

"En tillverkare eller en tillverkarens representant eller en importör som släpper ut en energirelaterad produkt på unionsmarknaden eller som gör det möjligt att ta den i bruk på unionsmarknaden."

Regeringen beslutade den 24 mars att proposition (innehållande lagförslaget) ska överlämnas till Riksdagen. Det innebär att det blir möjligt för Riksdagen att anta lagen den 20 juli. Den dagen är det tänkt att den nu gällande lagen om märkning av hushållsapparater ska upphöra att gälla, ersatt av den nya lagen. Med ett undantag; 14 § i nya lagen som börjar gälla först den 1 november 2012:

"14 § Tillsynsmyndigheten ska se till att föreskrifterna i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar följs." ■



Regummerat grepp för tunga fordon

MED LANSERINGEN AV Nokian Noktop Hakkapeliitta D ingår nu även regummerade däck i Nokian Hakkapeliitta välkända vinterdäckfamilj. Den nya vinterregummeringen är särskilt avsedd för långa frakt- och busstransporter.

Det nya regummerade däcket ger enligt Nokian ett liknande grepp som Hakkapeliitta vinterdäck. Jämfört med sina föregångare uppger Nokian Noktop Hakkapeliitta D ha en utmärkt slitstyrka och mycket stabila köregenskaper.

Nokians patenterade dubbelklackmönster gör det möjligt att ha en tät tvärgående lamellering som förbättrar driv- och bromsgreppet. Regummeringens nya mönstertyp med fler skarpa hörn (traction booster) bidrar till bättre isgrepp. En ny slitbanegummiblandning och cape&base-konstruktion med två gummilager förbättrar köregenskaperna ytterligare.

Regummeringen av däck sparar energi och råvaror samt minskar koldioxidutsläppen. Noktop Hakkapeliitta D har enligt Nokian mycket lågt rullmotstånd, vilket minskar bränsleförbrukningen och avgasutsläppen. Däcket är också 3 dB tystare än sin föregångare och tillverkas (liksom alla andra Nokian Hakkapeliitta) helt utan högaromatiska oljor. ■

Goodyear prisas för innovativ däckteknik

Goodyear har i Tire Technology Awards fått pris för årets däckteknik, "Innovation and Excellence" 2011. Den prestigefyllda utmärkelsen delas ut av Tire Technology International för utvecklingen av Goodyears nyligen lanserade nordiska odubbade däck UltraGrip Ice+.

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.



VAD BEHÖVER DU?



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

Det ordnar vi.

Med över 30.000 personbilsdäck och 2.000 lastbilsdäck ständigt i lager erbjuder Kransens Gummi ett brett och smart utbud av produkter och tjänster till din verkstad eller återförsäljning. Läs allt på vår nya hemsida!

Välkommen till Kransens Gummi!



Kransens Gummi

I sta'n på da'n.

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.

Förinställbara elektroniska lufttrycksmätare

ALF TRONIC WS

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



Made in Germany

TRYCKLUFTSINDUSTRI AB

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

VILL DU OCKSÅ ANNONSERA I DÄCK DEBATT?

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

www.ddebatt.se

FOTO Pontus Grönvall



Lugn förbundsstämma för DRF

Vid förbundsstämman den 17 mars för Däckspecialisternas Riksförbund valdes förbundsordförande och styrelse för det kommande året:

Förbundsordförande: Sven-Erik Fritz (till och med nästa årsmöte)

Förtroendevald ledamot

Jacob Lamberg (löpande 1 år kvar)
Lars Klefberg (löpande 1 år kvar)
Ulrik Jönsson (omval 2 år)
Joakim Held (löpande 1 år kvar)
Peter Axelsson (löpande 1 år kvar)
Mikael Jonsson (löpande 1 år kvar)
Mikael Löfstedt (löpande 1 år kvar)
Pär Landberg (löpande 1 år kvar)
Erik Gamner (löpande 1 år kvar)
Patrick Sjölin (nyval 2 år)
Hans von Garaguly (nyval 2 år)

Förtr.vald pers. suppleant

Fredrik Lange (löpande 1 år kvar)
Roger Knast (löpande 1 år kvar)
Dag Solum (löpande 1 år kvar)
Janne Granstedt (löpande 1 år kvar)
Kent Carlsson (löpande 1 år kvar)
Mikael Brundell (löpande 1 år kvar)
Lasse Dahlqvist (löpande 1 år kvar)
Annika Bergdahl-Lööv (löp. 1 år kvar)
Emma Ekstedt (nyval 2 år)
Pär Viklund (omval 2 år)
Fredrik Lycke (nyval 2 år)

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

Vianor i Strängnäs

och pratar med platschefen Lars Byman

Hinner ni med den korta våruschen?

Nja, det går skapligt trots allt. Vi har två extra medarbetare utöver normala fem som jobbar här, men vi får nog köra en del kvällsöppet framöver. Men det var sjukt korkat att halvera bytestiden, det måste ändras tillbaka!

Största förändringen i branschen under din tid i jobbet?

Det är datorisering, nu sköter vi ju nästan allt utom själva monteringsarbetet med dator. Det är smidigt

och bra så länge det funkar – men ett elände när datorn går i strejk.

Vad är det bästa med ditt jobb?

Det är friheten under ansvar och alla varierande kundkontakter; vi har många jordbruksmaskiner och tunga fordon förutom de vanliga bilkunderna.

Namn: Lars Byman

Ålder: 54

År i branschen: 30

Bor: Eskilstuna



Världens snabbaste däck?



MICHELIN PILOT SUPER Sport är företagets bäst presterande serieproducerade supersportbilsdäck. Däcket uppges bygga på den kunskap som Michelin under flera årtionden samlat in från 24-timmars-tävlingarna i Le Mans, och det är utvecklat i samarbete med BMW M, Ferrari och Porsche.

De senaste 13 åren har det suttit Michelin-däck på de segrande bilarna i Le Mans legendariska 24-timmarsrace.

BMW M, Ferrari och Porsche har aktivt deltagit i utvecklingsfasen och alla tre bilproducenter har lagt vikt vid att Michelin skulle utveckla ett däck som kan användas både vid körning på vanlig väg men också på racerbanan utan att kompromissa med säkerheten. Totalt har Michelin Pilot Super Sport testats i över 100 000 km och det har körts i hastigheter över 300 km/h i sammanlagt 1 000 timmar.

Michelin har fokuserat på att förbättra Pilot Super Sports egenskaper på alla underlag. I en TÜV SÜD test från 2010¹ var däckets snabbare än de fem största konkurrenterna och jämfört med sin föregångare Pilot Sport PS2, har följande förbättrats:

- Väggrepp på torr väg:
 - 1,5 sekunder snabbare på en 2 700 meters slutna bana.
 - Vid inbromsning från 100 km/h stillastående, är bromssträckan 1,5 meter kortare.

- Väggrepp på våt väg:
 - 2,5 sekunder snabbare på en 4 100 meter lång slutna bana.
 - Vid inbromsning från 80 km/h till 10 km/h är bromssträckan 3 meter kortare.
 - Livslängden vid vanlig körning är förbättrat med 10 procent och på bana med 50 procent.

Michelins Pilot Super Sport innehåller tre teknologier som är tagna direkt från Michelins motorsportsavdelning.

Dimensionerna för Pilot Super Sport börjar vid 223/45 ZR 18 till 265/30 ZR 22. Det bredaste däck i Super Sport-serien är 345/30 ZR 20. Däcket finns idag originalmonterat på bilmärken som Koenigsegg Agera, Ferrari 458 och BMW M3 och finns till försäljning i Sverige nu. ■

¹ Michelin Pilot Super Sport uppnådde den snabbaste bantiden jämfört med de fem ledande konkurrenterna på torr underlag i ett test genomfört av TÜV SÜD Automotive 2010. Däckdimensioner 245/40 ZR 18 och 235/35 ZR 19.

Lättrullande sommardäck från Nokian

NYA SOMMARDÄCKET HAKKA

Green rullar enligt Nokian mycket lätt och därmed minskar både bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Hakka Green uppges ha 15 procent lägre rullmotstånd än sin föregångare, vilket ger tre procent lägre bränsleförbrukning.

Nokian hävdar att Hakka Green har många tekniska innovationer som ger däckets lägre rullmotstånd och bättre slitstyrka. På sidorna av de långsgående ribborna finns små halvrunda hål som liknar ytan på en golfboll och deras uppgift är att kyla däckets och sänka ljudnivån. Denna nya "Silent Groove"-design uppges minska däckets luftmotstånd och bilens bränsleförbrukning.

Gummiblandningen i Hakka Green är en så kallad helsilicablandning som innehåller tallolja och ger mycket bra våtgrepp vid alla temperaturer och däckets ska ha mycket bra skydd mot vattenplaning. De polerade huvudspåren gör att vatten snabbt forslas bort mellan däckets och vägen. Huvud-

spårens öppna design ökar deras volym och på däckets inre och yttre skuldror finns så kallade venturispår som ytterligare förbättrar skyddet mot vattenplaning. Spåren mellan mönsterklackarna på skulderområdet gör att vattnet strömmar snabbare bort mellan däckets och vägen.

Nokian Hakka Green passar till små och medelstora personbilar och däckets finns i hastighetsklasser T, H och V. Det nya däckets kommer att ersätta både Nokian Hakka i3 och Nokian Hakka H produkterna.

För att ytterligare öka tryggheten lanserar Nokian Tyres i år Hakka-vägassistans som går ut på att kunden får hjälp vid vägkanten om däckets går sönder. Ett samtal till ett servicenummer är det enda som behövs och en servicebil skickas till platsen. Kan inte skadan repareras på plats bogseras bilen till närmaste däckverkstad som säljer Nokian Tyres produkter. Hakka-vägassistans är tillgänglig dygnet runt i Sverige, Norge och Finland. ■



Stålfibrer från däck ger starka vägar

Forskare vid universitetet i engelska Sheffield har tagit fram en betong som både ska spara energi och gör däckåtervinningen än mer lönsam. Ett däck består av gummi, textil och stålfibrer. Man

tar ut stålfibrer från uttjänta däck och blandar dem med torr betongmix. Tester som gjorts har varit lyckade och förhoppningen är att materialet ska leda till bättre vägar som kräver mindre underhåll.



Pirelli Tyre är världens femte största däckföretag i omsättning räknat, med en lönsamhet som överstiger de flesta företag i branschen. År 2009 omsatte Pirelli Tyre 3,99 miljarder euro. I dag är Pirelli Tyre holdingbolag för den koncern som designar, utvecklar, producerar och marknadsför däck för en mängd olika fordon som: bilar, lätta lastbilar och motorcyklar, bussar, lastbilar, entreprenad och produktionen och marknadsföringen av stältråd. Pirelli-däck är i dag synonymt med kvalitet, känsla och den allra högsta prestandan. Med hjälp av sin tekniska expertis har Pirelli Tyre skapat samarbeten med världens ledande bil- och motorcykeltrillverkare. Dessa samarbeten har lett till att Pirelli-däck sitter originalmonterat på flertalet bilmodeller från de ledande biltillverkarna.

Pirelli Tyre fortsätter växa och söker nu en engagerad:

Technical and Quality Responsible

med erfarenhet av arbete inom däckbranschen och en god kommunikativ förmåga. Tjänstens huvudområden är att vara ansvarig för reklamationshantering, kvalitetsrenden och utbildning.

Välkommen att ansöka och läs mer om tjänsten på www.autorekrytering.se
Kontakt Susanna Haglund 08-555 362 57.
Välkommen med din ansökan!

svensk **AUTOREKRYTERING**

Kvalificerade personallösningar för motorbranschen

PÅ NYA JOBB

Patrick Sjölin har anställts som ny vice VD för Colmec i Sverige och även för Colmec-gruppen totalt (och han är även nyinvald ledamot i DRF:s förbundsstyrelse). Patrick kommer närmast från Veolia Transport och har många års erfarenhet av branschen. Nuvarande vice VD Sören Sahlin kommer att vara kvar i organisationen och arbeta parallellt med Patrick under en övergångsperiod. Den 1/4 2011 tillträdde Sören även posten som ordförande i den centrala ledningsgruppen för hela Colmec-gruppen.



Elisabeth Thand Ringqvist tillträder som ny VD för Företagarna den 7 juni. Elisabeth är civileko-

nom med nästan 20 års erfarenhet av politik och näringsliv, både som politiker, managementkonsult på McKinsey och från att ha drivit eget konsultföretag. Närmast kommer Elisabeth Thand Ringqvist från kommunikationsbyrån Prime. Tidigare har Elisabeth Thand Ringqvist jobbat hos näringsminister Maud Olofsson.



Ny forskningsdirektör för VTI (Statens Väg- och transportforskningsinstitut) i Linköping blir från och med den 15 augusti professor Nils Petter Gregersen. Nils Petter är för närvarande Trafiksäkerhetschef på NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande). ■

Unik NTF-undersökning hos däckverkstäder

VAD STYR ETT däckköp? Vilka däckkunskaper har en genomsnittlig däckkund? Hur resonerar kunden kring däckets egenskaper? Dessa frågor och lite till hoppas NTF få svar på med hjälp av sin stora undersökning, "Däckval 2011".

Projektet är unikt i sitt slag och syftet med Däckval 2011 är att lära mer om själva däckköpet och att på sikt underlätta och stimulera till större andel trafiksäkra val av däck. Projektet leds av Håkan Ter-Borch, projektledare på NTF.

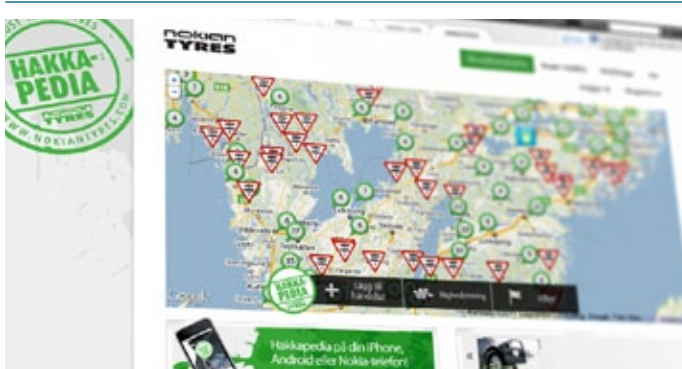
Undersökningen genomförs vid cirka 350 däckverkstäder över hela

landet. NTF vänder sig dels till ett antal konsumenter, dels till kundmottagaren på däckverkstaden. Målet är att samla in svar från 3500 konsumenter och 350 däckverkstäder.

NTF har planerat projektet i dialog med DRF som varmt har rekommenderat sina medlemmar att positivt medverka och tillåta NTF:s närvaro en kort stund per verkstad under nämnda tid. DRF:s förbundsordförande Sven-Erik Fritz betonar att respektive verkstad garanteras anonymitet vid utvärderingarna och att hela projektet är märkesneutralt. ■

Nya medlemmar i DRF

Nässjö Däck AB (Euromasterpartner)	Nässjö
Rotarium AB (Däckteam)	Norsjö
Microprecision AB (Korresponderande)	Kungsängen
Lidheds Däckshop AB (Däckiapartner)	Huskvarna
Autograf Motor AB (Däckiapartner)	Härnösand
Skånedäck i Malmö AB (Däckiapartner)	Malmö
Stenungsunds Gummiverkstad AB (Däckiapartner)	Stenungsund
Däck-Doktorn i City AB (Däckiapartner)	Stockholm
Däckshopen i Södertälje AB (Däckiapartner)	Södertälje
A & P Gustavsson Däck i Småland AB (Däckiapartner)	Tingsryd
HP Däckservice AB (Däckiapartner)	Älmhult



Ökad trafiksäkerhet med HAKKAPEDIA

NYLIGEN LANSERADE Nokian Tyres sin nya tjänst Hakkapedia, som är en avancerad mobilapplikation med fokus på trafiksäkerhet. Appen ger användaren tillgång till värdefull och aktuell väginformation direkt i mobilen, om till exempel trafikstockningar och bilolyckor, och den har också ett verktyg för färdvägsplanering.

Hakkapedia gör det möjligt för användaren att hitta viktig trafikinformation, och att själv ladda upp sina egna observationer för att hjälpa andra på vägarna. Med hjälp av aktuell information om trafikstockningar

och olyckor kan användaren anpassa sin färdväg om det behövs. All information finns i mobiltelefonen, säger Antti-Jussi Tähtinen, marknads- och kommunikationsdirektör på Nokian Tyres, om den nya tjänsten.

Hakkapedia är tillgänglig på internet via www.hakkapedia.se. Appen fungerar även med de flesta smartphones inklusive iPhone, Android och Nokia, och kan laddas ned från App Store, Android Market och Ovi Store. Tjänsten stödjer sig på trafikdata från Destia Traffic och på Google maps. Den fungerar i Finland, Sverige och Norge. ■



GOODYEAR Eagle F1 ASYMMETRIC 2

Tre meter kortare bromssträcka på våta vägar*
100% mer redo för det oväntade



Eagle F1 Asymmetric 2 med ActiveBraking Technology

Vi vet att bråkdelen av en sekund kan innebära skillnaden mellan en tragisk olycka och att lyckas undkomma faran. Goodyears nya däck Eagle F1 Asymmetric 2 har vår senaste ActiveBraking Technology. Genom ett nyskapande tredimensionellt blockmönster i slitbanan ökar kontaktytan mellan däcket och vägen vid inbromsningar, vilket ger kortare bromssträcka i vått och torrt, och kan tillföra de extra bråkdelen av en sekund du kommer vara tacksam för resten av livet. För mer information, besök www.goodyear.se/A2

Testat av



* Jämfört med genomsnittliga prestanda hos tre ledande konkurrenter. Bromssträcka på våt väg från 80 km/h till 20 km/h, uppmätt av TÜV SÜD Automotive i december 2010; däckstorlek: 255/40R19; testbil: Audi A7; plats: Mireval (Frankrike) och Garching (Tyskland); rapport nr: 76244706-1.



Safety together

Eftersupning förbjuds

I riksdagens socialutskott finns nu en bred enighet om att så kallad eftersupning bör förbjudas. Det innebär att regeringen får i uppgift att snarast komma med ett lagförslag som förbjuder förare som varit inblandade i en olycka att dricka alkohol efteråt.

I Norge har man sedan länge en lag som innebär att en olycksinblandad förare inte får inta alkohol förrän tidigast sex timmar efteråt.

Idag klarar sig många svenska rattfyllerister undan straff genom att hävda att de druckit alkohol efter det att de varit med i en trafikolycka. Om det inte går att bevisa motsatsen blir det frikännande dom.

- I 99,9 procent av fallen handlar det om att folk ljuger när de påstår att de druckit alkohol efter bilkörningen, säger Wayne Jones, professor i experimentell alkoholforskning på Rättsmedicinalverket.

Antalet fall av eftersupning ökade från 124 till 514 från år 2009 till 2010. Ofta måste rättskemisk expertis från Rättsmedicinalverket kallas in för att säkerställa bevisningen vilket medför avsevärda extrakostnader.

När förbudet mot eftersupning införs är tanken att om en förare dricker alkohol efter en olycka ska denne ändå straffas för rattfylleri. Om och i så fall när den nya lagen vinner laga kraft återstår att se.

Ny stjärna i Göteborg

I ÅRETS MICHELIN-GUIDE "Main Cities of Europe 2011" är Thörnströms Kök i Göteborg en ny stjärnkrog, medan övriga svenska utmärkta krogar behåller sina stjärnor.

I Stockholm behåller alltså Mathias Dahlgren Matsalen och Frantzén/Lindeberg sina två stjärnor och Stockholm är därmed även i fortsättningen den enda stad i Norden med två tvåstjärniga restauranger. Totalt får Sverige 13 stjärnor, fördelat på 11 restauranger i två städer.

Utöver stjärnkrogarna har även nio restauranger tilldelats Bib Gourmand, en utmärkelse som indikerar vällagad mat till ett rimligt pris.

Svenska stjärnrestauranger i Guide Michelin:

Stockholm: 2 stjärnor Mathias Dahlgren Matsalen och Frantzén/Lindeberg. 1 stjärna Mathias Dahlgren Matbaren, Esperanto, Fredsgatan 12 och Lux Stockholm.

Göteborg: 1 stjärna Thörnströms Kök (ny), Kock & Vin, 28+, Fond och Basement.



Svenska restauranger med Bib Gourmand-utmärkelse:
Stockholm: Brasserie Bobonne, Proviand, Rolfs Kök, Den Gyldene Freden, Ulla Winbladh, Sjögräs och Fjäderholmarnas Krog.
Göteborg: Tvåkanten och Familjen. ■



I Guide Michelin Main Cities of Europe 2011 finns totalt 1 557 hotell (varav 110 är nya för i år) och 1 771 restauranger (199 nya för i år). Urvalet av restauranger omfattar 15 med tre stjärnor, 58 med två stjärnor (av vilka sex är nya för i år) och 284 med en stjärna (39 nya för i år) samt 239 Bib Gourmand-restauranger (46 nya för i år).

Michelins olika guider finns också tillgänglig på viamichelin.com. Pappersutgåvan gavs ut i mer än en miljon exemplar förra året och dessutom kan Guide Michelin laddas ner som Iphone- och Ipad-applikation där man kan hitta restauranger från alla Michelins europeiska guider inklusive Main Cities of Europe-guiden.

Fler återvunna däck än någonsin

UNDER 2010 SAMLADES bara i Sverige in cirka 80 000 ton uttjänta däck in och återvanns, vilket är en kraftig återhämtning från 2009 och den största mängden insamlade däck under ett år sedan starten för 16 år sedan.

Däcken har, genom avtal med Ragn-Sells, hämtats från ungefär 3 150 ställen vid totalt cirka 11 000 hämtningar. Fortfarande ansluter sig nya verkstäder till insamlings-systemet, några faller också ifrån. Totalt sett är det en nettoökning.

Lagernivån, alltså däck som samlats in men ännu inte återvunnits, har ökat något från förra årets rekordlåga nivå. Det dominerande användningsområdet för däcken är fortfarande som bränsle till värmeverk och cementindustrin. Någon större förändring av fördelningen väntas inte under 2011, men när Ragn-Sells anläggning i Heljestorp för produktion av pulver och gra-

nulat tas i bruk mot slutet av året borde andelen som materialåtervinns öka.

- Vi ser en risk för att fler företag kommer att importera däck utan att ta sitt producentansvar. För oss är det självklart att alla seriösa handlare ska ta sitt ansvar och vi är alltid intresserade av att få tips om eventuella "free-riders", säger Lars Åman, vd på Svensk Däckåtervinning AB.

- Förordningen som reglerar producentansvaret anser vi är uddlös och det har vi framfört till Naturvårdsverket vid upprepade tillfällen. Tillsynen ska utföras av kommunernas miljökontor, men de har inte tillräckligt stöd i förordningstexten. Vi hoppas att våra diskussioner leder till att förordningen skärps under året. ■



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

Klimat-politiskt självsmål

”DET MEST EFFEKTIVA transport-sättet ska användas till varje transport och varje transportsätt bör användas så effektivt som möjligt. Detta borde vara grundläggande för diskussionen om energieffektiviseringar, liksom för samhällets åtgärder för att minska de sammanlagda utsläppen av CO₂”, skriver branschorganisationen Bil Sweden i en kommentar till EU-kommissionens nyligen publicerade rapport om framtidens transporter. BIL Sweden ansluter därmed till den kritik som redan framförts från den europeiska fordonsbranschens gemensamma organ ACEA.



Bertil Moldén, vd BIL Sweden.

– Kommissionen gör nu en kövändning och föreslår att en stadig ökande andel av alla transporter över 300 km ska läggas på räls eller sjöfart, tillsynes oavsett vad det kostar. Järnväg och sjöfart är utmärkta transportsätt med sina styrkor, men att bortse från effektivitet, ekonomi, miljönytta, säkerhet och andra faktorer som styr transportköparens val i varje enskilt fall riskerar att sluta med klimatpolitiskt självsmål och samhälls-ekonomisk blodpropp, tycker BIL Swedens vd Bertil Moldén. ■

Bridgestone förnyar logotype och företagsfilosofi

För att markera Bridgestone-gruppens 80-årsjubileum ska företaget vidareutveckla sin filosofi ”The Bridgestone Essence” och sin logotype. Målsättningen är att ytterligare stärka Bridgestones varumärke globalt. ■



Nokian-enkät om sommardäck:

Män vill köra snålt, kvinnor miljövänligt

Män och kvinnor prioriterar olika saker även när det gäller däck. Männerna tittar på däckens tekniska egenskaper, medan kvinnor vill att däcken tillverkas miljövänligt. Yngre bilägare vill främst ha billiga däck, visar en undersökning som Nokian gjort.

FORTFARANDE ÄR DET oftast mannen i familjen som bestämmer vilka däck som köps, men även hustrun får säga sin mening. Kvinnorna svarar att de säger sin åsikt om däck och nästan hälften av kvinnorna åker med till däckverkstaden när det är dags att köpa nya däck.

– Närmare 90 procent av männen som svarade på enkäten angav att de i sista hand bestämmer vilka däck som köps. Hälften av kvinnorna svarade att de inte har någon åsikt om däckköpet. Män och kvinnor uppskattar olika saker på däck. Undersökningen visar att säkerhet, slitstyrka och lågt pris är de viktigaste sakerna som däckköpare efterfrågar, berättar Matti Morri, chef för teknisk kundservice på Nokian Tyres.

Männen prioriterar mer av däckets tekniska egenskaper som exempelvis lågt däckljud, komfort och

lågt rullmotstånd. Dessutom svarade många att de vill ha däck av känt märke. 60 procent av kvinnorna som svarade på undersökningen prioriterade säkra köregenskaper och fler kvinnor än män angav även däckets miljövänlighet som viktigt. Med det menas miljövänlighet under däckets hela tillverkningsprocess, inte enbart lågt rullmotstånd.

– Även män anser att miljövänlighet är viktigt, men för dem är det främst lågt rullmotstånd som minskar bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen som är viktigt.

Matti Morri är oroad av att unga bilägare främst vill ha billiga däck.

– Varannan bilägare i åldrarna 18–34 år köper i första hand billiga däck, medan bara 32 procent av bilägare i åldrarna 55–74 år har priset som viktigaste köpargument. Däckets säkerhet och slitstyrka är viktigare argument för de äldre. Det är oroande att unga bilägare anser att säkerhet inte är lika viktigt som lågt pris, särskilt när de inte är så erfarna bilförare och när de ofta också har sina små barn med i bilen. ■

” Varannan bilägare i åldrarna 18–34 år köper i första hand billiga däck.

Pirellis senaste:

”Grönt Premiumdäck”

CINTURATO P1 ÄR Pirellis nya ”gröna premiumdäck” för små och mellanstora bilar upp till och med Golf-klassen (C-segmentet). Med viss överlappning tar sedan Cinturato P7 (debut 2009) över på större och sportigare bilar upp till de rena supersportdimensionerna.

Nya P1 presenterades i slutet av mars och kommer under 2011 att ersätta båda sina tre år äldre Cinturato-kollegor P4 och P6, som också räknas som lätttrullande men inte är riktigt lika ”gröna”.

”Säkerhet, körglädje, miljömorsorg och mångsidighet” var enligt Pirelli de fyra nyckelorden under utvecklingen av det nya däck, som inte bara till namnet utan även tekniskt är tämligen nära släkt med

storebror Cinturato P7. Det nya däck är förstärkt utvecklat för att prestera bra enligt EU-direktivet om ”däcketikett” som träder i kraft hösten 2012 – och enligt Pirelli är de första testresultaten också mycket positiva (allt annat hade å andra sidan varit tjänstefel, red anm).

Enligt Pirelli är Cinturato P1 cirka 15 procent lättare än motsvarande föregångare (P4/P6 beroende på dimension), vilket tillsammans med flera nya tekniska lösningar uppges ge hela 25 procent lägre rullmotstånd – vilket i sin tur kan ge upp till 4 procent lägre bränsleförbrukning.

Även komforten är bättre med Cinturato P1; ljudnivån utanför bilen har sänkts med 1,5 decibel och inne

i bilen ska P1 ge 1 dB lägre ljudnivå – vilket är mycket mer än det låter som; cirka 30 procent lägre ljudnivå!

Enligt Pirelli är P1 ett ”premiumdäck” även om pressmaterialet är lite oklart när det gäller vad det är som egentligen är ”premium”. Men enligt företagets egna tester är det nya däck i alla fall bäst på det mesta jämfört med föregångaren, men också jämfört med de närmaste konkurrenterna (även om det inte anges vilka dessa är).

Endast när det gäller däckets slitstyrka ligger Cinturato P1 kvar på samma nivå som både föregångare och (onämnda) konkurrenter; alla beräknas hålla för mellan 5 000 och 6 000 mil.

Men när det gäller väg- och broms-

egenskaper samt ljudnivå och rullmotstånd är Pirelli Cinturato P1 alltså bäst. Enligt Pirelli.

Men även BMW får förmodas anse att däck är bra, eftersom det i Run Flat-utförande ska originalmonteras på nya 1-serien som kommer nästa år. Redan nu finns Cinturato P1 som Run Flat i dimensionen 195/65 R15 och fler kommer vad det lider.

Däremot finns P1 inte (än) med den intressanta Seal Inside-tekniken som kom på vissa Cinturato P7-dimensioner förra året och som originalmonteras på Volkswagen Scirocco. ■



Sommardäcktester 2011:

Dubbelseger för Continental

Årets tester av sommaräck har nyligen publicerats i Aftonbladet/Auto Motor & Sport och Vi Bilägare. I båda testerna utses Continental PremiumContact 2 till bästa däck.

VI BILÄGARE FOR till Texas för att testa sommaräck.

Det gjorde Aftonbladet och TestWorld också, men där drabbades de av dåligt väder. Delar av testet fick senare göras i Tyskland och Spanien.

Teknikens Värld stannade hemma.

I Sverige publiceras vanligen tre olika däcktester både på hösten och våren. Aftonbladet testar tillsammans med finska TestWorld och samma test publiceras sedan också i Auto Motor & Sport. Vi Bilägare och Teknikens Värld gör sina egna tester, ibland i samarbete med andra tidningar.

Men i år lämnade alltså Teknikens Värld walk over, eftersom man ansåg att det kommit för få nyheter. I stället återpublicerades testet från 2010 på tidningens hemsida.

PremiumContact 2 är alltså årets vinnare. I Aftonbladet med viss marginal före Nokian Hakka V, medan Vi Bilägaren har Michelin Pilot Sport PS3 som knapp tvåa tätt efter Contact 2.

Förutom vinnardäcket ingår bara två andra däck i båda testerna. Bridgestone Turanza ER 300 Eco-

pia och Pirelli Cinturato P7 klassas som hyggliga av Vi Bilägare – femte respektive sjätte plats av åtta testdäck, medan Aftonbladet placerar Pirelli-däcket på fjärde plats väl före Bridgestone på åttonde plats av 15 testdäck.

Bland Aftonbladets alla däck finns två kinesiska, varav ett anses uselt (Sunny), med däremot Linglong Green-Max utses till årets överraskning och rankas som tia. ”Mycket däck för pengarna och kineserna blir bara bättre”, skriver Aftonbladet.

Eftersom allt fler lata, okunniga och/eller slarviga bilägare kör med odubbade vinterdäck på sommaren har Vi Bilägare förutom de åtta ordinarie testdäcken även utvärderat ett (icke namngivet) nordiskt odubbade vinterdäck i syfte att varna för detta missbruk – och nog finns det skäl för den varningen:

Friktionsdäcket vattenplanade i 63 km/h medan ett bra sommaräck inte planade förrän i 83 km/h. Och medan sommaräcket bromsade testbilen från 100 km/h på våt väg på 58 meter behövde friktionsdäcket hela 85 meter! ■

Sammanställning sommaräcktest 2011

Tidning, placering/poäng	AB/AMS	Vi Bilägare	Teknikens Värld 2010
Barum Bravuris 2	9/7,4	-	
BF Goodrich g-Grip	13/7,2	-	
Bridgestone Turanza			
ER 300 Ecopia	8/7,5	5/95	
Continental Conti			
Premium Contact 2	1/9,5	1/99	
Dunlop SP Sport			
Fastresponse		7/78	-
Goodyear Efficient Grip	5/8,2		5/52
Goodyear Eff. Grip Run On Flat		-	7/93
Hankook VentusPrime 2			
Kumho Ecsta Sport KU39	-	8/92	
Linglong Green-Max			
Michelin Energy Saver	11/7,0		
Michelin Pilot Sport PS3		2/98	1/63
Nokian Hakka V	2/8,8		
Nokian Hakka Z		3/97	
Nokian Hakka Green			
Pirelli Cinturato P7	4/8,2	6/94	3/57
Sava Intensa hp			
14/6,6			
Sunny SN 3630			
15/4,6			
Vredestein Sportrac 3			
3/8,5			
Vredestein Ultra Cento			
4/96			



FAC

®

VEIDEC

Klarsynt.

JUGGES
MARINA
FENI!

NITRO
ALTO
Why Compete?

DORAN



Omstart för STCC

Ett nytt men ändå gammalt namn. Tre nya men ändå gamla rutinerade racingrävar. Och ett riktigt starkt startfält. Årets STCC-säsong ser ut att kunna bli minst lika spännande som förra året. TEXT Björn Sundfeldt FOTO MediaEmpire



Från och med i år står STCC för Scandinavian Touring Car Championship och mycket talar för att vi snart kan se fram mot ännu tuffare race.

STCC, SVERIGES "kungaklass inom racing", föddes 1996 och har sedan dess bjudit svensk motorsportpublik på standardbilsracing av hög internationell standard vid nästan alla tävlingar – men nu är det slut med Swedish Touring Car Championship.

Från och med i år står STCC för Scandinavian Touring Car Championship och mycket talar för att vi snart kan se fram mot ännu tuffare race. I praktiken innebär nyordningen att de svenska och danska standardbilmästerskapen slås ihop, men det tycks inte bli så mycket av det i år. Det blir mest svenskar på startlinjen med enstaka danska, norska och engelska inslag.

STCC är alltså öppet även för ickeskandinaviska förare och i år kommer två mycket meriterade engelsmän att köra för två av de svenska toppteamen. I skrivande stund är startfältet inte helt klart – men klart är ändå att även årets säsong kommer att bjuda på ett mycket starkt startfält. Det finns bortåt ett halvdussin team som har kapacitet att göra upp om slutse-

gern och nästan dubbelt så många förare som kan slåss om förartiteln.

De svenska toppteamen är Biogas.se med gasdrivna VW Scirocco, BMW-bestyckade Flash Engineering och WestCoast Racing, Polestar med Volvo C30 och Chevrolet Motorsport som – måhända inte helt oväntat – kör med Chevrolet, närmare bestämt koreatillverkade Cruze som vann WTCC, World Touring Car Championship, förra året.

En av Chevrolet-förarna är en riktig veteran – och en av årets mest intressanta nykomlingar. Rickard Rydell körde Volvo i BTCC (British Touring Car Championship) under andra halvan av 90-talet, vann 1998 och blev trea 1995, 1996, 1999 och 2000. De senaste åren har han

med viss framgång kört SEAT i WTCC, men att köra upp i toppen av STCC lär inte bli särskilt lätt ens för denna ärrade rattriddare.

En annan pigg veteran är nyblivne 50-åringen Janne "Flash" Nilsson, som inte bara hade mer än ett finger med i spelet när STCC föddes för 16 år sedan utan också är seriens näst mest segerrikaste förare. Efter 33 segrar och två mästerskap är han fortfarande kapabel att vinna (senast i Karlskoga 2010), men kollegan i det egna teamet, engelsmannen Colin Turkington (BTCC-etta 2009) får nog räknas som teamets försteförare.

STCC:s mest segerrikaste förare heter Richard Göransson, som vann förra året och har tre tidigare

titlar samt 34 segrar. Richard fortsätter i år i WestCoast Racings BMW 320i och kör tillsammans med Martin Öhlin, som efter fin framfart i Porsche Carrera Cup lär visa framfötterna även i STCC.

Volvoteamet Polestars tidigare försteman Robert Dahlgren satsar i år på WTCC (med Volvo och Polestar) och ersätts av engelsmannen James Thompson, med bland annat två BTCC-mästerskap på meritlistan. Norrmannen Tommy Rustad, som är tvåfaldig STCC-mästare, har kört för Polestar de senaste åren och gör så i år också.

Fredrik Ekblom och Patrik Olsson kör Biogasteamets två Volkswagen Scirocco för tredje året och nu är det upp till bevis: 2009 var ▶

” Det finns bortåt ett halvdussin team som har kapacitet att göra upp om slutsegern och nästan dubbelt så många förare som kan slåss om förartiteln.



I STCC används likadana
däck som i både WTCC
och ETCC.



” Rätt hjulinställning och
rätt däcktryck är en hel
vetenskap och betyder hur mycket
som helst.

Fredrik Ekblom



Två sorters däck är tillåtna i STCC, båda kommer från Yokohama: slicks och regndäck.



”Däcken är en hel vetenskap”

RACEDÄCKEN SÄLJS DIREKT till teamen via Motorsportservice, en ”serviceprovider” som drivs av Jan-Eric Åseth. I stället för de numera förbjudna HA-oljorna innehåller Yokohamas racedäck apelsinolja!

Under en STCC-säsong går det åt cirka 2500 däck. Slicks kostar 2900 + återvinningsavgift (16 kronor) och moms, medan regndäcken betingar 3000 kronor plus samma påslag. Alla kör på en och samma dimension som inte har ”civila” profilbe-teckningar: däcken är 240 mm breda, har en diameter på 610 mm R17 och sitter på 17 tum höga fälgar.

Även ”vi-som-vill-upp-klassen” JTCC kör nu på Yokohama, fast inte på slicks utan på R-däck.

Varje bil får använda max 16 slicks under säsongens första racehelg och sedan 8 nya och 8 begagnade slicks per helg samt regndäck efter behov.

Däcken fungerar lika bra på fram- och bakhjulsdrivna bilar. Idealisk racetryck varierar för olika bilar, banor, yttertemp och förare (körstil), men ligger runt två kilo mätt med varma däck (85–90 grader). Det innebär att man kör ut på cirka 1,4 kg och värmer till rätt temperatur, men ibland kan man behöva köra ut med så lågt tryck som 1,2 – alltså nästan punktering – och då får föraren ta det lite lugnt i bör-

jan, annars kan däckets krängas av.

Både för högt och för lågt lufttryck kan vara förödande. Redan vid cirka 2,3 kg får däcken sämre grepp, och om en förare överkör sina däck är det ”kört” i den tävlingen; fästet kommer inte åter.

– Rätt hjulinställning och rätt däcktryck är en hel vetenskap och betyder hur mycket som helst. För man till det perfekt kan det betyda ett par tre tiondelar snabbare varv och det kan vara skillnaden mellan första och fjärde startled, kommenterar STCC-veteranen och trefaldige mästaren Fredrik Ekblom på telefon från Portugal, där han testar bilen inför STCC-säsongen.

– Att få till rätt lufttryck låter kanske inte så märkvärdigt men det är otroligt komplext, det finns massor av parametrar som påverkar. Du kan till exempel ha fyra däck med samma tryck, men när du kör ut och värmer upp dem ökar trycket olika därför att luften i kompressorn var fuktig när de första däcken fylldes...

– Nu kör vi för tredje säsongen med biogasteamets Scirocco-bilar och i år ska vi vara med och slåss om guldets på allvar.

Fast det är förstas en ambition som herr Ekblom inte är ensam om... ■

premiärår, 2010 var utvecklingsår och nu ska frukterna sköras. Allt annat än totalseger i både team- och förarmästerskap är en besvikelser för världens klimatsmartaste racingteam, som förra året blev silverteam med Fredrik som bronsförare. Fredrik Ekblom har tre STCC-titlar och siktar i år på nummer fyra.

Årets premiärtävling på danska Jyllandsringen den 23 april mönstrar ett startfält som nog får räknas som världens starkaste startfält i standardvagnsracing – även om beteckningen ”standard” i rättsvans namn är gravt missvisande.

Bilarna ska se ut ungefär som förlagan och motorn ska vara släkt med standardmotorn. Den får vara på max 2 liter, ha max fyra cylindrar och trimmas enligt noggranna specifikationer. De flesta bilar har en motoreffekt på cirka 300 hk och en sexväxlad sekventiell låda, men en vanlig sexväxlad går också bra. Hjulställen ska också påminna om originalet men reglerna tillåter generösa modifieringar. Men så finns också turboladdade gas- och dieselmotorer som kör med dispens.

Från nästa år gäller ett nytt reglemente, samma som i BTCC, vilket bland annat kommer att ge 10–15 procent högre motoreffekt.

Två sorters däck är tillåtna och båda kommer från Yokohama: slicks och regndäck.

– Det är likadana däck som används i både WTCC och ETCC (European Touring Car Championship), berättar Göran Bengsson, vd för Yokohama i Sverige, Finland, Estland och Lettland.

– Det här blir vår tredje säsong med STCC. Racing är bra marknadsföring och vi har kundevent i samband med varje race. Yokohama är väl än så länge mest känt för att ha bra högprestandadäck, men det är ingen uttalad inriktning. Vi har bra däck till alla sorters bilar, fortsätter han.

Japanska Yokohama är världens sjunde största däckföretag, men inte så stort i Sverige. Omsättningen har dock ökat från 40 miljoner år 2000 till 250 miljoner förra året. Yokohama säljer enbart via Däckia, Däckpartner och Däckarna, alltså till hundra procent via däckfackhandeln. ■



Tävlingskalender 2011

22–23 april	Jyllandsringen, Danmark
6–7 maj	Ring Knutstorp, Sverige
20–21 maj	Mantorp Park, Sverige
17–18 juni	Göteborg, Sverige
1–2 juli	Falkenberg, Sverige
12–13 augusti	Karlskoga, Sverige
27–28 augusti	Jyllandsringen, Danmark
9–10 september	Ring Knutstorp, Sverige
23–24 september	Mantorp Park, Sverige

DÄCK TEAM

“Jag har aldrig mött en kedja med samma positiva och professionella inställning.”

Arne Petterson, Däck & Fälg i Trollhättan

“För vår del fanns och finns det inget alternativ. Däckteam är inte bara den starkaste utan också den bästa kedjan att vara med i.” Arne Petterson och Tommy Abrahamsson med firman Däck & Fälg i Trollhättan är bara två av våra många nöjda franchisetagare i Däckteam.

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 116 verkstäder runt om i landet!

DÄCK TEAM
vet vilka däck du behöver

Teknikens Världs test av lastbilsdäck:

Vinterdäck 70 procent bättre än sommardäck

”Sverige lamslås så fort det kommer snö i en uppførsbacke. Den tunga trafiken måste få krav på vinterdäck”, hävdar Teknikens Värld, som i senaste utgåvan redovisar ett däcktest där vinterdäcken på en tung lastbil var 70 procent bättre än sommardäcken.

SÅ SENT SOM den 18 mars i år lamslogs stora delar av södra och mellersta Sverige av ett av vinterns värre snöfall. Området runt Jönköping var särskilt hårt drabbat. På riksväg 40, i den välkända Göteborgsbacken, orsakade runt 100 stillastående lastbilar enorma trafikproblem. Polisen rapporterade om mycket besvärliga förhållanden och bilister varnades för att ge sig ut på vägarna.

Enligt Trafikverkets statistik varade störningen på väg 40 – klassificerade som ”mycket stor påverkan” (värsta graden) – i 455 minu-

ter, alltså i drygt sju och en halv timme! Och det var ändå bara ett av alla de trafikproblem som drabbade södra och mellersta Sverige just den dagen.

Med anledning av vinterns alla trafikstörningar med tunga fordon inblandade har Teknikens Värld (som första tidning i världen) testat skillnaden mellan nya sommardäck, nya dubbfria vinterdäck samt även ett begagnat sommardäck med ett mönsterdjup på drygt fem millimeter – alltså precis på gränsen för vad som är godkänt. Resultaten var

entydiga: Vinterdäcket var ungefär 70 procent bättre än det nya sommardäcket!

Märkligt nog uppvisade det slitna sommardäcket bättre grepp än det nya sommardäcket, vilket möjligen kan förklaras med att mönstret i slitbanan blir allt stadigare ju längre ner det slits.

Framkomligheten är det största problemet för tung trafik och därför testade Teknikens Värld accelerationsgrepp på snöunderlag. När tidningen testar vanliga personbilsdäck för vinterbruk är skillna-

den max 35 procent mellan marknadens bästa och sämsta däck.

Det testade vinterdäcket var Nokian Hakkapeliitta Truck E M+S, ett däck som används på den/de drivande axlarna. Dimension 315/70 R22,5 och mönsterdjupet på det nya däcket var 19 millimeter. Vinterdäcket skiljer sig markant från sommardäcket genom sitt sajjade mönster, vilket ger bättre rörelse i mönstergummit och fler ytor som kan ta tag i underlaget.

Sommardäcken var Michelins XDE2+ M+S. Det nya däcket med 19

” Med vinterdäck på de drivande axlarna skulle den tunga trafikens inblandning i trafikstörningar minskas radikalt.



” Ett av de stora problemen för oss inom polisen när det råder vinterväglag är att vi inte kan stoppa den tunga trafiken för kontroll var som helst om de åker på sommardäck. Minsta lilla motlut gör att de inte kan komma från platsen och så borde det inte vara.



FOTO Pontus Grönvall

millimeters mönsterdjup och det begagnade hade 5,5 millimeter. Samma dimension som för vinterdäcket – 315/70 R22,5. Mönstergummit var styvare, gummilackarna mycket större.

Greppet som dessa däck har på vintern kommer främst från axeltrycket, det är alltså tyngden som ger greppet. Detta blir tydligt när däcken börjar slira på det hala underlaget. Sommardäcken tappar allt grepp, medan vinterdäcket har betydligt bättre grepp under slirmomentet – då märks de avgörande skillnaderna med sajpat vintermönster. Det så kallade slip-greppet är bättre, vilket innebär att vinterdäcket ger grepp även när det slirar mot underlaget, medan sommardäcken blir stående kvar, slirandes på samma punkt då det hårda mönstergummit inte orkar ge något grepp.

Med vinterdäck på de drivande axlarna skulle alltså den tunga tra-

fikens inblandning i trafikstörningar minskas radikalt. Dessutom torde även trafiksäkerheten påverkas positivt.

Dåvarande Vägverket gjorde en utredning som lämnades till regeringen 2008. I den utredningen föreslogs en lag om vinterdäck även för lastbilar och bussar. Men regeringen tillsatte ytterligare en utredning och det hela lades på is.

I stället är det sedan 1 januari 2010 lag på minst fem millimeters mönsterdjup i däcken för tung trafik under vintern och detta gäller för dragbilen – på släpet gäller fortfarande reglerna om minst 1,6 millimeters mönsterdjup. Mönsterdjupet för såväl dragbil som trailer gäller alltså för sommardäck på vinterväglag!

Teknikens Värld konstaterar att ”detta är en synnerligen uddlös lag som inneburit svårlösta trafikproblem och enorma samhällskostna-

der som drabbat de flesta av oss på något sätt. Är det inte en långträdare som viker sig på mitten så är det en tvåaxlad transport som inte kommer upp för ett mindre motlut i närförort. Eller så blåser hela trailerekipaget av motorvägen”.

Tidningen ifrågasätter också varför den tunga yrkestrafiken ska lyda under andra vinterdäcklagar än personbilstrafiken och menar att det snarare borde vara tvärtom, att det borde ställas minst lika hårda krav på yrkestrafiken.

I Teknikens Värld uttalar sig också polisinspektör Bosse Forsberg, chef för Polisens tunga grupp i Sörmland:

– Ett av de stora problemen för oss inom polisen när det råder vinterväglag är att vi inte kan stoppa den tunga trafiken för kontroll var som helst om de åker på sommardäck. Minsta lilla motlut gör att de inte kan komma från platsen och så borde det inte vara. ■

Testfakta

Testbil: Volvo FE 300 4x2 med skåppåbyggnad. Drivaxelbelastning och styraxelbelastning 5 300 kg.

Testerna kördes på en preparerad snötestbana vid Ivalo Flygplats i nordöstra Finland. Vid accelerationsgrepptestet användes en Sisu 6x6 brandbil (vikt 26 ton) som dragtyngd och som broms. Under testet mättes hastighetsskillnaderna mellan drivande och icke drivande axlar, testet avslutas när testlastbilen står still och spinner på stället. Underlagets temperatur skiftade mellan minus 2 och 7 grader under alla repetitioner av testmomenten och ett referensdäck användes för att mäta hur greppet i underlaget skiftade.



139.900:-

BOXER QUADRIGA

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



48.900:-

IBASAN KETTY W2020 DIGITAL

Den professionella hjultvätten som tvättar rent med borstar och högtrycksspöining. 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!



149.900:-

CEMB DWA1000 WINDOWS

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



59.900:-

CEMB C-87 EVO

Cemb's patenterade EVO-system. Pneumatisk låsning av hjulet, doldavikter program! Kan kompletteras med automatisk lyft för att uppfylla full ergonomi. Lcdskärm!

Kanske marknadens mest användarvänliga maskin!?

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.

Fri frakt i hela Sverige...
-ÄVEN SERVICE OCH RESERVDELAR!



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





Morgondagens däckverkstad:

Handdatorer, specialutbildning och effektivisering

Däckbranschen står liksom alla branscher ständigt inför nya utmaningar. Tekniken - inte minst den datorbaserade - vinner allt större inträde även på verkstadsgolvet. Framtiden kräver mer av varje däcktekniker, vars nya verktyg kanske är en handdator. En specialriktad utbildning inom gymnasieskolan introduceras redan i höst. TEXT Arne A. Jansson

FÖR FEMTIO ÅR sedan kunde en gummiverkstad ofta vara en mörk, utkyld lokal med dålig luft och skitig miljö, utslitna däck och inner-slangar slängda huller om buller, ventiler och balanseringsvikter kastade på golvet. Kaos minst ett par gånger om året, i synnerhet när första snön fallit och när vårsolen visat sig.

Sådana verkstäder finns knappt längre (utom det där med kaoset två gånger om året) och nu tar branschen klivet in i framtiden. Både kunden, killarna och en och annan tjej på verkstadsgolvet och däckverkstaden blir vinnare. Omvandlingen syftar till bättre service, lättare jobb och bättre lönsamhet.

Men förändringen kräver planering, nya maskiner och bättre utbildad personal. I drömscenariot funkar organisationen så bra att jobbet flyter utan toppar i samband med vinter och vår.

Ganska snart kommer varje tekniker på verkstadsgolvet att ha en handdator – sådana man använder på Bilprovningen – och ge sekundsnabba besked om vad han gjort med vilken bil, så att jobbet med planering, lager och kundmottagning underlättas.

Nya krav från kunderna föder också fram effektivare lagring av sommarhjul på vintern och vinterhjul på sommaren.

DäckDebatt har pejlrat framtiden med några företrädare för branschen, både leverantörer av utrustning och företrädare för däckverkstadskedjor.

Anders Carlbank på Frenxidäcklagarsystem är förvissad om att däcklagring är en sektor som växer:

– Allt färre vill känka ner sina däck i källaren, upp på vinden eller ställa in dem i det egna garaget, säger han. Det är en bekvämlighetsfråga men också en brandsä-

kerhetsfråga. I däckhotellen tas hjulen omhand professionellt, de lagras på ett för däcken skonsamt sätt så att de fortfarande är fräscha och runda när det är dags att montera dem på bilen igen.



Anders Carlbank, Frenxidäcklagarsystem.

Anders Carlbank tror att de flesta däckverkstäder i dag jobbar på gammalt sätt med lagring. Det innebär tunga och skadliga lyft för

personalen och det innebär att man inte kan utnyttja golvytan.

– Redan i höst kommer lagringssystem som tillåter dubbelt så många hjul som nu på samma golvyta, säger Anders Carlbank.



Sven Möller, Safety Seal.

Det är ekonomi att lagra mycket på liten golvyta.

Sven Möller på Safety Seal, som saluför däckserviceprodukter, poäng-



Däckverkstad från 1950-talet.



”

IT-stödet är en viktig del i
morgondagens däckverkstad.



TPMS övervakar lufttrycket i bilens däck och slår larm om det är felaktigt. Ett sådant system betyder både bättre väggrepp och längre livslängd på däck.

terar att EU-direktivet som föreskriver TPMS (Tire Pressure Monitor System) i alla nya bilar från 2014 (och i alla nya "plattformar" redan från nästa år) kommer att kräva ny och sofistikerad utrustning.

TPMS övervakar lufttrycket i bilens däck och slår larm om det är felaktigt. Ett sådant system betyder både bättre väggrepp och längre livslängd på däck. Det är ju väl känt att många bilägare slarvar med att kontrollera lufttrycket och kör omkring med alltför lågt tryck.

– Sensorerna för TPMS är precisionsinstrument och de måste naturligtvis hanteras och monteras på rätt sätt, säger Sven Möller.

Några bilmärken har redan infört TPMS innan EU-kravet träder i kraft, till exempel Mercedes och BMW, och det finns även på en del modeller från Citroën, Peugeot och Renault.

Pär Landberg på Däckia AB, som har cirka 120 verkstäder, säger så här:

– Framtiden handlar bara om en sak: Man måste effektivisera

verkstäderna mer än idag. Man måste minska den fasta personalen och skapa högre säljkompetens. Dessutom behövs effektiva förvaringssystem, effektiva rutiner i högsäsong – man måste våga minska extrapersonalen – ha kortare "slottider", vilket alltsammans betyder bättre lönsamhet.



Pär Landberg, Däckia AB.

E-handel är en självklar lösning för framtiden. I dag är det 10 procent av bilägarna som köper sina däck på nätet. Den siffran kommer att öka. Tunga fordon kommer att

kräva mycket mer utåtriktad verksamhet, att man gör mer jobb ute hos kunden.

Framtiden kommer också kräva högre kompetens i verkstadsdrift från ledningen i de stora kedjorna. Man måste få ut budskapet även på verkstadsgolv. Med små justeringar kan man då göra underverk.

Peter Axelsson på Däckpartner, som har 111 verkstäder i Sverige, säger bland annat:

– Vad är rätt utrustning? Det är en svår fråga, men självklart är det en utrustning som gör jobbet lättare och säkrare i förhållande till vilken miljö/produkt du ska arbeta i.



Peter Axelsson, Däckpartner.

Det kommer ny utrustning när det gäller monteringsmaskiner. RFT-däck kräver maskiner som inte skadar produkten eller personalen vid arbete med tyngre och kraftigare däckside. Nya lyftar för större, tyngre och längre fordon kommer också liksom kontrollapparater funktionen hos de nya TPMS-ventilerna (lufttrycksövervakning) med mera.

Peter Axelsson nämner också förändringar i arbetsmiljön i framtiden:

– Det kommer nya förvaringslokaler, däckhotell med bättre hantering av hjul med hjälp av truckar och andra lyftsystem. Hanteringen av hjul på verkstadsgolvet måste förbättras. Det behövs till exempel

vagnar att köra hjulen på till tvätt och förvaring. Att bära omkring dem i lokalerna frestar på kroppen och är något man måste undvika.

Personalen behöver också utbildning för att kunna hantera nya typer av däck och system.

– Utbildning och träning ska vara kontinuerlig, säger Peter Axelsson. I en bransch med en snabb utveckling är det särskilt viktigt.

Ett framgångsrecept för morgondagens däckverkstad är enligt Peter Axelsson att jobba mer med servicedelen och även se på andra produktområden som kan passa i verksamheten.

Claes Törnqvist, försäljningschef på Continova, menar att det är mycket viktigt att man anpassar sin utrustning på verkstaden för att klara av framtidens teknik. Han nämner RFT-däck, AC-utrustning, hjulinställning, diagnos och TPMS.

Personalen måste ha kunskap hur man monterar däck, hur man nollställer ventiler, vilken batterikapacitet som behövs vid förvaring etcetera.

Han påpekar också att arbetsmiljön är viktig; det behövs ergonomiskt riktiga lösningar för att människor ska orka arbeta med högt tempo och tunga hjul.

Tekniken på framtidens bilar samt kraven från bil- och däcktillverkare bestämmer vilken utrustning som behövs. Ett exempel är att i Tyskland krävs WDK-certifiering för att montera RFT-däck (Run Flat Tire) däck som man kan köra vidare på efter punktering WDK (Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V.) är den tyska motsvarigheten till Däckspecialisternas Riksförbund, DRF.

Ny framtida utrustning är till exempel däckmaskiner där du inte behöver använda monteringsjärn och som är skonsamma mot både däck och fälg. Maskinerna blir mer och mer automatiserade. Det kommer nya AC-maskiner för att klara av hybridbilar. Reparation och under-



Framtiden handlar bara om en sak:

Man måste effektivisera verkstäderna mer än idag.

” Arbetsmiljön är viktig; det behövs ergonomiskt riktiga lösningar för att människor ska orka arbeta med högt tempo och tunga hjul.



Claes Törnqvist, Continova.

håll av luftkonditioneringen är en lämplig utökning av däckverkstädernas verksamhet för att fylla upp sysselsättningen sommartid.

Claes Törnqvist anser att det för en god arbetsmiljö är viktigt att investera i hjulvätt för att få renare



Anders Paulcén, Compilerator Däckdata.

miljö, hjullyft till balanseringsmaskin för bättre ergonomi samt monteringslinjer – där momenten utförs efter varandra i en logisk kedja – för att öka volymen på monterade däck och minska arbetsbelastningen på personalen. Hjullyft för

att lyfta hjulen för montering på bilen förbättrar också arbetsmiljön.

Beträffande utbildningsbehovet menar Claes Törnqvist att varje teknikutveckling kräver sin egen utbildning. Exempel på detta är kontroll av TPMS-ventiler, AC-service samt montering och reparation av RFT- och BSR-däck (däck som man kan köra vidare på efter punktering).

Anders Paulcén, Compilerator Däckdata, är övertygad om att IT-stödet är en viktig del i morgondagens däckverkstad.

– Varje tekniker på verkstadsgolvet kommer att ha en handdator och knappa in vad han gjort efterhand. När IT lyfts ut på verkstadsgolvet kommer det att avlasta kundmottagningen, det blir bättre lageruppföljning, man kan kapa topparna och det kommer att innebära ett kunskapslyft, tror Anders Paulcén. ■



Däckmontörer blir Hjultekniker

En ny gymnasieutbildning som i praktiken resulterar i ett nytt yrke inom däckbranschen införs från och med i höst inom fordons- och transportprogrammet. Beslutet togs i mars. Det är bland annat idogt lobbyarbete från Däckspecialisternas Riksförbund som resulterat i att Skolverket nu har skräddarsytt den nya utbildningen.

– Den här utbildningen är ett tillägg i fordons- och transportprogrammet. Efter det första årets grundutbildning väljer eleverna inriktning, säger undervisningsrådet Kurt J L Nilsson på Skolverket.

Det betyder att de eleverna som börjar på fordons- och transportprogrammet hösten 2011 kan välja inriktning och få sin första specialutbildning höstterminen 2012 – och svinga den vita mössan som den första kullen ”hjulustrustningstekniker” våren 2014.

Beteckningen hjulustrustningstekniker är ett ord som lånats från motsvarande utbildning i Norge. Skolverket sliter dock fortfarande med frågan vad som blir den slutliga beteckningen.

– Hjulustrustningstekniker är kanske litet för mycket tungvrickande för att vi ska fastna för den beteckningen. Det vore bättre med ett kortare ord, en enklare beskrivning av vad det handlar om, säger man på Skolverket.

Kanske blir det hjultekniker eller hjulmekaniker. DRF har som sagt kämpat med den här frågan i många år. Transportarbetareförbundet välkomnar utvecklingen med gymnasieutbildningen. I Gummiverkstadsavtalet finns en bilaga som berör frågan om ökad status för branschen och yrket.

FOTO Dennis Kärrsson



I morgondagens däckverkstad kommer varje tekniker vara utrustad med en handdator. Detta kommer att innebära att kundmottagningen avlastas och att man får bättre lageruppföljning.

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.

Flytta hjul – en barnlek!

Att ryggen tar stryk i däckbranschen är ingen nyhet. Men det finns sedan länge bra sätt att minska belastningen för den som ska göra jobbet. Micrologistics däckkärria är Sveriges mest sålda och både företaget och kunderna tycks hur glada som helst. **TEXT OCH FOTO** Bo Lundvang



HJUL VÄGER MELLAN 20 och 40 kg och sådana vikter ska man inte lyfta särskilt många av utan hjälpmedel, framför allt inte i morgondagens däckverkstad.

Men det finns alltså sedan flera år sätt att minska belastningen för den som ska göra jobbet. Micrologistics däckkärria skonar ryggen och är Sveriges mest sålda med över 1300 exemplar sedan introduktionen 2003.

Svenska företaget Micrologistic startades 2002 av Björn A Carlsson och har ett flertal transporthjälp-

medel för den som ska flytta tunga saker. Företagets däckkärria är konstruerad med gripklor som enkelt tar tag i däck som står på pall eller på golvet, och kärria har en stabilitet som hindrar den från att tippa eller däcken att falla av. Det finns även inbyggda glidskenor på baksidan för den som behöver ta sig ner för ett par trappsteg.

– Jämfört med de andra pirrorna och däckkärriorna vi har använt så är det här det absolut bästa alternativet, menar Peter Modin som är platschef på Vianor i Eskilstuna.

Där har man använt två av Micrologistics däckkärria sedan 2008, en investering som enligt samstämmiga användare är värd vartenda öre.

– Platschefen där jag jobbade förut sa att de var för dyra, men jag övertalade honom om att vi måste ha dem och det har han inte ångrat, fortsätter Peter.

DäckDebatts utsände kan intyga att funktionen med gripklorna fungerar alldeles förträffligt, det behövs inga lyft för att klorna ska kunna greppa om däcktraven som på vissa andra modeller.

Priset för en däckkärria är 8 555 kronor plus moms för den höga varianten som tar upp till åtta 205-däck eller max 200 kg. Däcken är punkteringssäkra och lättrollade, och Peter har aldrig behövt laga något på dem.

– Men det bästa med kärriorna är nog ändå att de är så smala, smidiga och lätta.

Micrologistic säljer bland annat även en elektrisk däcklyft för smidigare däckbyten och en batteri-driven "däckhiss" för arbetshöjder upp emot 3,5 meter. ■

VÅRKAMPANJ PÅ DOMKRAFTER

Just nu har vi extra förmånliga erbjudanden på domkrafter för lastvagn.

Vi har även ett stort utbud av domkrafter för personvagn, besök gärna vår hemsida för mer information.

TDL
AJ-25T2

- 25 ton
- 2 steg



10 995 kr

TDL
AJ-50T3

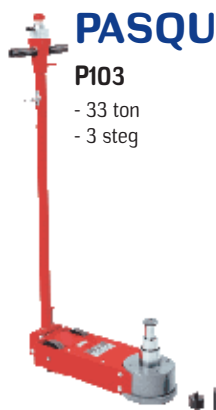
- 50 ton
- 3 steg



12 995 kr

PASQUIN
P103

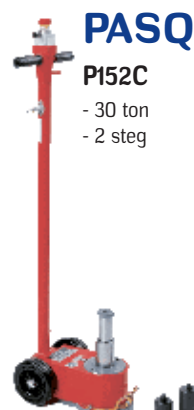
- 33 ton
- 3 steg



16 995 kr

PASQUIN
P152C

- 30 ton
- 2 steg



14 495 kr

Vi har även fullsortiment av t ex monterings- och balanseringsmaskiner, hjultvättar, 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







Försäkra dig om säkerhet!

Konsten att förekomma olyckor, brand och inbrott handlar om kunskap baserad på statistik. DäckDebatt har följt en säkerhetsbesiktning hos Langes Gummiverkstad i Eskilstuna. Det blev en nyttig lektion. **TEXT** Bo Lundvang **FOTO** Bo Lundvang och iStockphoto

ÄR DET NÅGRA som vet var och hur inbrott uppstår så är det försäkringsbolagen. Med hjälp av deras kunskap kan man hålla tjuven på avstånd redan från början.

Langes Gummiverkstad i Eskilstuna är en större anläggning än den genomsnittliga, så här kan man enkelt hitta typexempel på riskzonerna som finns nedtecknade i statistiken. När Trygg-Hansas chef för säkerhetsteknik Magnus Jansson tittar närmare på anläggningen är mycket bra men en del finns också att önska.

– Det som stjäls på en gummiwerkstad är i första hand dyrare aluminiumfälgar och däck. Vanliga

däckdimensioner är sällan intressanta, berättar han och fortsätter:

– Oftast handlar det om tjuvar som stjälar för sitt eget eller kompisars bruk, eller för oseriös bilsport. Men vi har också rena beställningsinbrott där hela verkstäder tömms för att bygga upp någon ny verksamhet långt bort.

En container på området innebär extra stor risk för inbrottsförsök. Här kan tjuven jobba ostört och tömma hela containern, eftersom de oftast inte störs av någon larmanordning. Därför är det ett bra tips att montera ett invändigt inbrottslarm. Man bör också se över vilket låssystem man har. De van-

liga utvändiga bommarna är egentligen inte godkända, här behövs ett låssystem i lägst klass 4 avsett för containere.

Med en avdelning för kundmottagning håller Langes Gummiverkstad obehöriga ögon borta från själva verksamheten i verkstadsdelen. Det är annars allt för vanligt att huvudentrén på en däckfirma går rakt in i verkstaden, med uppstaplade fälgar och annat som tjuvar kan ha intresse av att känna till.

– Generellt sett kan man säga att när det blir inbrott, oavsett verksamhet, så vet tjuvarna vad de ska ta redan innan de tar sig in, berättar Magnus.



Det är ofta via takskjutportar i aluminium som tjuven tar sig in i verkstäder.



Trygg-Hansas chef för säkerhetsteknik Magnus Jonsson gör en översyn av Fredrik Langes gummiverkstad.

Hos Langes Gummiverkstad har man valt att montera ett enklare inkrypningskydd över glasrutan i entrédörren. Även om plattjärnen som använts inte uppfyller de hårda kraven på inkrypningskydd så fungerar de i praktiken – tjuvar är lata och väljer den enklaste vägen in.

Det är ofta via takskjutportar i aluminium som tjuven tar sig in, så där är det av högsta vikt att man alltid låser gejdskenan invändigt med ett hänglås av lägst klass tre. Saknas låsningen gäller inte försäkringen vid ett inbrott.

– Det finns egentligen inga takskjutportar av inbrottsklassad kvalitet, merparten är av 0,8 mm aluminium som inte skyddar tillräckligt bra. De går i princip att skära igenom med kniv, konstaterar Magnus.

Man bör också ha inkrypningskydd med ett plattjärn rakt över fönstren i portarna. Många takskjutportar har fönster ganska långt ner, där är det av extra stor vikt.

Bättre är det med ståldörrarna som hos Langes. De uppfyller kraven att stå emot 60 minuters brand, så kallade A60 branddörrar. Här är

låsningen godkänd med runda cylindrar med stålring, och självklart finns inga invändiga låsvred enligt försäkringsbolagens föreskrifter. Kommer tjuven in ska han inte komma ut så lätt med sitt gods!

En detalj som inte är självklar att tänka på är att skaffa sig brytskydd på alla dörrar.

– Vi har i princip inga inbrott alls på dörrar med brytskydd, men saknas de tar det inte ens en minut att knäcka dörren. Det går också bra att svetsa fast en fyrkantsprofil längs med dörrspringan, det hin-

drar tjuven från att få in kofoten, tipsar Magnus.

– Vill man göra det riktigt idiotiskt får man inte glömma att säkra upp gångjärnssidan, det händer att tjuvar bryter där och tar sig in den vägen.

Tiden är viktig när man pratar inbrottskydd. Har man bara ett skal som är hyfsat och sen ligger alla godsakerna innanför gör man det lätt för tjuven. Sitter man på dyra specialfälgar och extrema däck för massor av pengar kanske man ska satsa på ytterligare ett låst



En vanlig plåtvägg, men lätt att bryta sig igenom. Komplettering med inbrottsäkert stål på insidan eller larmanordning är försäkringsbolagens krav.



Spanjoletten som spänner fast dörren i taket och golvet gör djupa urgröpningar i betongen. Ett rejält plattjärn runt hålet stoppar dörren från att bli slapp.



Här blev det bakläxa för Langes Gummiverkstad. Brännbara saker får inte placeras så här nära en vägg. Minst sex meter säger Trygg-Hansa.

utrymme inne i lokalen. Då vänder nämligen många tjuvar på klacken, för när larmet går från första brytet är det bråttom.

Har man däcklager i markplan är det en stark rekommendation att alla fönster förses med galler.

– Här hade de förmodligen haft inbrott om det inte funnits galler för fönstren. Även om man bara har ett galler av enklare form så väljer tjuven oftast en annan väg – eller en annan verksamhet.

Vidare genom Langes Gummiverkstad hittar vi vikportar, med

den klassiska spanjoletten som spänner fast dörren i taket och golvet. Spärrningen ska sitta ordentligt ner i betongen för att göra nytta, men det blir slitet efter ett tag och hålet blir långsamt större. Det kan man avhjälpa genom att bulta fast ett stort plattjärn eller liknande i golvet, annars har man snart en glapp port där allt hänger löst.

En detalj som inte är så självklar att tänka på är ytterfasaden. Det är inte alltför vanligt att få inbrott rakt genom väggen, eftersom det

är enklare att ta sig in genom dörr, taksjuttport eller fönster – men det händer.

Med en skruvad plåtfasad är det ingen större match att dra loss skruvarna, vika bort plåten och slå sig igenom isoleringen. Försäkringsbolagens förslag är att förse väggen med inbrottskyddande plåt, men det är ofta en dyr lösning. Då är det ett billigare alternativ att ha invändigt inbrottslarm som övervakar de svaga väggarna. Här bör man kontrollera med sitt försäkringsbolag om vad som gäller.

Ytterfasaden är oftare angripen av skadegörelse och brand än av inbrott, och i fallet med bränder ofta anlagda sådana. Speciellt om man har placerat brännbart material mot väggen – vilket inte är tillåtet enligt försäkringsbolagen.

– På Trygg-Hansa har vi satt en gräns på sex meter, men även här bör man kontrollera med sitt eget försäkringsbolag om vad som gäller. Huvudsaken är att man inte har däck och lastpallar för nära väggen om någon får lust att tända på, menar Magnus.



I värdeförvaringsskåp finns en plakett som talar om vilken skyddsvärdespoäng skåpet har. Om man vid händelse av skada förvarar mer pengar än skåpet är godkänt för kan försäkringbolagen dra ner ersättningen till den nivå skåpet är godkänt för.



Så här ska det se ut - skumsläckare och skylt ovanför.



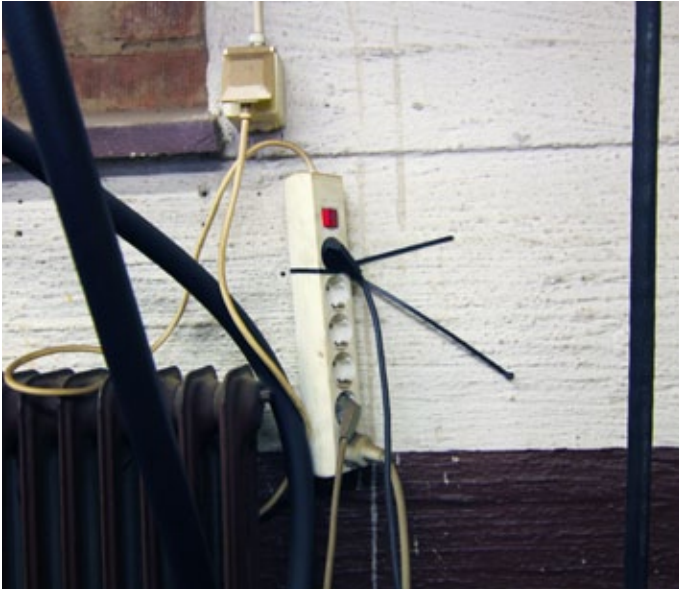
Entrédörr i glas ser trevligt ut - men glöm inte inkrypningskydd eller galler.



Brandklassad ståldörr är bra, men här behövs en brytlist eller fyrkantprofil som stoppar intrång med kofot.



Godkänt lås, runda cylindrar med stålring och inga invändiga låsvred.



Tillfälliga elinstallationer som har blivit permanenta har nog de flesta, här är alltid fasta elinstallationer att föredra.



Däcklager strax under markyta - här hade Langes Gummiverkstad haft inbrott spår Magnus Jonsson, om det inte hade varit för gallren.



Så här ska det se ut, med gott om utrymme mellan lysrör och däck för att minska risken för brand.

▶ Inne i lokalerna är en av brandriskerna överhettning av lysrör. Det kan bli elfel, eller så kan glimtändaren bli så varm att det börjar droppa om den. Har man då för nära till något som kan ta eld riskerar man nedsatt ersättning vid skada.

En annan vanlig källa till att det börjar brinna är tillfälliga elinstallationer som har blivit permanenta. Man kanske överbelastar med för många maskiner, och det blir överhettning som resulterar i brand. Fasta elinstallationer är alltid att föredra.

Man bör ha maximalt 25 meter till en brandsläckare, och den ska vara utmärkt med en skylt. Langes har kompletterat med en väl utmärkt vattenslang, vilket ger pluspoäng hos Magnus.

- Det är bra om man ordnar en liten brandövning en gång om året med personalen, så man får prova hur det är att dra sprinten ur en släckare eller hålla en brandslang rätt - alltså längst fram vid mynningen så den inte bara far runt.

Slutligen tar Magnus upp frågan om värdeskåp eller brandsäkra skåp, som ofta används fel. På insidan av skåpen finns en plaket där det står vilken skyddsvärdespoäng skåpet har. Man kan också ringa till en skåphandlare och ta reda på vilken summa skåpet är godkänt för.

- Får man inbrott i sitt skåp täcker försäkringen bara upp till det belopp som skåpet är godkänt för. Många skåp är bara brandsäkra, utan att vara godkända för kontanter. ■

DETTA GILLAR TJUVEN

- Skyddande växtlighet
- Avsaknad av belysning
- Lågt belägna fönster utan galler
- Inga grannar



VIKTIGT FÖR INBROTTSKYDD

- Brytskydd på alla ytterdörrar
- Hänglås av lägst klass tre på takskjutportar
- Inkrypningskydd eller galler över fönster nära marknivå



Kort om Langes Gummiverkstad

Langes Gummiverkstad grundades redan 1921 av nuvarande platschefen Fredrik Langes gammelfarfar Petrus Emanuel Lange, och verksamheten har gått i arv från generation till generation sedan dess. 2004 köptes företaget av ett annat familjeföretag, Kransens Gummi AB från Trosa.

För några år sedan expanderade man genom att öppna en lastbilsverkstad på Mått Johanssons väg i Eskilstuna. Företaget har totalt åtta anställda.



Svåra att spåra

Det ökade antalet stölder oroar däckbranschen. En anledning till att däck stjåls så ofta kan vara att däck är en av få varugrupper som saknar individmärkning och därför är svåra att spåra. **TEXT** Anders Karpesjö

TROTS ATT ANTALET stulna däck kan stämma med polisbeslag, så är det ofta svårt att få en domstol att acceptera att identifieringen skulle vara fullgod. Det ökade antalet stölder är oroväckande. Många stölder klaras aldrig upp, däcken försvinner utomlands.

– Det går inte att spåra ett däck som sådant. Ett specifikt däck har ingen egen identitet, förklarade kriminalinspektör Bengt Jansson nyligen vid ett seminarium i detta ämne hos Värmlandspolisens i Karlstad.

Sedan Däckspecialisternas Riksförbund börjat återrapportera medlemmarnas anmälningar av däckstölder har medlemmarnas vilja att informera branschföreningen ökat än mer. Men det kan inte vara hela förklaringen till den kraftiga ökningen år 2010. Även om det kan finnas ett mörkertal, så har antalet inbrott och stölder drastiskt ökat.

– Det finns teknik som skulle kunna användas om det bara gick att komma överens internationellt,

menade Nokian AB:s utvecklingschef Allan Ostrovskis, som också är vice ordförande i STRO – och lovade ta med sig frågan till STRO:s styrelse.

Under seminariet gav kriminalinspektör Jansson några exempel på grova stölder av en och samma liga som delvis kunde klaras upp.

276 lastbilsdäck stjåls

Helgen 2–3 februari 2008 stjåls 276 lastbilsdäck i olika dimensioner från ett däcklager i Disenå i Norge. Inköpspriset beräknas till 502 000 norska kronor. Ingen övervakningskamera finns på området. Endast kontoret är larmat. Med hjälp av en truck lastas en långträdare. Gärningsmännen läser efter sig med ett hänglås, för att det ska se normalt ut. En ny egen däckdepå upprättas varifrån sedan lastbilar fraktar stöldgodset. Ligans depå spåras aldrig av den norska polisen.

Sent kvällen den 7 februari ringer en norsk tulltjänsteman till polisen i Torsby. Han har just mött en



– Ett specifikt däck har ingen egen identitet, det är ett svårt problem, hävdar kriminalinspektör Bengt Jansson.

litauisk lastbil på väg till svenskar-nas trafik kontroll vid gamla tullstationen i Vittjärn. Yttre befälet tycker sig känna igen lastbilen och stoppar den. Var det inte samma lastbil som kontrollerades minst tre gånger när den stod tom och uppställd på en rastplats söder om Lekvattnet sommaren 2007?

Kontroll och slagning på registreringsnumret bekräftar. Lastbilen och passageraren figurerade sommaren 2007. Nu består lasten av begagnade och regummerade lastbilsdäck. Männens presenterar ett suddigt kvitto som verkar utfärdat 080101. Stämpeln härrör från ett bilskrottningsföretag. Det visar sig

senare att bilsprotet sedan många år upphört med handskrivna kvitton. Kvittoblock och stämpel har troligen stulits när de slängdes i en container. Männerna ska ha köpt 60 begagnade/defekta däck och 32 regummerade däck. Det stämmer inte med lasten: 46 däck verkar helt nya med målade slitytor.

Polisen kontaktar Larmtjänst som bekräftar att däckdepån i Disenå haft påhälsning av tjuvar. Den påföljande utredningen visar att de misstänkta ingår i en liga däcktjuvar. Deras verksamhetsområde är inte bara Norden utan även Centraleuropa. Man hittar en lastbil till skriven på en mutad litauisk polisman, som lyckats återvända hem till Litauen.

Båda lastbilarnas förare har fört körjournal. Tider och vägsträckor kan därigenom knytas till brottsplatsen Disenå i Norge. Polisen i Litauen gör husrannsakan efter stöldgods. Däck till ett stort värde kan återställas till Norge. De lejda professionella chaufförernas lagriska färdskrivare får avgörande betydelse vid rättegångarna. Stöld kan dock inte styrkas, domstolarna dömer för häleri.

Lär av misstagen

Ligaledningen lär sig av misstagen. I fortsättningen används lättare transportfordon. Den 15 oktober 2010 rullar tre litauiska skåpbilar av Rigabåten i Stockholms Frihamn. Första (kända) anhalten blir Hällefors. På natten den 19 oktober upptäcker en kvinna en av skåpbilarna parkerad på en liten grusväg på baksidan av Hällefors Bil. Hon noterar registreringsnumret eftersom grannar haft inbrott. På morgonen upptäcker innehavaren att det varit inbrott och att en container tömts på samtliga 136 kundförvaringar. Värdet beräknas till 360 000 kronor.

Nästa (kända) anhalt blir Sunne. Sent på eftermiddagen den 21 oktober observeras en vit skåpbil på parkeringen till lastbilscentralen. Senare på kvällen kommer nattvakten till sitt jobb på Hotell Selma



Den beslagtagna lastbilen i Vittjärn var fylld med nya lastbilsdäck.

Lagerlöf. På baksidan av hotellet ser han en skåpbil, parkerad med fronten mot Uvefalks Bil. Det är fel håll med tanke på hur parkeringsplatsen är planerad. Han antecknar registreringsnumret och upplyser de tre personerna i bilen om att det är privat parkering och att de inte får stå där.

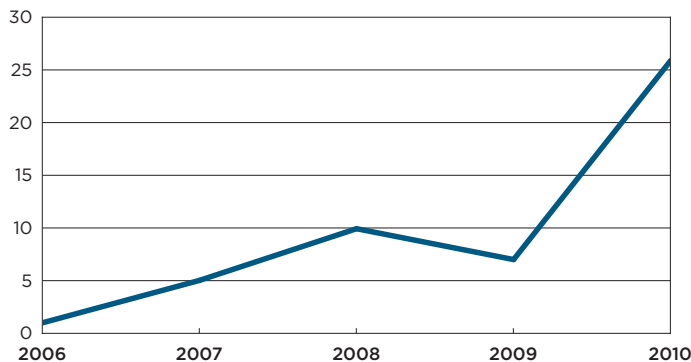
Vid 4-tiden på morgonen står skåpbilen parkerad framför hotellet. Nattvakten ringer polisen. Sen kommer en skåpbil till. Personerna lastar saker mellan bilarna. Polisen rycker inte ut. På morgonen upptäcker innehavaren av Uvefalks Bil att samtliga 204 förvaringshjul stulits ur en container. Det rör sig om värden för cirka 320 000 kronor.

Senare samma dag grips män-

nen i Stockholms Frihamn. Bilarna är lastade med 340 däck på fälg. De förnekar tillgrepp och visar upp förfälskade inköpskvitton. Såväl Hellefors Bilcenter som Uvefalks Bil kan redogöra för de stulna hjulen. Kundförvaringarna finns i lagerbokföringen som styrker att det är samma sorts däck som beslagtogs.

Männerna lämnar osammanhängande uppgifter med luckor och säger sig inte veta eller minnas. Deras versioner är oförenliga och uppenbart osanna och påhittade. Värmlands Tingsrätts slutsats är att det är ställt utom allt rimligt tvivel att samtliga tre tilltalade deltagit i båda stölderna.

Den 23 december döms männen för grov stöld till ett års fängelse. ■



Ökningen av stölderna 2010 är oroande, menar DRF. DRF:s statistik rymmer sannolikt ett betydande mörkertal.



Rikskrim vill samordna arbetet mot seriebrott

Polisens arbete mot seriebrott som inbrott, stölder och åldringsbrott ska prioriteras. Det föreslår Rikskriminalpolisen, som också tar på sig ett större samordningsansvar än tidigare.

Polismyndigheten i Stockholms län föreslås få ett övergripande ansvar för bekämpningen av inbrotten.

Samordningen och den tydligare ansvarsfördelningen är delar i ett förslag som nu överlämnas från Rikskriminalpolisen till rikspolischefen.

– I dag rör sig mellan tio och femton ligor i landet och begär seriebrott. Vi måste ta ett nationellt grepp för att stoppa dem, säger rikskriminalchefen Klas Friberg.

En viktig förutsättning för bekämpningen av seriebrott är att pågående förundersökningar kan samordnas nationellt så att polisen får en bättre överblick.

– Då skulle underrättelsepersonal kunna analysera alla brotts- och förlustanmälningar i landet och snabbt upptäcka eventuella samband, säger Klas Friberg.

Även underrättelsearbetet måste samordnas nationellt. Den nya ansvarsfördelningen ska inte kräva större resurser, utan handlar till en början om prioriteringar. I förslaget till rikspolischefen beskrivs arbets sättet i projektform de första nio månaderna, för att sedan ingå i ordinarie polisverksamhet från och med början av 2012.

Fotnot: Seriebrottlighet är när flera brott av liknande art begås av samma gärningsmän, ofta över ett större geografiskt område. Exempel på brott är inbrott, stölder, häleri, åldringsbrott och vägrån. (Rikspolisstyrelsen 2011.03.25)



Ligaledningen lär sig av misstagen. I fortsättningen används lättare transportfordon.



ISKALL STE HASTIGHET

I mitten av februari slog fyrfaldige rallyvärldsmästaren Juha Kankkunen sitt eget fyra år gamla hastighetsrekord på is och noterade 330,695 km/h, men triumfen blev inte långvarig: Tre veckor senare putsades rekordet med knappt 1 km/h av Nokians testförare Janne Laitinen. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Nokian



RID OM TSREKORD

DET GÅR ÅT ganska många meter raksträcka för att slå hastighetsrekord på is. Närmare bestämt 14 000 meter.

Så lång var isbanan som Janne Laitinen nyligen slog världsrekord på med drygt 331 km/h. På Bottenviken utanför finska Uleåborg körde han fram och tillbaka över en kilometerlång mätsträcka med en snitttid på 331,610 km/h. Detta nya världsrekord sattes söndagen den 6 mars med hjälp av en chipstrimmad Audi RS6 skodd med Nokian Hakkape-

liitta 7 dubbdäck i dimensionen 255/35 R20 97 XL.

Bilen var en av Nokians högfartstestbilar med en V10 dubbelturbomotor som skrämts upp till cirka 800 hk. För att minska luftmotståndet hade delar av bilens luftintag tejpsats över och ytterspeglarna var bortmonterade. Även chassit hade modifierats med bland annat stramare stötdämpare.

Det nya världsrekordet är en putsning av det tidigare med endast 0,915 km/h. Det förra rekordet sattes

i mitten av februari av förra rallyvärldsmästaren Juha Kankkunen, som också körde en bil från VW-koncernen; en Bentley cabriolet (!) eller närmare bestämt en Continental Supersports Convertible försedd med odubbade (!) Pirelli SottoZero II 275/40 R20.

Bentleyn har en 6-liters V12 med dubbelturbo och kördes på E85-bränsle, alltså 85 procent etanol och 15 procent bensin. Liksom Nokians Audi är den fyrhjulsdreven. Kankkunens rekordnotering på 330,695

km/h innebar att han slog sitt eget rekord på 321,6 km/h från 2007, som också noterades med en Bentley, en Continental GT försedd med dubbade Nokian Hakkapeliitta Sport Utilty 5.

Att köra fort på en rak och bred isbana låter kanske inte så märkvärdigt, men kräver en hel del av föraren; i dryga 300 km/h är slät is inte alls särskilt slät. I så höga hastigheter kan det ojämna underlaget bli rejält besvärligt, liksom vindbyar som plötsligt kan komma

” Att testa vinterdäck i höga hastigheter och i krävande förhållanden ingår som en viktig del i utvecklingen av nya vinterdäck.

► blåsande över den öppna isvidden.

Att dundra fram i över 330 km/h – eller cirka 92 meter per sekund – kräver en hel del av däcken och dubbarna också. Vid så hög hastighet ökar däckens diameter med 15–20 millimeter samtidigt som centrifugalkraften gör sitt yttersta för att slita dubbarna ur däcken.

– Att testa vinterdäck i höga hastigheter och i krävande förhållanden ingår som en viktig del i utvecklingen av nya vinterdäck. Genom att ständigt prova gränserna lär vi nya saker som sedan syns på våra produkter, kommenterar Matti Morri, chef för Nokian Tyres teknisk kundtjänst.

Guinness rekordbok har detaljerade regler för världsrekord på iskörning. Tiden mäts alltså över en kilometer och sträckan körs åt båda hållen. Tiden som noteras är genomsnittet av dessa båda mätningar, som ska ske inom en timme. Mätningarna görs med flygande start och längden på accelerationssträckorna är efter behov – och det krävs förstås extra långa sträckor på is. Isen på banan måste vara naturlig och den får inte ruggas upp eller behandlas med kemikalier. Däcken på bilen måste vara kommersiellt tillgängliga och de måste vara godkända för trafik i det landet där världsrekordkörningen sker. ■



Fotnot: Hastighetsrekordet för "serietillverkade" bilar på land är 431,1 km/h och har noterats med ännu en bil från VW-koncernen; Bugatti Veyron 16,4 Super Sport med W16-motor på 1200 hk och 1500 Nm. 0–100 km/h 2,5 sekunder, 0–200 km/h 7,3 sekunder och 0–300 km/h på 16,7 sekunder. Toppfart för produktionsmodellen spärrad vid 415 km/h.

Läs mer

nokiantyres.se/varldsrekord-pa-iskorning

Video och bilder

nokiantyres.com/FastestOnIce



FOTO Pontus Grönvall

Från Hornsgatan intet nytt

PÅ HORNSGATAN i Stockholm, strax västsydväst om korsningen med Ringvägen, står en ful smutsgul tingest. Den har enligt en skylt på sidan levererats av Bohlin Båt AB, men har inget med båtar att göra. Däremot med bilar:

Med spretande antenner på utsidan av den smutsgula boxen, kopplade till avancerad mätutrustning på insidan, mäter denna misspyrdnad partikelförekomsterna i den omgivande luften.



Anledningen är förstuds att Hornsgatan sägs ha sämst luft av alla gator i Stockholm, vilket EU haft synpunkter på vilket i sin tur fick Ulla Hamilton med flera politiker att förskräckt införa dubbdäckförbud på Hornsgatan den 1 januari 2010.

Om detta gjort någon nytta – och i så fall hur stor nytta – är ännu inte utvärderat för i år. Men under vårvintern 2010, när det började

bli barmark, var partikelhalterna enligt Johanna Salén på Trafikkontoret 30–40 procent lägre än vid tidigare mätningar. Årets utvärdering beräknas klar i juni.

Hur mycket den uppmätta minskningen i praktiken betyder för de boendes hälsa är fortfarande inte klarlagt. Och Transportstyrelsen önskar ytterligare forskning och utredningar, särskilt beträffande dubbdäckens negativa hälso- och miljöeffekter i förhållande till dubbdäckens positiva effekter beträffande trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.

Trafikkontorets undersökningar visar också att andelen dubbfria vinterdäck ökat något och att många valt andra vägar i stället för Hornsgatan. Men undersökningarna visar också att regelefterlevnaden är dålig. 60 procent av de tillfrågade har trotsat och/eller glömt förbudet.

Däckdebatt har också gjort en undersökning, en tämligen ovetskaplig sådan – men den bekräftar att regelefterlevnaden är dålig. Vårt reportageteam huttrade en marsdag i korsningen Ringvägen/Hornsgatan och medelst ögon och öron kom vi fram till att cirka 20 procent

av bilarna körde med dubbdäck. Av de bilar som stod parkerade på cirka 300 meter Hornsgata hade ungefär var tionde dubbdäck.

Vi pratade också med förbipasserande om vad de tyckte om dubbdäckförbudet och åsikterna verkade vara ungefär desamma som när vi ställde samma frågor ett år tidigare.

De som själva körde bil och inte bodde i närheten var i allmänhet negativa, de som hade bil och bodde i närheten var oftast försiktigt positiva och de som bodde i närheten utan bil var genomgående positiva.

Genomgående var också en överraskande njugghet när det gällde att ställa upp med namn och bild i tidningen, men Ola Strömgren och Jonas Malmberg hade i alla fall inga sådana betänkligheter – och båda tyckte ungefär som de flesta andra som bor på eller i närheten av Hornsgatan, alltså att det är bra om förbudet gör nytta, men det efterlevs inte.

Till polisens försvar kan dock tilläggas att den faktiskt gör mer än vad som sas när förbudet infördes. Då konstaterade Carl Gustaf Wrangel, trafikpolischef i Stockholm City, att "vi kommer inte att göra några särskilda dubbkontroller, det har vi inte utrymme för."

Men under den gångna vintern har 174 bilister fått böta 1 000 kronor vardera för överträdelse av dubbdäckförbudet. Måhända har CG Wrangel tagits i örat för sin lätt avoga inställning... ■



Jonas Malmberg: "Det är nog bra, men det största problemet är att ingen ser till att det efterlevs. Det är ganska svenskt."



Ola Strömgren med sonen Alex: "Dubbförbudet är väl bra om det gör nytta, men det efterlevs ju inte och polisen gör inget".

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

April

DATUM	KURS	DAGAR
26–27	Gruppledarutbildning, steg 2	2

Maj

DATUM	KURS	DAGAR
3	PAM* Påbyggnad	1

PAM* Landtransport, steg 2 3
Stockholm | kursnr: 310 180 (Steg 1: 15–17 mars)

PAM* Landtransport, steg 2 3
Örebro | kursnr: 310 181 (Steg 1: 22–24 mars)

Gruppledarutbildning, steg 1 2
Stockholm | kursnr: 270

Juni

DATUM	KURS	DAGAR
14–15	Gruppledarutbildning, steg 3	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.



HETA NYHETER

HPA/FAIP M824 2V FS LL

Helautomatisk däckomläggare för hjul från 10"-24" (26" inv).

Två hastigheter framåt och en bakåt.

Integrerad luftchock.

Inbyggt monteringsjärn i monteringshuvudet.

Integrerad hjälparm för att underlätta montering av lågprofil och "Run on flat" hjul.

Förhöjt torn för extra breda fälgar.

Bommen tiltas med fotpedal.

Låsning av monteringshuvud med automatiskt avstånd till fälgkanten.

Klinchlossare på sidan.



HPA/FAIP B325/A

Mikroprocessorbaserad hjulbalanseringsmaskin med små yttermått. Ett perfekt val för för den kräsne användaren som vill ha en snabb-jobbad och tekniskt avancerad balanserare med små yttermått som dessutom har LCD bildskärm med snygg layout.

Mycket lättanvänd med 7 olika program för standard och ALU-fälgar. Tydlig och lättförståelig meny.

Kan beställas med viktreduseringsprogram



HJULTVÄTT MED HÖGTRYCKSPOLNING UPP TILL 200 BAR.

Tvättar båda sidorna samtidigt med färskvatten.

Automatisk kempåläggning som förtvätt.

Oslagbar driftsekonomi.

Grymt tvättresultat.

Finns i 2 versioner.



CARPART
VERKSTADSUTRUSTNING

www.carpark.se 0510-88490

däck DEBATT

Komforten är offrad - men vet tillverkarna om det?

KOMMER NI IHÅG berättelsen om Robert Collin, motorjournalist på Aftonbladet, som testade Toyota Avensis och hävdade att den var bullrig? Ni som redan hört historien tror kanske att det är en vandringsägen, men den är alldeles sann - det har Robert intygat för mig.

För er som behöver fräscha upp minnet handlar historien om buller och svensk asfalt. Toyotas tekniker var mycket stolta och hävdade att de med sin nya Avensis skapat en av de tystaste och mest komfortabla bilmodellerna i sitt segment. Collin testade bilen och klagade bland annat på bullret i kupén. Han blev uppvaktad av en irriterad, japansk delegation som undrade hur det där testet gått till. Men när japanerna körde bilen i Sverige förstod de varför bilen bullrade - det var den grova, svenska asfalten som var boven.

Nu lär det finnas några hundra meter "svensk" asfalt på Toyotas testbana i Japan, omsorgsfullt utförd för att likna originalet på andra sidan jordklotet. De nya bilarna ska klara även detta speciella bullerprov.

Vid två tillfällen det senaste året har jag suttit med högt uppsatta, europeiska chefer från däckindustrin och diskuterat däckteknologi. Även till dessa två - vars namn vi kan utelåta för att inte generera något varumärke - har jag förmedlat mina läsares vanligaste fråga: När ska ni göra ett komfortabelt, tyst däck? I båda fallen har öronen spetsats och anteckningsblocken

dragits fram. "Vad säger du, är det den vanligaste frågan från läsarna? Komfort och buller finns inte ens på tio-i-topp listan över de krav vi har från kunderna i Europa."

Ni vet precis som alla andra i branschen att komforten fått stå tillbaka när rullningsmotståndet förbättrats. Moderna däck låter som hårt spända trumskinn när man slår på däcksidan, de är stenhårda för att rulla lätt och det kostar i form av buller. På grov, svensk asfalt kan däckljudet bli nästan olidligt - speciellt i mindre bilmodeller där man sparar på isoleringen.

Ska vi behöva stå ut med detta? Skulle det vara helt omöjligt att offra några ynka procent i rullmotstånd och kanske åstadkomma ett däck för oss som älskar tystnaden i kupén? Det kommer dock inte att hända något så länge vi sitter still i båten.

Vi måste ställa kraven till däckindustrins representanter och prata gärna högt - du kan alltid hävda att du blivit lomhörd av bullriga däck!

Pär Brandt



Pär Brandt, till vardags nyhetsredaktör på Auto Motor & Sport.

Debattera i DäckDebatt

Gör som Pär! 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

AHCON

WHEEL SERVICE EQUIPMENT

LYFT MINDRE, SKIFTA MER!



Hur många gånger lyfter du ett hjul när du skiftar däck på en bil? Kanske 20-25 gånger, ofta i olämplig arbetsställning.

Slit inte ut rygg och axlar i förtid!

Med Ahcon däckmonteringslinje behöver du bara lyfta hälften så ofta. Du skiftar fyra däck på 15 minuter – det ger kortare väntetider för kunden och fler kunder per dag. Systemet är komplett – från lyft och matarbord för avmonterade hjul till ställ för utleverans av färdiga hjul.

Ahcon Speedline system - Continova installerar , utbildar och ger service.

Ring, skriv, faxa eller e-posta så får du veta mer!

ERFARENHET, KUNSKAP & SERVICE

CONTINOVA