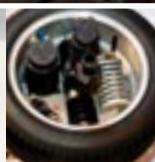


DÄCK DEBATT

VM I PLÖJNING:
KONST OCH HANTVERK

VÄRLDENS STÖRSTA DÄCK



Challenge Bibendum
Imponerande symposium
om framtidens fordonsteknik.



”Ett historiskt genombrott”
Gymnasiutbildning till däck-
och hjulmekaniker.



SOMMARDÄCK TEST 2011

SIMPLY THE BEST!

SPORTRAC 3: TEST VINNARE



GIUGIARO
DESIGN

VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU



26

VÄRLDENS STÖRSTA DÄCK

När sex av världens största däck skulle rulla 150 mil genom Sverige fick de hjälp av 26 något mindre däck, men helt friktionsfritt gick det ändå inte – de drygt fyra meter höga dumperdäcken är inte riktigt anpassade för det svenska vägnätet.

Innehåll

September 2011



16

Michelin Challenge Bibendum 2011

I våras öppnades portarna i Berlin för Michelins elfte Bibendum "på väg mot en hållbar mobilitet". DäckDebatt var på plats för att spana in i framtiden.



22

Ambitiös däckpremiär

När Continental visade sitt nya lätttrullande däck EcoContact5 och prestandadäcket SportContact 5 var DäckDebatt förstas på plats – och imponerades av den tekniskt avancerade presentationen.



32

VM i plöjning

Raceplöjning... är det på riktigt, på allvar, alltså? I Skänninge i Östergötland fick man svaret när VM i plöjning avgjordes på försommaren.



38

"Ett historiskt genombrott"

En ny yrkesutgång på nya gymnasieskolan skapas. Den som går Fordons- och transportprogrammet ska kunna utbilda sig till däck- & hjulmekaniker.



42

Maskiner är kul!

Vårens båda stora maskinmässor, SkogsElmia och MaskinExpo, räknade in drygt 30 000 besökare vardera – så många kan inte ha fel.

Ny yrkesutbildning för framtidsbransch

Nya yrken uppstår, medan gamla upphör – kanske. En snabb sökning på "nya yrken" på nätet leder bland annat till Framtidsbygget/Framtidsspanarna. Som delvis nya yrken år 2010 redovisas:

Social uppfinnare; Livsfilosof; Behovsanalytiker; Livsstilsrådgivning; Biografiskrivare; Dreamland-skapare.

Sökningen leder också till omvärldsbevakaren Bengt Wahlström. Ur globala trender och trendsignaler har han vaskat fram några nya yrken på intåg: DNA-snickare; Twitterspökskrivare; Solljusspecialist; Nanognuggare; Elitutbildare; Bekräftare.

Ingen verkar dock ha fångat upp det nya yrket Däck- och hjulmekaniker. Vad är det för nytt med det, frågar då vän av ordning? Det har väl alltid funnits?

Nej, faktiskt inte. Fordonets däck och hjul är som alla vet mycket viktiga för trafiksäkerhet och mobilitet. Men det har aldrig funnits någon grundläggande yrkesutbildning i detta ämne.

Om man går sådär trettio år tillbaka i tiden, så fanns det faktiskt de som menade att däckbranschen helt enkelt skulle upphöra att existera. De traditionella fordonsverkstäderna skulle ta över.

I dag kan vi konstatera att den profetian inte har uppfyllts, sannolikt på grund av de omfattande samhällsbehoven av det luftfyllda gummi-hjulet. Antalet däckkedjor har aldrig varit så många som nu. Branschorganisationen DRF – Däckspecialisternas Riksförbund – har heller aldrig haft så många medlemmar som nu. Sedan år 2004 har antalet medlemmar ökat med 67 procent.

När Skolverket utformade det nya Fordons- och transportprogrammet för den nya gymnasieskolan, så präglades det av ett antal kännetecken eller utmaningar. Dit hörde för det första det fortsatta behovet, självklart kan tyckas, av service, reparationer och underhåll, liksom av transporter och godshantering. Vidare snabb teknisk utveckling, komplex teknisk utrustning och datasystem. Samt ökade krav på miljö, kvalitet, säkerhet och ekonomi.

Förmågan till problemlösning sattes högt, något som kräver inte bara erfarenhet och kreativitet utan också god utbildning.

Det verkligt nya i Fordons- och transportprogrammet är att hjul-utrustningsteknik fått ett officiellt erkännande som ett viktigt ämne!



Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare

Redaktör

Björn Sundfeldt
bjorn@ddebatt.se

Ansvarig utgivare

Anders Karpesjö
anders.karpesjo@drf.se

Däckspecialisternas Riksförbund

Box 90114

120 21 Stockholm

Besöksadress: Byängsgränd 6, Årsta

Tel: 08-50 60 10 50

Fax: 08-50 60 10 51

info@drf.se

www.drf.se

Redaktionens adress

DäckDebatt

c/o Stormen kommunikation

Slottsgatan 8

432 44 Varberg

Art Director

Niklas Martinson

Stormen kommunikation

niklas@stormen.nu

Layout/produktion

Stormen kommunikation

www.stormen.nu

Annonsbokning

Daniel Skoglund

Tel 08-556 960 18

daniel@ad4you.se

Sven-Erik Bjarnesson

Tel 08-556 960 11

seb@ad4you.se

Ad 4 you media AB

Krukmakargatan 22

118 51 Stockholm

Prenumeration

Ritva Linde

ritva@drf.se

Lösnummer

60:- inkl. porto

Tryck

DanagårdLiTHO AB

Omslagsfoto

Michelin



ÄR DU REDO FÖR ETT LÅNGT OCH LYCKLIGT FÖRHÅLLANDE?



Hej! Är du nöjd med din nuvarande partner? Eller står du kanske utan? Alla som arbetar i däckbranschen vet att vi är en av Nordens största däckkedjor och att vi är på stark fram-marsch.

Och de flesta vet säkert också att vi är den främsta åter-försäljaren av Nokian däck.

Men visste du att du, genom att ansluta dig till oss, ökar dina chanser att höja både din omsättning och din lönsamhet avsevärt?

Det är nämligen så det fungerar. Det finns många för-delar med att vara en del av en större organisation. Och fördelarna

är ännu fler med att vara en del av just Vianor.

Ring mig så berättar jag mer om vad det skulle innebära just för dig, din firma, din omsättning och din lönsamhet. Vi hör!

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



VIANOR

Member of Nokian Tyres

Multicell i nya Bridgestone Blizzak

DET NYA DUBBFRIA vinterdäcket Blizzak WS70 innehåller enligt Bridgestone den senaste generationen Multicell gummiblandning, vilket ska ge "högsta prestanda i alla sorters vinterväder, utan behov av dubbar."

WS70 har rullriktningsbestämt mönster och sicksack-sajpningar som sägs rensa bort slask och regn från slitbanan mycket effektivt. Bruten mittribba och styva skulderklackar ska bidra till snabb styr-

respons på alla typer av underlag.

I Blizzak WS70 använder Bridgestone den senaste generationen av sin Multicellteknologi: Tube Multicell med "grepp"-partiklar. Denna gummiblandning innehåller mikroskopiska tubformade bubblor som fungerar som en svamp och hjälper till att avlägsna det tunna vattenlagret från isens yta för att ge bästa möjliga kontakten med vägbanan.

Blizzak WS70 finns i 15 dimensioner från 15 till 17 tum. ■



Bilprovningen säljs ut till blivande konkurrenter

BILPROVNINGEN BLEV AV med sitt besiktningsmonopol vid halvårsskiftet 2010. Det huvudsakliga skälet för detta var moderata principer, trots att avregleringen kommer att medföra ökade kostnader för de flesta bilister.

Efter drygt ett år är det dock fortfarande ont om konkurrens. Det börjar nu dyka upp några nya besiktningsföretag, men Bilprovningens huvudägare (staten/regeringen med 52 %) anser att det går för långsamt. För att kompensera för den ogenomtänkta avregleringen har man där-

för beslutat att ett flertal av Bilprovningens stationer ska säljas ut till presumtiva konkurrenter.

Hur många och vilka av Bilprovningens stationer som de presumtiva konkurrenterna ska erbjudas är ännu icke fastställt.

Gemensamt för de få nya besiktningsföretagen är dock att de – som väntat – satsar på att plocka russin ur kakan: Det dryga dussintalet nya stationer som hittills etablerats ligger i tätbefolkade områden och besiktigar bara lätta fordon upp till 3,5 ton. ■



Korv är mesta mackmaten

NÄR SVENSKAR ÄR ute och åker bil stannar vi helst vid en bensinmack och köper snabbmat som med fördel kan ätas i bilen. Helst vill vi ha korv med bröd när vi blir hungriga. Lättare alternativ som sallad föredras av knappt tio procent, enligt en undersökning som gjorts på uppdrag av OKQ8.

När undersökningsföretaget YouGov ställde frågor om bilism och köpbeteenden till 3 050 personer visade det sig att 55 procent av svenskarna föredrar korv med bröd eller mos när man är hungrig och stannar vid en bensinstation. Endast 8 procent vill hellre ha nyttigare alternativ som sallad.

För att det ska gå snabbt och smidigt åter majoriteten (43%) också helst maten i bilen i stället för inne på macken. Mest korv äter man i Dalarnas län, där 82 procent handlar korv med bröd eller mos. ■

Populäraste mackmaten

1. Korv med bröd eller mos	55 %
2. Mackor	22 %
3. Sallader	8 %
4. Hamburgare	5 %
5. Pizzaslices	2 %
6. Annat	8 %

Sju nya i Däckteam

UNDER DE SENASTE månaderna har ytterligare sju företag anslutit sig till Däckteam. De sju är spridda från Kristianstad i söder till Sorsele i norr: Nya Byt Däck i Sverige AB, Kristianstad, Emmaboda Svets & Maskinservice AB, DHT Däck & Fälg, Värnamo, Bil & Gummi i Ragunda AB, Hammarstrand, Rotarium – Däckteam i Norsjö, Malå Gummiwerkstad AB, Malå och Karlssons Bilservice i Sorsele.

Karlssons i Sorsele har en ovanlig "bonus" i form av den biltestverksamhet som finns här under närmare nio månader varje år med främst tyska Volkswagen, Audi och Mercedes på plats.

– De ställer hårda krav på vad de ska ha, men är inte knussliga med betalningen, avslöjar Sven Karlsson. ■

Elstandard i bilbranschen

Bilbranschen har enats om en branschstandard för arbete med högvoltssystem i fordon. Denna standard presenteras i en handbok som vänder sig till dem som hanterar fordon med helt eller delvis elektriska framdrivningssystem med information om:

- hur man identifierar fordonet
- generell beskrivning av olika elektriska drivsystem
- de olika typerna av elektriska energilager (batterier, kondensatorer etc.)

- ansvarsfrågor på en arbetsplats
- kompetensfrågor
- hantering av risker.

Innehållet i handboken anknäver till Elsäkerhetsverkets föreskrifter och allmänna råd (ELSÄK-FS 2006:1) samt tillämpliga delar av svensk standard SS-EN 50110-1, som till en viss del är tillämpliga vid arbete med elektriska högvoltssystem och energilager (batterier, kondensatorer etc.). ■



Drygt 310 000 bilar har vinterdäck på sommaren

EN SIFFOUNDERSÖKNING som Michelin låtit genomföra visar att sju procent av svenska bilar körs på vinterdäck på sommaren, trots att det är trafikfarligt och sliter ut däckerna i förtid.

Undersökningen visar att män i åldern 30-49 år är sämst på att byta till sommar däck. Av dem kör elva procent på vinterdäck. Sämst i landet är Malmöborna – närmare tio procent av dem kör med vinterdäck,

medan norra Sverige har lägst andel vinterdäck sommartid.

– Vinterdäcken är gjorda för låga temperaturer och blir därför mjuka i sommarvärmens varvid de slits fortare och får längre bromssträcka, säger Lennart Lomaeus, miljö- och trafiksäkerhetsansvarig på Michelin Nordic.

Den oberoende finska testorganisationen TestWorld genomförde 2010 ett jämförande test mellan

sommar- och vinterdäck på sommarväg. Vinterdäck gav 60 procent längre bromssträcka än sommar däck vid en inbromsning på vått underlag i 80 kilometer i timmen. När bilen med det bästa sommar däcket stannat fortsatte bilen med vinterdäck förbi i 50 kilometer i timmen.

I dag är fördelningen i Sverige mellan sålda vinterdäck 55 procent dubbade och 45 procent dubbria. ■

Tryckkontroll för tunga fordon

BRIDGESTONE HAR TAGIT fram ett nytt system för övervakning av lufttrycket i tunga fordons däck. Det patenterade systemet innehåller en ventil med en inbyggd radiosändare som helt enkelt skruvas fast på hjulet. Extremt låg strömförbrukning medger en mycket kompaktare konstruktion än konventionella TPMS-sensorer. En version för personbilar med integrerad ventil är också på gång.

Genom att registrera däckets tryck, temperatur och unika iden-

tifikationsnummer var fjärde sekund ger TPMS-systemet de underhållsansvariga för fordonsflottan en omfattande tryckstatus. Uppgifterna kan läsas av fordonsinspektörer med mobila enheter, eller med en innovativ passagelösning som gör det möjligt att vidta omedelbara korrigerande åtgärder. ■



1. TPMS valve with RF unit
2. Network connected RF gate
3. Bridgestone Total Fleet Management system



Vianor köper marknadsandelar

DÄCKEDJAN VIANOR köpte nyligen Däckfocus, en del av däckedjan Däckarna. Totalt berör affären åtta anläggningar och 40 medarbetare. I och med förvärvet räknar Vianor med att omsätta över 800 miljoner kronor under 2011.

Vianors nya däckverkstäder finns i Järpen, Östersund, Falun, Sandviken, Färjestaden, Uppsala, Hofors och Markaryd.

– Vårt mål är att växa och bli större över hela landet och det här är ett naturligt steg. Vi vill öka såväl antalet egna anläggningar som nya

partners, säger Mikael Löfstedt, vd på Vianor Sverige.

– Vianor har hittills varit starkt förknippat med just däck, men vill nu erbjuda sina kunder en servicelösning för hela bilen. Redan idag är hälften av Vianors anläggningar bilverkstäder.

Trenden är tydlig – bilägare vill vända sig till samma verkstad oavsett om det gäller byte av däck eller oljefilter. Därför vill vi växa geografiskt och bredda vårt erbjudande för att möta deras behov, säger Mikael Löfstedt. ■

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

Däckteam i Karlskoga och pratar med platschefen Tony Olsson

Vad är det bästa med ditt jobb?

Alla trevliga människor jag möter och jobbar med och att det är ett så omväxlande jobb. Vi är tre delägare som alternerar mellan olika arbetsuppgifter. Visst händer det väl att samma sak görs två gånger, men blir någon av oss sjuk kan vi andra lätt ta över hans uppgifter.

Vad kan ni bli bättre på?

Vi borde automatisera mer, det är för mycket tungt manuellt arbete som sliter på kroppen, och vi borde utveckla förvaringsbiten. Vi har skis-

sat på en utbyggnad men inte kommit till skott.

Hur går affärerna?

Jo tack, det går skapligt. Vi omsätter runt 20 miljoner. Ungefär hälften på personbilssidan och resten från tunga fordon. Vi har mycket tung industri med last- och entreprenadmaskiner och skogs- och träindustri som ger mycket virkestransporter.

Namn: Tony Olsson

År i branschen: 19

Bor: Alkvettern 15 km nv Karlskoga

VI HAR DÄCKEN!



...och allting annat.

Kransens Gummi har alltid 2.000 däck till transportfordon i lager. Men inte bara det - i vårt lager har vi också fälgar, verktyg, slangar och tillbehör. Alltid snabba leveranser - i sta'n på da'n!

Välkommen till Kransens Gummi!



I sta'n på da'n.

Box 60 | 619 22 Trosa
Tel 0156-409 00 | Fax 0156-182 60
info@kransensgummi.se
www.kransensgummi.se

FÖR ATT DINA DÄCK SPELAR ROLL.



Ny miljöpolicy hos Bridgestone

BRIDGESTONE CORPORATION har reviderat sin globala miljöpolicy, som presenterades första gången 2009. Den har nu reviderats för att förtydliga i vilken riktning Bridgestones långsiktiga miljöengagemang strävar och den har gjorts tydligare med hjälp av ett enklare språk. Avsikten är att stärka miljömedvetandet bland företagets anställda runtom i världen.

Den reviderade policyn finns att läsa på www.bridgestone.se ■

NYA MEDLEMMAR I DRF

Br. Liljebjörns Däck & Bilvård AB (Euromasterpartner)	Sandviken
Jonas Nyberg Bil & Däckservice AB (Euromasterpartner)	Askersund
Emmaboda Svets & Maskinservice AB (Däckteam)	Lindås
Bil o Gummi Ragunda AB (Däckteam)	Hammarstrand
DTH Däck & Fälg AB (Däckteam)	Värnamo
Karlssons Bilservice i Sorsele AB (Däckteam)	Sorsele
Däckia AB	Karlskrona
Däckia AB	Ronneby
Däckia AB	Mariestad
Däckia AB	Trollhättan
RA Däckshopen i Sandviken AB (Däckpartner)	Södertälje
Sälens Däckservice AB (Däckpartner)	Sandviken
Däckpartner i Gryttjom (Däckpartner)	Transtrand
Loo Gummiwerkstad AB (Däckpartner)	Tierp
Olofsson Kylarverkstad & Däck AB (Däckpartner)	Ljusdal
Bilam AB (Däckpartner)	Nättraby
Lidingö Gummicentral AB (Vianorpartner)	Valdemarsvik
Kjellbergs Logistik & Teknik AB (Vianorpartner)	Lidingö
Holje Däck & Bildelar AB (Vianorpartner)	Hällefors
Däckdepån i Majorna (Vianorpartner)	Olofström
HP Däckservice AB (Däckpartner)	Göteborg
	Älmhult



125 raka 125-segrar för Dunlop

Den 17 juli vann Hector Faubel Tysklands GP i roadracing på Sachsenring efter en nervkittlande fotofinishduell med Johann Zarco. Den segern innebär också Dunlops 125:e raka VM-seger i 125-kubiksklassen – senast någon konkurrent hade med saken att göra var 2003! ■

Svag ökning av däckförsäljningen

Under 2010 uppskattas försäljningen på ersättningsmarknaden ha ökat något och uppgått till totalt 5,5 miljoner däck (nya och regummerade), varav cirka 3 miljoner var vinterdäck.

Den huvudsakliga försäljningskanalen utgjordes naturligtvis av däckfackhandeln, med över 70 procent, som ser ut att ha stärkt sin position sedan förra uppskattningen 2007. Den andra stora

kanalen, bilhandeln, har inte återhämtat sig till samma höga bilförsäljningsnivå som 2007, vilket eventuellt bedöms förklara en marginell nedgång.

När det gäller lastbilsdäck uppskattas försäljningen under 2010 till i storleksordningen 460 000 stycken, varav drygt 200 000 regummeringar, enligt DFTF (Däck-, Fälg- och Tillbehörleverantörernas Förening). ■

Grönt ljus för alkobommar

MED NY TEKNIK kan så kallade alkobommar nu bli en realitet vid svenska färjelägen. Ett sådant system bygger på att varje hamn utrustas med ett antal bomfickor vid utfarten – både för personbilar och tung trafik.

Den nya tekniken innebär att det räcker med en vindpust från den som blåser. Provtagningen tar bara tre sekunder och sker utan munstycke. Om föraren är nykter öppnas bommen.

DäckDebatt har självklart bedrivit undersökande journalistik och provat funktionen i skarpt läge. Före en bättre middag i samband med Tylösandsseminariet blåste redaktören i riktning mot provröret, varpå bommen for upp och redaktören obehindrat kunde köra vidare.

Efter en bättre middag gick detta inte alls för sig. Bommen låg kvar och en diskret högtalarröst meddelade att "Var god vänta! Hjälpen är på väg".

Förare som har för hög promillehalt (+ 0,2) kan kontrolleras i tullens anläggning, där det finns en så kallad Evidenzer. Den mäter promillehalten med sådan exakthet att mätningen fungerar som bevisning i domstol. Rikspolisstyrelsens jurister ser inte några rättsliga hinder för att genomföra kontroller på alla bilister vid Sveriges färjelägen.

Vid slumpvisa nykterhetskontroller som hittills gjorts vid färjorna har 0,53 procent varit alkoholpåverkade, vilket är drygt det

dubbla jämfört med hur det brukar se ut (0,25 %) vid polisens trafikkontroller.

Varje år rullar drygt 3,3 miljoner fordon av färjor i svenska hamnar. Om en halv procent av dessa fordons förare alltså är alkoholpåverkade innebär det att 16 500 mer eller mindre berusade bilförare kan stoppas av alkobommar om alla dessa bilar kontrolleras.

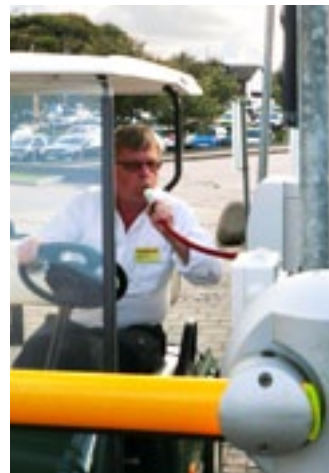
– Ja, även om det inte kan ske första året så måste det vara ambitionen inom ett par år, säger Tom Bjerver på MFF, Motorförarnas Hälso- och Nykterhetsförbund, som drivit på utvecklingen av den nya tekniken bakom den snabba blåskontrollen som är förutsättningen för alkobommen. ■

Nytt gruvdäck från Michelin

MICHELIN XDR2 ÄR en ny generation däck för användning i gruvor och stenbrott. Det nya däcket uppges ha upp till 20 procent längre livslängd än föregångaren. XDR2 har 10 procent tjockare lager undergummi mellan mönsterbotten och gördellagren, det skyddande stål-lagret är 60 procent starkare än i den tidigare generationens XDR-

däck och däcksidorna är dubbelt så tjocka. Dessutom gör ett självrensande och riktningsoberoende däckmönster samt en utökad mittribba att däcket blir mindre känsligt mot slitningar och skärskador.

Michelin XDR2 finns först i dimensionen 27.00 R49. Fler dimensioner lanseras under året. ■



"Var god vänta! Hjälpen är på väg". DäckDebatts redaktör testar den nya tekniken med alkobommar.

Nyhet!

Allt du behöver för däck och fälg

TRUFLEX/PANG
THE PROFESSIONAL'S CHOICE

Vi vill med stor glädje meddela att vi en längre tid haft kontakt med Tech International och har nu godkänts som återförsäljare av reparationsmaterialet Truflex Pang. Att få ett 1-klass fabrikat av reparationsmaterial har länge varit vår målsättning då det passar mycket bra in i vår övriga verksamhet med vikter och ventiler från ledande tillverkare som Trax, Rubber Vulk och Hatco!



För mer information om våra produkter, prisfrågor och beställningar. Kontakta någon av våra säljare, Johan 070 - 629 29 97 : Kristian 073 - 026 88 42 : Folke 070 - 521 12 80 : Fredrik: 070 - 522 32 38



Nyttja även vår uppdaterade webbplats. Be oss om användarnamn och lösenord vilket ger Er möjlighet att se Era inköpspriser göra beställningar och hitta användbar information! www.idealimport.se

TRUFLEX/PANG
THE PROFESSIONAL'S CHOICE

TRAX
Balance weight technology

Hatco
We keep your wheels rolling

rubberVulk

Ideal Import importerar balansvikter och reparationsmaterial till den svenska däck- och fälgbranschen. Med många års erfarenhet har vi ett bra kontaktnät med stabila leverantörer. Med egna fraktbilar till gummi- och bilverkstäder kan vi ge personlig service samtidigt som vi minimerar fraktkostnaderna. Oavsett material har vi alltid bra produkter till bra priser.

AAA



IDEAL IMPORT

Flexibelt för åkerier

MICHELIN X MULTIWAY 3D är ett nytt däck för både driv- och framaxel avsett för lastbilar som kör regionaltransporter, men ibland även fjärrtransporter. Det nya däckets är M+S-märkt och kan enligt Michelin användas året runt.

Multiway 3D lanseras i dimensionerna 315/70 R 22.5 och 315/80 R 22.5 och bjuder på två innovationer: Delta-lameller är en ny typ av

mönsterskärning för framaxeldäcket som uppges reducera slitaget tack vare ett rikttningsbestämt mönster, samtidigt som lamellens utformning ska ge ökad stabilitet i klacken och förbättrat grepp. Drivaxeldäcket har "towerpumpar" som suger upp vatten under mönsterklacken från vägbanan för att ge bättre kontakt mellan däckets och vägbanan. Vattnet evakueras sedan när däckets roterar. ■



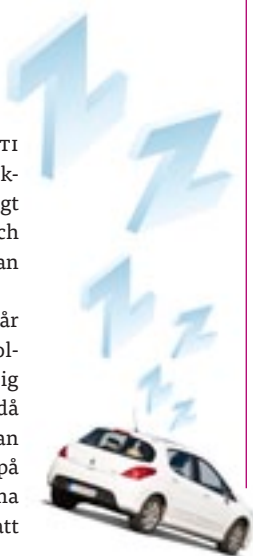
Ansvarslösa och trötta bilförare

INFÖR SEMESTRARNÄR Good-year tidigare i år genomföra en undersökning där mer än 5500 europeiska bilförare tillfrågades om planerade bilsemester, trafiksäkerhet och förberedelser inför bilresan.

En av tre bilförare (32 %) sätter sig ofta bakom ratten i stressat tillstånd och en av fyra (25 %) kör trots trötthet. Än värre är att var tredje person medger att de kört i mer än fem timmar utan rast på 30 minuter, vilket är en av de huvudregler om aktiv körtid som bland annat lastbilschaufförer måste följa.

Till saken hör att enligt VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) är trötthet lika farligt som alkoholpåverkan i trafiken och var fjärde trafikolycka i Sverige kan kopplas till trötthet.

Av undersökningen framgår vidare att en av tre förare inte kollar lufttrycket alls innan de ger sig av på bilsemester, trots att bilen då är tyngre lastad. Två av hundra kan dessutom få för sig att läsa e-post på mobilen när de kör – och samma andel av bilisterna kan få för sig att ha sex i full fart! ■



Allt i dubbutrustning

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

VILL DU OCKSÅ ANNONSERA I DÄCKDEBATT?

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

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

TRELLEBORG

**TRELLEBORG TM900 HIGH POWER.
STYRKA VID FÖRSTA ÖGONKASTET.**





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

Micke Idensjö, Däckteam i Färjestaden

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

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 117 verkstäder runt om i landet!



**nokian
TYRES**

Först. Snabbast. Hakkapeliitta.

331,61 km/h på is – vid ratten,
en av våra testförare!

Nokian Tyres tillverkade det första vinterdäcket i världen redan 1934 och det första Hakkapeliitta-däcket kom 1936. Till Nokian Hakkapeliittas 75-årsjubileums ära klockade vår testförare det nya världsrekordet på is till 331,61 km/h. Varför? För att igen höja körsäkerheten till en ny nivå, naturligtvis.

Bli testförare hos oss!

Registrera dig på adressen hakkapedia.se.
Du kan få testa våra däck på din bil!

Trust the Natives.
www.nokiantyres.com

FOTO Pontus Grönvall



Tylösandsseminariet 2011:

Sista gången med gänget?

PÅ ÅRETS trafiksäkerhetsseminarium i Tylösand var den största nyheten att det inte bara var det 54:e utan också med stor sannolikhet det sista Tylösandsseminariet.

Tom Bjerver, vd för arrangerande MHF, förklarade att det blivit allt svårare att få politiker och andra beslutsfattare att masa sig ner från Stockholm, att många potentiella deltagare allt oftare drog sig för de långa resorna och mindre goda kommunikationerna till Tylösand

samt att Hotell Tylösand de senaste åren höjt konferenskostnaderna så kraftigt att de ligger på samma nivå som på Grand Hotel i Stockholm.

Det är också detta Grand Hotel som lär ligga bäst till för nästa års seminarium – vad det nu ska kallas?

Tylösandsseminariets problem illustrerades också av att antalet deltagare i år minskat med cirka 25 procent, från drygt 400 till knappt 300. Men förutom detta och förflyttningshotet var det mesta som

vanligt. Inga stora nyheter eller genombrott, men en del små korn (bäst var Alkobommen, se sidan 8), många intressanta presentationer och debatter – men också en hel del av segare karaktär.

Kvaliteten på föreläsare och debattörer varierade också som vanligt, från proffs som docent Jörgen Lundälv vid Göteborgs Universitet, Karl Wallin från Rikspolisstyrelsen och Michélin's nordiska miljöchef Lennart Lomaeus, till bottenapp som riksdagskvinnan som ville förbjuda det mesta som har med mobiltelefoni och bilkörning att göra. Hon avvisade alla resultat från vetenskaplig forskning och litade bara på "empirisk forskning", det vill säga vad hon själv sett och upplevt i trafiken, minsann.

Däckrazzia pågick som bäst på olika platser i Sverige under seminariedagarna, men fanns också på plats i Tylösand.

Liksom förra året fanns även DRF på plats med en monter bemannad av styrelseordföranden Sven-Erik Fritz och vd:n Anders Karpesjö, som var ganska nöjd med det 54:e Tylösandsseminariet:

– Det var andra året som DRF hade en monter här, och vi hade många intressanta möten och sam-

tal, konstaterade Anders Karpesjö när han packade ihop montern.

– Jag håller med MHF:s Tom Bjerver och NTF:s Jan Sandberg, det finns inte längre en "ledartröja" för trafiksäkerhet. Kanske behövs en ny trafiksäkerhetsmyndighet. Synd att seminariet troligen ska flyttas, det gjorde ju tyvärr att det slutade lite i moll. ■



DRF var för andra året i rad på plats under Tylösandsseminariet.



Däckrazzia, som fanns på plats i Tylösand, pågick som bäst under seminariedagarna.



ALLIANCE - BÄSTA DÄCKVALET!
Alliance 550 – Agro-Industrial Multiuse

Nordisk Däck Import AB
046-37 95 00
order@ndi.se

Traktor/industridäck i stålradial för traktorer på väg, gräs, snö och jord. Kommuntraktorer som klipper gräs, sopar gator på sommaren och plogar snö på vintern, får här ett däck som mer än väl täcker deras behov. Alliance 550 passar också på traktorgrävare, lastmaskiner, teleskoplastare och mindre entreprenadmaskiner. Levereras som löst däck eller som komplett hjul.

NDI
NORDISK DÄCK IMPORT AB

www.ndi.eu

113937 11

Ny katalog ute nu!
Du har väl provat vår webbshop?
Nu även med reg.-nummersök!

SPECIAL

Fälglar



Vinterkollektion!

www.specialfalglar.se

IN MEMORIAM



FOTO Pontus Grönvall

Torsten Johansson

5/6 1952–19/6 2011

HELGEN FÖRE MIDSOMMAR miste däckbranschen en av sina största profiler. Torsten Johansson finns inte längre bland oss och vi är många som saknar honom. Mycket. Torsten ställde alltid upp när någon hade en fråga eller synpunkt om däck. Vare sig det gällde privatpersoner, däckbranschfolk, polis, lagstiftare, trafikskollärare eller forskare. Torsten kom och Torsten svarade, med ett engagemang och en öppenhet som har gjort stor nytta för hela däckbranschen – i Sverige, Norden och även i Bryssel.

Torsten började sin karriär i däckbranschen 1979 och som så många andra startade han på Michelin, där han bland annat var kvalitetsansvarig i Norden. Sedan följde ett antal år som teknisk chef i Norden hos Pirelli, innan Torsten 1999 blev kanslichef på Scandinavian Tire and Rim Organization (STRO). Torstens inträde som ledande tjänsteman innebar en nystart för STRO och en flytt av kansliet från Skåne till Torstens uppväxt- och hemstad Uppsala. Medlemsantalet mer än fördubblades, trots en stor strukturomvandling inom branschen med både neddragningar och sammanslagningar. När Torsten nu lämnat oss är i stort sett alla som verkar inom däckbranschen i Norden medlemmar i STRO. En stor del av sin tid lade

Torsten på att sprida kunskap om däck till många olika grenar av samhället. Han reste på möten och konferenser, svarade i telefon och skrev mejl. Torsten ansvarade också för produktion och spridning av STRO:s Databok, däckbranschens egen bibel som ges ut på svenska, danska, norska, finska och engelska.

Den bild de flesta av oss som träffat Torsten har kvar är en bild av en man med ett leende och väl smorda stämband. Torsten hade alltid en historia att berätta och när han inte for runt och missionerade om däck gillade han att resa, tidigare i husvagn och på senare tid i husbil. Torsten var också aktiv i Caravan Club, bland annat som skribent i deras klubbtidning. Händig som han var ägnade Torsten många timmar de senaste åren åt att själv bygga en sommarstuga på en klippa nära havet i Roslagen. Torsten fyllde 59 år i början av juni och hade börjat flagga för att det snart var någon annan som skulle få ta över stafett-pinnen på STRO. Runt hörnet väntade mer fritid med familjen, både i sommarstugan och i husbilen. Nu blev det inte så.

Tack Torsten för att vi fick lära känna dig och för all den kunskap du gett oss.

Pontus Grönvall

STRO rullar vidare

ATT ERSÄTTA Torsten Johansson, saknad inte bara i Sverige utan också i många viktiga internationella sammanhang, låter sig inte göras i en handvändning. Styrelsen för STRO har dock inlett arbetet med att försöka hitta en ny kanslichef. Det är också styrelsemedlemmarna

som nu håller STRO:s verksamhet rullande.

Bland annat fortsätter arbetet med en webbversion av STRO:s databok, som ska bli tillgänglig på Internet. Detta var tänkt att ske under hösten, men när det nu blir verklighet återstår att se. ■

Däckkedjan växer



Det kan du tjäna på

Däckia är en av Sveriges största däckservicekedjor och har hittills i år vuxit med nya verkstäder i:

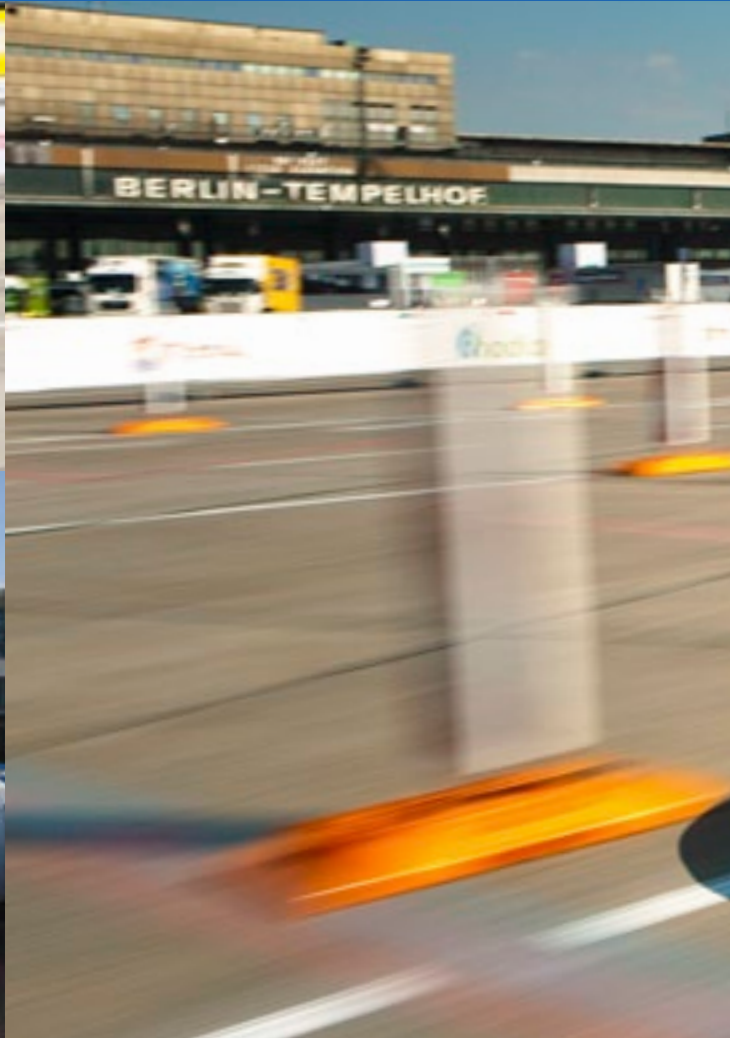
Ronneby, Karlskrona, Trollhättan, Mariestad, Södertälje, Vallentuna, Lidingö, Västra Frölunda och Varberg.

Vår ambition är att bli ännu större. Därför söker vi dig som funderar på att sälja din verkstad. Har du en mogen, välskött rörelse med en omsättning på mer än fem miljoner vill vi gärna att du hör av dig.

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

 **Däckia**

Enhagslingan 5 | 187 40 Täby | 08-473 62 00 | www.dackia.se



Framtid i



forntid

Michelins Challenge Bibendum är ett jättelikt och årligen återkommande miljö- och teknikseminarium med inriktning på bilar och andra hjulförsedda fordon. I våras öppnades portarna i Berlin för Michelins elfte Bibendum ”på väg mot en hållbar mobilitet”. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Björn Sundfeldt m.fl.



” Elbilar högt och lågt och vitt och brett, med tre, fyra eller fler hjul och mer eller mindre eller ännu mindre realistiska framtidsutsikter.

BERLINS LEGENDARISKA och arkitektoniskt imponerande storflygplats Tempelhof, av arkitekten Lord Norman Foster kallad "Alla flygplatsers moder", blev Västberlins räddning under Berlinblockaden 1948 (se fotnot).

60 år senare, på hösten 2008, stängdes flygplatsen Tempelhof – men i slutet av maj 2011 sjuder där åter av liv, om än bara för några dagar. Området används numera för olika mässor och event och nu har Michelins mäktiga miljö-, teknik- och framtidssymposium Challenge Bibendum flyttat in i de fascinerande lokaliteterna; här vimlar det av allehanda mer eller mindre futuristiska, underliga, roliga, spännande, fula, små och stora samt större fordon av mer eller mindre realistiska fasoner.

Och det dominerande fordonsinslaget är elbilar och andra eldrivna farkoster: Elbilar högt och lågt och vitt och brett, med tre, fyra eller fler hjul och mer eller mindre eller ännu mindre realistiska framtidsutsikter.

Det är svårt att överblicka och ta in allt som visas – och omöjligt att hinna med alla många och långa seminarier, presskonferenser, paneldebatter och föreläsningar.

Här finns oräkneliga utställningsmontrar som avhandlar de mest skilda ämnen och här finns 280 fordon att titta närmare på. Flerta-

let av dem finns också tillgängliga för provkörning – i alla fall i teorin. Dock står de flesta för det mesta på laddning.

Dessutom tillämpar alla företag olika och vanligen komplicerade och ineffektiva system för bokning av provkörningar och ovanpå det är vi väldigt många journalister som vill köra – eller som det ofta visar sig; få åka med.

Världens första eldrivna Porsche, en fyrhjulsdreven Boxster E, får jag till exempel uppleva från högerstolen. Det är en prototyp (förstås) som med 240 kW/327 hk uppges klara 0–100 km/h på 5,5 sekunder och toppa 200 km/h – men räckvidden är blott 17 mil. Om det var häftigt? Inte alls. Men jag har i alla fall åkt i världens första el-Porsche – fast bara i typ två kilometer och knappt 100 km/h.

Även i Venturi Volage får jag nöja mig med högerstolen, men den är mer intressant. Inte för att den är eldriven, utan för att den är försedd med Michelins Active Wheel, vilket innebär att den har två elmotorer i varje hjul. Den ena motorn driver hjulet och den andra driver hjulets aktiva fjädring. I Venturi Volage ger drivmotorerna 55 hk vardera, vilket alltså innebär totalt 220 hk som ska räcka för 0–100 km/h på under fem sekunder.

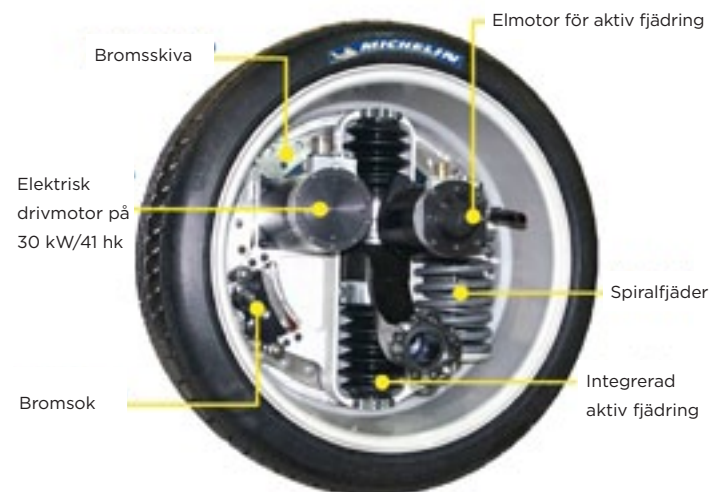
Men mer intressant är hur de andra elmotorerna arbetar, vilket

”min” chaufför Jean demonstrerar genom att ladda hårt genom tvåra kurvor och runt runt i en liten rondell: bilen kränger inte alls, den aktiva fjädringen ser hela tiden till att hålla alla hjulen i backen och karossen helt plant, vilket förstås är mycket gynnsamt för väggreppet.

Det ”aktiva hjulet” visades första gången för några år sedan, utvecklingen pågår fortfarande och det återstår att se om någon större bil-tillverkare nappar på konstruktionen.

Minibilen Heuliez Will får jag minsann ratta själv! Den har också Active Wheel, men bara på framhjulena, och de båda drivande elmotorernas sammanlagda effekt är måttliga 60 hk – men elmotorernas starka vridmoment i en liten bil gör att den far iväg skapligt ändå; 0–100 km/h uppges gå på under 13 sekunder. Även lilla Will går platt genom kurvorna men imponerar inte som bil.

Det gör inte heller den i princip produktionsklara elversionen av



Michelins "aktiva hjul" ombesörjer bilens drivning, bromsning och fjädring.



Renault Fluence är snart klar för serietillverkning.

Renaults nya mellanklassare Fluence, som är skramlig och stötig och känns allmänt "pappig" – men det beror möjligen på att den "viktrimmats" inför det elbilsrally den deltagit i – och vunnit – dagen innan.

Imponerar gör däremot Volvos laddhybrid i V60-skepnad. Det är en så kallad Plug-in Hybrid som är fyrhjuldriven via en 215-hästares turbodiesel på framhjulen och en 70-hästares elmotor som driver bakhjulen. Den känns färdig, går tyst och är smidig att köra. I den



Världens första el-Porsche.

nya EU-körcykeln för hybridbilar drar den bara 1,9 l/100 km, vilket ger ett CO₂-utsläpp på 49 g/km. I Powerläge kan den enligt Volvo dessutom klara 0-100 km/h på strax under sju sekunder – dock anges ingen förbrukningssiffra för den "környkeln" och några praktiska möjligheter att fullfartsaccelerera ges icke.

Faktum är att de praktiska provkörningsmöjligheterna på Bibendum är mycket begränsade. De flesta fordonen får bara köras på några olika korta konade banor, mellan en och två kilometer långa, och sådana "provkörningar" säger inte mycket mer än att fordonet ifråga rör sig framåt samt går att styra och bromsa.

Fast för all del, med tanke på hur en del av fordonen ser ut, är det ibland vackert så...

Och med tanke på hur fordonen blandas och hur en del av dem framförs kan man ha en viss förståelse för alla begränsningar. Förutom "bilar" i alla möjliga och även omöjliga utförande finns här även en mängd elmotoriserade två- och trehjuliga cyklar och skotrar eller vad de nu ska kallas och en del av dem gör över 50 km/h eller mer



Eldriven cykel med solceller på släp. Ska testas i Sahara.



Antares DLR-H2 är världens första bemannade flygplan som drivs av bränsleceller. Maxeffekt 57 hk, toppfart ca 170 km/h och räckvidd 75 mil. Tomvikt 460 kg och maxlast 290 kg.

GÖR EN LÖNSAM INVESTERING – SATSA PÅ NITROGEN!

- Ökad lönsamhet
- Nöjdare kunder
- Helautomatisk
- Miljövänligt

Leasing från 340 kr/mån



E-1135-N2P
upp till 6.2 bar

Leasing från 680 kr/mån



E-1170-N2P
upp till 11.2 bar

Komplettera med en extern pumpklocka!



E-07-OPS

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



E-0124-OPS

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

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

BESÖK GÄRNA VÅR NYA WEBSHOP!

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



” Volkswagen räknar med att bara tre procent av koncernens bilar är eldrivna år 2020.



Peugeot EX1, en eldriven konceptbil.



Michelin demonstrerade bland annat sina självläkande däck.



FOTNOT. 1948 försökte Sovjetunionen tvinga västmakterna att överge Västberlin genom att blockera all markbunden trafik från väst genom Östtyskland. Västberlin räddades av en gigantisk luftbro med framför allt amerikanska transportflygplan, som försåg Västberlins två miljoner invånare med mat, kläder och bränsle och allt annat som behövs för att hålla en storstad levande.

Navet i luftbron var Berlins huvudflygplats Tempelhof, där det under högtrafik landade ett flygplan var tredje minut och ibland ett plan i minuten! Även vid de två mindre flygplatserna Gatow och senere den nybyggda Tegel var trafiken extremt intensiv.

Under Berlinblockaden mellan den 24 juni 1948 och 12 maj 1949 gjordes totalt 278 228 flygningar till och från Västberlin och 2326 046 ton förnödenheter transporterades till staden. Endast 17 amerikanska och 8 brittiska flygplan havererade i samband med luftbroflygningarna, varvid 101 personer omkom.

och körs på ett sätt som ser mer än livfarligt ut – men det är det tydligen inte; såvitt känt är krävde Bibendum inga dödsoffer, faktiskt inte ens några skadade.

Fast en separering av fordons typerna vore nog ändå att rekommendera...

Arrangerande Michelin visade förstås upp en mängd olika typer av nya däck och idéer om nya däck; som små och lätta däck för små (el) bilar, punkteringssäkra däck, lättrollande däck och tankar om framtida lösningar för ännu mer lättrollande däck – som ju är extra intressant för de mer eller mindre energifattiga och räckviddskänsliga fordon som på olika sätt drivs av elektricitet.

Elbilarna blir kanske "på riktigt" så småningom, men det lär dröja längre än de flesta människor – och framför allt politiker – tror. Hos till exempel Volkswagen räknar man

med att bara tre procent av koncernens bilar är eldrivna år 2020 – och då hör det till saken att VW siktar på att bli marknadsledande när det gäller elbilar...

Till saken hör också att elbilar bara är riktigt rena så länge den el de drivs av produceras rent, alltså av vatten- eller vindkraft – eller kärnkraft, fast den kraften är ju heller inte invändningsfri om än ren just när den produceras.

Faktum är att en elbil som körs på "EU-mix", genomsnittligt producerad europeisk (till stor del koldadd) elkraft, "släpper ut" uppåt 60–70 gram koldioxid per kilometer, och i USA är det ungefär dubbelt upp; där riskerar alltså en elbil att hamna över den svenska miljöbilsgränsen. "Utsläppen" sker visserligen inte där bilen är, men väl där kraftverken ligger.

Om detta faktum hördes icke ett ord på Challenge Bibendum... ■

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

September

DATUM	KURS	DAGAR
20-22	PAM* Landtransport, steg 1 Örebro kursnr 300 380 (Steg 2 8-10 nov)	3
27	Truck - att leda och övervaka truckarbetet Stockholm kursnr 256	1
27-28	Gruppledarutbildning, steg 2 Stockholm kursnr 271	2

27-29	PAM* Landtransport, steg 1 Malmö kursnr 300 390 (Steg 2 15-17 nov)	3
-------	--	---

Oktober

DATUM	KURS	DAGAR
4-6	PAM* Landtransport, steg 1 Göteborg kursnr 300 400 (Steg 2 22-24 nov)	3
11-12	Gruppledarutbildning, steg 3 Stockholm kurs 272	2

12	SAM-arbete för arbetsgivare Stockholm kursnr 341	1
18-19	PAM* Repetition Göteborg kursnr 360	2
25-27	PAM* Landtransport, steg 1 Stockholm kursnr 300 430 (Steg 2 29 nov- 1 dec)	3
26	PAM* Påbyggnad Malmö kursnr 350	1

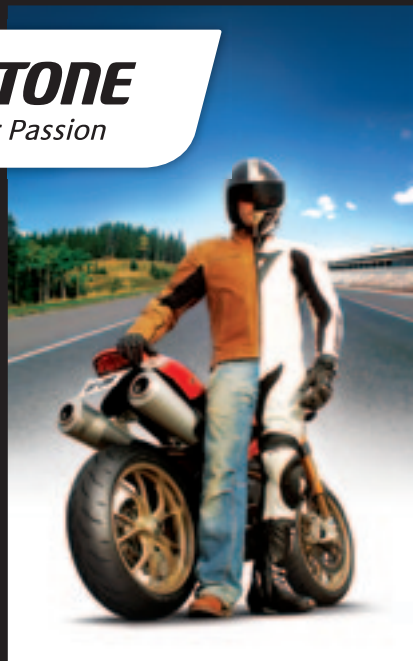
*) PAM – Praktisk Arbetsmiljöutbildning. Kurserna vänder sig till skyddsombud och huvudskyddsombud.

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.



BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion



Premiumdäck på väg

Bridgestone erbjuder däck till allt som rullar.
Med oss kör du alltid säkert och komfortabelt.

Vill du veta mera om vårt högkvalitativa sortiment,
kontakta oss.

BRIDGESTONE SWEDEN AB
TELEFON 060-14 06 00.



Ambitiös däckpremiär

ATT UTVÄRDERA ETT däckes egenskaper enbart genom en kortare provkörning låter sig svårligen göras ens av en mycket erfaren däcktestare. Detta faktum hade Continental tagit fasta på vid presentationen av nya EcoContact 5 på den relativt nya (2008) racerbanan Autodromo Internacional Algarve i Portimao utanför just Algarve i södra Portugal.

Det var en mycket tekniskt avancerad presentation som visade på skillnader som även de mest skeptiska bland journalister borde kunna acceptera.

Vi fick möjlighet att jämföra EcoContact 5 med föregångaren EcoContact 3 både när det gällde förbrukning och våtgrepp och – kanske inte helt oväntat – visade sig det nya däck vara bättre i båda avseendena.

Ekonomikörningen genomfördes på en avlyst och enkelriktad vägslänga med likadana bilar (VW Golf) som var försedda med avancerad utrustning för att mäta förbrukningen och se till att föraren hela tiden höll idealhastigheten och använde rätt växel. Efter varje körning kollades bilarna av tekniker som loggade alla uppgifter och sorterade bort felaktigheter; om någon inte följt föreskrivet körschema och hållit rätt snitthastighet ströks det resultatet.

Förutom de två EcoContact däck 3 och 5 körde vi även med ett experimentdäck kallad PrototypE, som inte är avsett för serieproduktion och lika bra är väl det: däck var

snålt (lättrullat) med en snittförbrukning på 5,4 l/100 km, men näst intill okörlbart på våt vägbanan.

Med nya EcoContact 5 fick de närvarande journalisterna en snittförbrukning på 5,86 l/100 km medan trean noterades för 6,25 l; det nya däck resulterade alltså i drygt sex procent lägre förbrukning – nästan för bra för att vara sant! Den genomsnittliga varvtiden på en genomblöt bansektion blev 57,8 sekunder för EcoContact 5 och 59,7 för EcoContact 3, en skillnad på cirka 3 procent.

Det nya däck är alltså snällare, snabbare på blöt väg och där bromsar det dessutom lite bättre, också

det lika noggrant uppmätt och kontrollerat som förbrukning och tider – vilket förstås var vad Continental ville leda i bevis. Att det nya däck dessvärre vattenplanar aningen lättare än föregångaren var inget som demonstrerades men väl erkändes.

De förbättrade egenskaperna hos EcoContact 5 har bland annat uppnåtts med en ny gummiblandning, optimerad aerodynamik, nytt däckmönster och ett nytt vulkaniseringssystem.

Samtidigt som EcoContact 5 presenterades även SportContact 5 och som namnet antyder är det ett däck med mer sportiga än ekonomiska ambitioner – och Conti hade heller

inga ambitioner att redovisa däckets inverkan på bränsleförbrukningen. Däremot ville man gärna framhålla dess sportighet och för det ändamålet serverades vi ett rejält knippe sportiga bilar till vår fria disposition på banan.

Herrarnas fria åkning således. Mycket underhållande. Men som tidigare framhållits går det knappast att utvärdera ett däck bara genom provkörning, om än i full fart på en 4,7 kilometer lång, mycket kuperad och lika utmanande som underhållande racerbanan.

Fast visst kändes däck bra, alldeles utmärkt. Men bäst var ändå själva banan. ■



Xtreme performance

NU MED
TIMGARANTI

solideal.com

SOLIDEAL[®]
XTREME



XTREME design för Gaffeltruckar

Hög gummikvalitet med lång livslängd och uthållighet vid kontinuerlig drift.



XTREME Däckprestanda

Upp till 10% längre livslängd än Solideal Magnum, och upp till 30% över ledande konkurrenter.



XTREME Slitbanemönster

25% vibrationsreducering samt ökad markkontakt, vilket resulterar i bättre körkomfort.



XTREME Timgaranti

Timgarantin gäller alla Xtremedimensioner. Timgarantin gäller för alla motviktsgaffeltruckar.



SOLIDEAL[®]

Your mobility, Our challenge

SOLIDEAL SWEDEN AB
Box 636, 135 26 Tyresö
Radlovägen 36, Tyresö, Sweden
Tel: 08 448 73 00 Fax: 08 448 73 10
www.solideal.com

0771-SOLIDEAL



NYHET! LEVERERAS MED WINDOWS 7.

CEMB DWA 1000 W

Hjulinställning som läser in en bils alla vinklar under 20 sekunder och ni kan printa ut ett protokoll till kunden. Windows 7 gör så att maskinen ledigt integreras i ert nätverk och har tillgång till ert system.



CEMB C-88

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



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

IBASAN KETTY W2020

Den professionella hjultvätten som tvättar rent med borstar och högtrycksspolning. 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.



BUTLER JECKO 28

Jobbar med pressrullar, centrumlåsning och det speciella monteringshuvudet som "hämtar" däckets själva utan att ni behöver använda monteringsjärn.

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

MONTERA LÄTT, – UTAN SPETT!



NYHET!

CORGI EXACT BLACK TECH X

Nu kan vi äntligen erbjuda Corghis avancerade hjulinställningsmaskiner i Sverige.

Exact Black Tech X jobbar med 8st högupplösta kameror för högsta precision. Windows gör så att maskinen ledigt integreras i ert nätverk på verkstaden. Det innebär även att driftskostnaderna blir låga då viss service och utbildning kan ske via internet.



ND DÄCKMASKINER AB

0200-27 26 26

www.ndm.se

SERVICE: 077-444 23 23

JÄTTETRAN TILL JÄTTEN

Världens största däck på väg till Bolidens koppargruva



SPORT MASHIN

i Aitik





Världens största däck rullande nyligen genom Sverige.



De här däckerna rullar i extremt tuff miljö och slits så hårt att de inte kan regummeras.

NYLIGEN RULLADE världens största däck genom Sverige – men inte på det egna gummit utan på 26 långtradardäck.

De sex Bridgestonedäcken kom med fartyg från Japan till Göteborg och lastades – inte utan visst besvär – på specialtransport för vidare befordran till Bolidens koppargruva i Aitik 1 480 km norrut, där de monterades på en ny Caterpillar 795F AC gruvtruck.

Däcken är i dimensionen 59/80 R63, vilket innebär en diameter på 4,02 meter och en bredd på 1,47 meter. Varje däck väger dessutom 5 750 kg, och för att frakta dessa sex jättedäck duger det som synes inte med vilken långtradare som helst.

Det här var första gången som Bridgestone levererade så här stora ▶

YOKOHAMA

www.yokohama.se



C.drive 2
- Känslan av säkerhet



A.drive

Komfortdäck för små och mellanstora bilar. Mycket bra våtegenskaper. Ett kvalitetsdäck för många, sköna mil.

C.drive 2

För små till stora familjebilar. Superbt våtgrepp för optimal säkerhet. Komfort och låg ljudnivå som grundegenskaper och ett av marknadens lägsta rullmotstånd.

S.drive

Sport i kombination med komfort. Höghastighetsdäck med perfekta vägegenskaper i vått och torrt.

ADVAN Sport

Ett av marknadens bästa sportdäck. Så nära ett extremt banracingdäck man kan komma och i tillägg lång livslängd och låg ljudnivå.

YOKOHAMA OFFICIELL DÄCKLEVERANTÖR TILL

STCC



Boliden har 23 Caterpillars 793 och har beställt 10 nya ännu starkare Cat 795F AC

► däck i Europa. Här är det bara i Aitik-gruvan som man använder den här typen av jättedumprar med jättedäck.

Den svenska marknaden för däck i den här dimensionen och den något mindre 56/80 är knappt 200 däck per år. Boliden har 23 Caterpillars 793 och har beställt 10 nya ännu starkare Cat 795F AC, varav fem levererats. De rullar normalt på vardera sex 56/80 R63-däck från Michelin, men den senaste har alltså 59/80 från Bridgestone.

De här däcken rullar i extremt tuff miljö och slits så hårt att de inte kan regummeras. En omgång däck håller i ungefär ett år.

Världens största däck, 59/80 R63, tillverkas bara av Michelin och Bridgestone. I Europa är det alltså bara i Sverige som den här typen av jättedäck och dito maskiner används, men de används också i Nord- och Sydamerika, Australien och numera även i Kina. ■



Världens största däck

Tillverkare Michelin och Bridgestone.

Dimensionen 59/80 R63, 59 tums bredd med 80-profil på 63 tum hög fälg, ger en diameter på 4,02 meter och en bredd 1,47 meter. Vikt 5750 kg, lastförmåga drygt 100 ton. Pris 250 000–500 000 kronor.

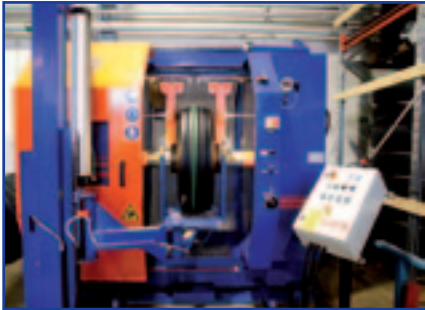


Caterpillar 795F AC

Ett av världens största fordon. En V16 dieselmotor på 85 liter (l) och 3400 hk genererar ström till två elmotorer som driver bakhjulen. Längd 13,7 meter, bredd 7,6 m, höjd 6,5 m, axelavstånd 5,9 m markfrigång 0,99 meter. Tjänstevikt cirka 225 ton, maxlast 345 ton. Toppfart 64 km/h.

VI GÖR DITT DÄCKVAL ENKLARE!

Colmec är marknadsledande i Sverige avseende regummering av lastvagns- och busdäck på den svenska marknaden. Vi skall vara den den lönsamma och naturliga partnern för distribution av lastvagns- och busdäck genom högt tekniskt kunnande och egen avancerad LV regummering.



Vi på Colmec skall vara offensiva och tidigt med i regummeringens utveckling. Genom vår inriktning på kvalitet och effektivitet vill vi erbjuda dig som kund en förstklassig produkt. Vi investerar långsiktigt och vidareutvecklar vår regummering med en genomlysning- och en tryckprovningssmaskin.

Denna investering tar vår regummeringsprocess till en unik nivå likt nydäckets. Denna process och utrustning är Colmec ensam om i norra Europa.



Vi täcker in hela Sverige från Haparanda i norr till Ystad i söder. Detta område trafikeras varje vecka av våra tretton egna distributionsbilar med tillhörande släp. Genom våra nio lokala däckdepåer kan vi vid behov serva våra kunder inom 24 timmar. Detta är en del i den höga servicegrad vi vill ge dig som kund.



COLMEC®

Colmec AB • Box 675 • 601 15 Norrköping • Tfn 011-13 40 30
Fax 011-12 36 11 • info@colmec.se • www.colmec.se



Boss BWE



Dunlop SP362



Semperit M223 ET



VM I PLÖJNING 2011:

KONST



HANTVERK

Vallen. Stubbåkern. Tegplog och växelplog. Nya termer och beteckningar viner runt öronen när DäckDebatt besöker VM i plöjning, som i år avgjordes utanför Skänninge.

TEXT OCH FOTO Peter Sundfeldt



Att plöja är ett hantverk. Att plöja snyggt är en konst. Rent, rakt och rätt.

MAN HAR JU sett att de finns, plöjningstävlingarna. Läst rubriker om SM och VM. Och mer än en av oss har nog också tänkt lite ironiskt, kanske till och med lite fördomsfullt: "Jamen hallå, raceplöjning... är det på riktigt, på allvar, alltså?"

World Ploughing Organization, WPO, har funnits sedan 1952 och sedan den första World Ploughing Competition kördes 1953 har VM arrangerats vid 57 tillfällen. Tre gånger tidigare har tävlingarna avgjorts i Sverige; 1955, 1976 och 1993. I år var det åter dags för Sverige, nu på Lindevads säteri utanför Skänninge i Östergötland. Strax söder om motorbanan Mantorp Park hjälper kanske de med motorintresse att veta var, det vill säga inte långt från Mjölby.

Hela evenemanget arrangeras – kanske lite oväntat – av något som heter JUF, Jordbrukar-Ungdomens Förbund. Ett partipolitiskt och religiöst obundet förbund som främst har till uppgift att "utveckla ungdomsaktiviteter kring natur, miljö

och jordbruk, samt i övrigt stimulera en allmän kulturell verksamhet".

Förbundet grundades redan 1918 och bland stadgeformuleringarna finns det mycket som funkar även idag – även om ungdomars längtan efter att driva jordbruk är begränsad, känns det ändå som om jordbruksnäringslivet har en liten nytändning.

Att plöja är ett hantverk. Att plöja snyggt är en konst. Rent, rakt och rätt.

Sätta i plogen i exakt rätt tid och på exakt plats, inga grässtrån i jorden och varje fåra, tilta, ska smälta samman som om hela fältet var plöjt i ett slag.

I en VM-tävling plöjer man i två klasser, en enkel plog kallad teg, och en vändbar, växelplog. Den första tävlingsdagen plöjer man en stubbåker, det vill säga en gammal oplöjd åker med torrt, avklippt dött gräs. Andra tävlingsdagen är det dags för vallen med klassiskt grönt gräs.

Domarna är många till antalet, det är många ögon som måste kika på varje enskild plöjare. Och mäta. Alla moment bedöms efter en 10-gradig skala, och dessutom går en domargrupp runt och bedömer helhetsintryck, "General Appearance".

– Man kan göra ett vinnande resultat genom att bara hålla en någorlunda hög nivå i alla moment, men nödvändigtvis inte en 10:a i allt, menar den svenska VM-domaren Christer Rosenberg.



Annika Altnäs, projektledare för VM i plöjning 2011.

Lindevads Säteri är ett ställe med gigantiska fält med mjuk och fin jord.

– Och fin jord utan sten, det vill man ha när man plöjer på tid och för ögat, berättar Annika Altnäs, projektledare för hela evenemanget.

Vad är då mest prestigefyllt att vinna?

– Utan tvekan tegplogen på vallen med det gröna gräset och den mjuka jorden, slår Annika fast.

Närheten till Mantorp Park bidrar måhända till att det faller sig naturligt att använda motorsportterminologi:

Depån är förlagd till säteriets maskinhall och planen utanför. Tävlingsbanorna ligger koncentrerat med både stubbåker och gräs-vallen bredvid varandra. Inte långt från banorna ligger det kommersiella tältområdet. "The sponsor village", om man så vill. Där är det utställning av sponsorernas produkter och alla andra företag som har betalat för att ställa ut. Och det är det många som har gjort. Till exempel däckföretagen med gigantiska traktordäck från bland andra Good-year/Dunlop, Michelin och BKT. Det senare är ett indiskt däckföretag.



Vändbar plog från norska Kverneland. Märket dominerar bland plogarna under VM.



” Alla tävlande kör med 13 eller 14 tum breda däck, det är den storleken som passar bäst för bredden på plöjningsfårorna i tävlingssammanhang.



Johan Bagge från Moheda var överlägsen i traktorslalom. Ordning på materialet och en vinnande vevande körstil.

” Den här traktorn skulle skrotas, men jag frågade om jag fick ta hand om den.



tag som plockar marknadsandelar med en aggressiv prissättning.

– 20 av 57 tävlande ekipage kör med BKT-däck. Tio av dem sponsrar vi, de andra tio har handlat själva, berättar Tony Svensson på Gripen Däck, som började importera och sälja BKT-däck 2006.

Greppet med de snedställda ribborna som mönster får nog anses som oomtvistat, då alla däck ser likadana ut. Och alltid har sett likadana ut.

Vi pratar lite med en av de andra säljarna och undrar hur mycket däckens slits på en traktor?

– Slits? Nja, de brukar ofta hålla traktorn ut, menar Peo Bengtsson på Goodyear/Dunlop.

Tony Svensson håller med, storbrukarna med mycket gångtid på sina maskiner byter snarare traktor innan det är dags för däckbyte.

– Men då får vi sälja däck till de nya ägarna i stället.

Alla tävlande kör med 13 eller 14 tum breda däck, det är den storleken som passar bäst för bredden på plöjningsfårorna i tävlingssammanhang.

Andrew Mitchel Jr från Skottland svarar kort och ärligt på frågan om hur mycket däckens betyder:

– Not a great deal, no, they don't.

Bra däckmönster är viktigt men inte fabrikatet. Den inställningen har alla tillfrågade, så då är det väl inte mer med det.

I stort sett alla kör fyrhjuldrivna traktorer, men de är förhållandevis små, i alla fall i jämförelse med

de jättelika dubbelbakhjulsförsedda maskiner som i dag tycks dominera svenskt jordbruk.

Det ryktades tidigt om en deltagare från Nya Zeeland som har skeppat hit sin egen traktor.



Malcolm Taylor från Putururu på Nya Zeeland har sin tävlingstraktor stationerad i England.

Och visst har Malcolm Taylor från byn Putururu tagit med sig sin egen traktor, en amerikansk McCormick, från andra sidan jordklotet – men han har den stationerad i England, utgår därifrån och kör plöjningstävlingar i Europa.

Nästa år går VM i Kroatien. Mr Taylor har drivit en "dairy farm", ett mjölk-lantbruk, tillsammans med sin fru under många år. Nu sköter hon hela verksamheten med några anställda.

– Jag pratade just med min fru, de håller på med höstbruket där nere nu, berättar han medan han väntar på att få tvätta av sin traktor på spolplattan i depån.

På utställningsområdet kan man också äta, men cateringfirman som har monopol på försäljning av snabbmat på området har inte den roligaste maten och inte de bästa priserna heller. Tänk i stället om de många lokala matproducenterna som finns i det stora mattältet fått servera sina delikatesser och inte bara sälja dem.

Ett i dubbel bemärkelse gott alternativ till trist och dyr snabbmat är att köpa en färsk surdeg-baguette och lite god ost samt komplettera med ett gratis glas mjölk och kanelbulle i Arlas tält.

En bit utanför det kommersiella

området härjar veterantraktorerna. De flesta hänger på stället som på vilken entusiastfordonsträff som helst, och det är gott om rariteter. Och likt en motorhistorisk träff i anslutning till en racerbana finns det en klass med plöjning för veterantraktorer och plogar. Samma bedömning och allvar som för de nya. Nästan, i alla fall.

Och som om inte det vore nog kör arrangörerna även en tävling med urtypen för allt jordbruk – plöjning med häst. Båda kategorierna har SM-status.

Det anordnas också lite tractor-pulling, det går att ta en helikopter över området och det körs något som helt enkelt kallas för traktor-race. Och frågan är om inte den här lilla anspråkslösa tävlingsformen är arrangemangets roligaste aktivitet att titta på.

Ett gäng gamla traktorer från 1940-, 50-, 60- och 70-talet kör en utslagstävling enligt en stege i en parallellbana. Alla får köra mycket



Utställningen lockade mycket publik och i synnerhet det här monstret från John Deere.

och alla möter alla i de första heaten. Slalom mellan ensilagebalar fram till ett markerat fiktivt garage där man ska backa in, sedan tillbaka in i slalombanan igen och i mål.

En del av förarna delar hjälmar (alla har ju inte en hjälm hemma!) med varandra mellan heaten, det är en väldigt avspänd stämning och allvaret är ganska långt borta. Tio traktorer står uppställda i dammet på en bit av den torra stubbåkern där banan är lagd. Ett par Grållar, en Bolinder-Munktell, en lite större Ford med turbodiesel, någon Ford till och några Massey-Ferguson. Och en bakstyrd hjullastare från 60-talet.

Det understyr, det går på både två och tre hjul, det rattas frenetiskt och det körs med mycket hjärta. Härligt underhållande! Mannen med hårpiskan och den snygga Massey-Fergusson 65:an, Johan Bagge från Moheda, visar sig vara vassast. Hans vevande körstil, med vänstra handen på rattknoppen och hållande i sig i bakskrämen med den högra, är en vinnande stil.

- Den här traktorn skulle skrotas, men jag frågade om jag fick ta hand om den. Fick i gång motorn

och målade först hjulen och sen hela traktorn, berättar Johan, som till vardags driver en liten verkstad utanför Moheda.

Han visar också sitt hemliga vapen, den rätt bultade, svetsade och hårda krängningshämmaren som hindrar den stela framaxeln att flexa för mycket i höjdlid och därmed får ner hjulen bättre i backen och minskar understyrningen.

- Det var hårt i dag, i sista heatet var jag så trött i armarna att jag knappt orkade styra runt de sista hindren. Då gick det inte så fort, men jag hade ändå lite marginal till tvåan, konstaterar Johan.

I tegplog segrade Österrikes Christian Lantz med en New Holland-traktor och tvåa kom faktiskt Bengt Aronsson (Valtra) från Lammhult, Sweden. Aronsson hade samma poäng som trean Andrew Mitchel Jr (Ford) men hade en högre poäng i delmomentet helhetsintryck.

Vinnare i växelplog blev Andrew Mitchel Sr, (New Holland), och med sonen Andrew Jr på pallen i tegplogsklassen hade familjen Mitchel och Skottland en bra helg.

Alla på prispallarna, och även majoriteten av startfältet, körde med



Även en lekman kan faktiskt se att Christian Lantz från Österrike plöjer snygga tältor - och han vann mycket riktigt "tegplog på vällen".

plogar från norska Kverneland, utom Mitchel Sr och Jr som patriotiskt använde brittiska Dowdeswell.

Nästa år plöjer man för världsomspännande ära i Kroatien den 14-15 september. ■



Stubbåkern under plöjning. De raka fälten är tegplogar, de irreguljära vändbara. Ovanför till höger syns den gröna vallen som plöjs dagen efter.

”Ett historiskt genombrott”

I MARS 2011 beslutade Skolverket att skapa en ny yrkesutgång på nya gymnasieskolan. Den som går Fordons- och transportprogrammet ska kunna utbilda sig till däck- & hjulmekaniker. Att det verkligen behövs en utbildning står helt klart för alla som vet vad det handlar om.

– Skillnad mellan god kompetens och inkompetens är densamma som skillnaden mellan god ekonomi och uselt underhåll med ökade trafik-säkerhetsrisker, säger DRF:s förbundsordförande Sven-Erik Fritz.

Sven-Erik har ägnat hela sitt liv åt däck och hjul i olika former och verksamheter. Det han inte vet om branschens historia och om den tekniska utvecklingen är knappt värt att veta. Sin erfarenhet och kompetens har han byggt upp i stort sett med praktiskt arbete och goda förebilder.

– Skolverkets beslut är ett historiskt genombrott. DRF har funnits sedan trettioalet, vår och medlemmarnas kamp för att få till stånd en ordentlig utbildning har varit lång. Nu börjar en fortsatt och spännande resa för att ge den här utbildningen en så god start som möjligt, säger Sven-Erik.

Tillsammans med Lasse Dahlqvist på Vianor och DRF:s VD Anders Karpesjö jobbar Sven-Erik just nu framför allt med att bistå Skolverket med att få fram bra kursplaner.

Det kommer att bli en grundläggande kurs i hjulutrustningsteknik och sedan kan eleven bygga på med specialiseringar (i princip hur

många som helst) mot till exempel lantbruks- eller skogsmaskiner. Sannolikt kommer man att kunna gå kurserna, och komma ut som däck- och hjulmekaniker, oavsett vilken inriktning på Fordons- och transportprogrammet man valt.

DRF arbetar också med att få till stånd ett utvecklingsprojekt som ska kratta manegen för gymnasieutbildning men också för vuxenutbildning.



DRF:s förbundsordförande Sven-Erik Fritz är nöjd med Skolverkets beslut.

– Förbundsstyrelsen lägger stor vikt vid projektet. Det är ett viktigt bidrag i vårt samhällsansvar, konstaterar Sven-Erik.

– Projektet planeras omfatta tre delar. Det handlar om branschens fortsatta utveckling, om kunskapslyftet där gymnasieutbildningen är en viktig del och om den mycket viktiga långsiktiga kunskapsförsörjningen som syftar till koppling mellan forskning och utbildning, avslutar han. ■

33 000 jobbar med däck



ENLIGT STATISTISKA Centralbyrån (SCB) jobbar drygt 3000 anställda med ren däckservice i Sverige – men det är inte hela sanningen. SCB menar att man även bör titta på andra branscher. Då blir resultatet att personer som jobbar med däck helt eller delvis omfattar närmare 33 000 anställda i närmare 15 000 företag. Den direkta arbetsmarknaden omfattar troligen cirka 13 000 anställda, bedömer Däckspecialisternas Riksförbund (DRF).

När Skolverket i mars 2011 beslutade att utveckla en fördjupning inom ramen för gymnasiet nya fordons- och transportprogram aktualiserades frågan om utbildningsbehovet. Någon systematisk insamling av data och bearbetning till statistik om däck- och hjulbranschens arbetsmarknad förekommer inte så vitt DRF känner till. SCB:s statistik får närmast betraktas som en vägvisare – var ska man leta efter utbildningsbehov?

En utgångspunkt är de så kallade återlämningsavtal som Svensk Däck-

återvinning AB (SDAB) tecknat med olika företag för insamling av uttjänta däck (däckverkstäder, regummerings- och bilverkstäder, bilåterförsäljare, bensinstationer samt demonterare). Antalet sådana avtal är över 4000 stycken. Genom att multiplicera 4000 med i medeltal 3 anställda per företag, erhålls talet 12 000. Till detta bör läggas leverantörsledet som har 800–900 anställda. Till detta så även bilprovningsbranschen. Dessa uppskattningar skulle ge vid handen att den svenska däck- och hjularbetsmarknaden, försiktigt räknat, torde omfatta cirka 13 000 personer. Då är till exempel fälgleverantörsledet, liksom detaljledet, oräknat.

13 000 personer skulle även kunna motsvara den potentiella vuxenutbildningsmarknaden. När det gäller nyutbildning och rekrytering, bedömer DRF:s förbundsstyrelse att den kan vara cirka 600 personer per år (baserat på 12 000 x 0,05). 13 000 personer motsvarar ungefär 40 procent av SCB:s bruttotal. ■

Kod	Antal	Anställda	Klartext
45201	9250	16154	Allmän service och reparation av motorfordon utom motorcyklar.
45202	1596	3608	Plåt-, lack- och glasreparationer på motorfordon utom motorcyklar.
45203	279	412	Installationer och reparationer av elsystem till motorfordon utom mc.
45204	1206	3074	Däckservice.
45310	1063	5827	Parti- och provisionshandel med reservdelar och tillbehör till motorfordon utom motorcyklar.
45320	1378	3886	Detaljhandel med reservdelar och tillbehör till motorfordon utom mc.
Summa	14 772	32 961	

Källa: SCB (2011.07.07)

” Skillnad mellan god kompetens och inkompetens är densamma som skillnaden mellan god ekonomi och uselt underhåll med ökade trafik-säkerhetsrisker.



Sveriges populäraste Däckkärra



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

Se alla våra däckhanteringsprodukter
in action eller beställ direkt på:

www.hantering.se

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

VAD PASSAR **DIN** VERKSAMHET?

» DÄCKSTAPLING



» DÄCKKOMPAKT



Svenska Lager

ENTRESOL, STÄLLAGE OCH LYFTHJÄLPMEDEL



Svenska Lager slab AB | Tel 046-540 70 01
info@svenskalagersystem.se | www.svenskalagersystem.se

Anderstorp Däck AB

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

ADAB levererar!

Snabbt – Över hela landet inom 24 timmar!

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

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

www.anderstorpdeck.se

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

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

Välkommen!



www.anderstorpdeck.se

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



Sveriges bilister har bättre däckkoll

Preliminära resultat från kampanj Däckrazzia indikerar att Sveriges bilister börjat ta däckens skick på större allvar. **TEXT** Pontus Grönvall **FOTO** Niklas Martinson och Peter Simonsson

I ÅR ÄR sjunde året som det genomförs däckrazzior runt om i Sverige och ärligt talat så har resultaten tidigare år inte alltid sett så muntra ut. Mätningarna i samband med däckrazziorna har de flesta åren visat att en tredjedel av Sveriges bilister har kört på däck med 3 mm eller mindre i mönsterdjup och att de flesta av dessa har inte haft en aning om att däcken börjat bli slitna.

Bilisterna har heller inte kollat lufttrycket som de borde: I mätningarna hade två av tre inte mätt lufttrycket den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast.

Andelen bilar som kör med däck med olagligt mönsterdjup har däremot minskat successivt sedan kampanjen drog igång på allvar 2005.

Men nu pekar preliminära resultat från årets version av kampanj

Däckrazzia på att Sveriges bilister kanske äntligen börjar bli lite mer medvetna om värdet av att hålla koll på sina däck, inte bara när det gäller att klara lagens krav.

Bättre mönsterdjup...

Enligt preliminära resultat från årets Däckrazzia har andelen bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup minskat till 3,7 procent, jämfört med cirka 4,5 procent de senaste tre åren. Andelen bilar med minst ett slitet däck har i mätningarna minskat till 28,7 procent jämfört med 31,6 procent förra året. Däcken börjar räknas som slitna när mönsterdjupet är 3 mm eller mindre.

...och bättre lufttryck

Även när det gäller lufttrycket pekar de preliminära resultaten från årets däckrazzior på en positiv utveckling. Andelen bilar med minst ett däck med punktering eller på gränsen till punktering, det vill säga 1,6 bar eller mindre, har enligt de pre-



Andelen bilar med minst ett däck med punktering eller på gränsen till punktering har enligt de preliminära resultaten från 673 undersökta bilar halverats från förra året till i år.



Nytt för i år var att bilister som stannades i däckrazziorna fick en nyckelring som kan användas för att mäta när mönsterdjupet understiger 3 mm (och som "femman" i kundvagnen).

liminära resultaten halverats, från 11,3 procent förra året till 5,7 procent i år. Detta kan delvis vara en konsekvens av att bilisterna mäter lufttrycket något oftare, även om de flesta fortfarande inte har kollat lufttrycket den senaste månaden eller inte vet när det gjorde senast.

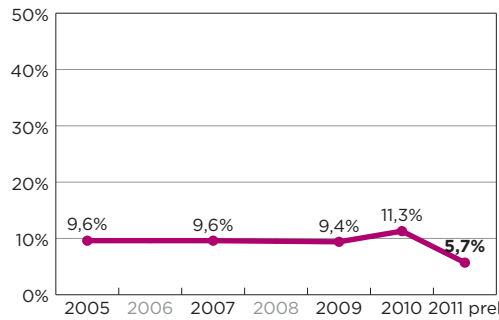
Två kampanjveckor

De preliminära resultaten kommer från 673 undersökta bilar vid däckrazzior under kampanjperiodens två första dagar, i Norrbotten, Södermanland, Värmland och Västra Götaland.

- Vi ska komma ihåg att dessa första siffror är preliminära, men om resultaten håller när alla mätningar under denna och nästa vecka är sammanräknade ser vi att fler bilister tar ansvar för att hålla koll på sina däck. Det vinner både trafiksäkerheten och miljön på, säger Trafikverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall.

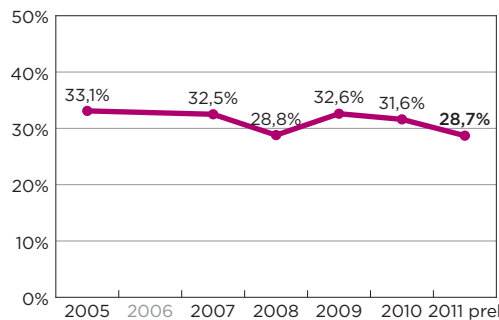
Däckrazzior genomfördes den 29 augusti till 9 september i Norrbotten, Södermanland, Värmland, Gotland, Kalmar och Västra Götaland. Mer om kampanjen finns att läsa på www.dackrazzia.se. ■

Nästan punktering (≤ 1,6 bar)



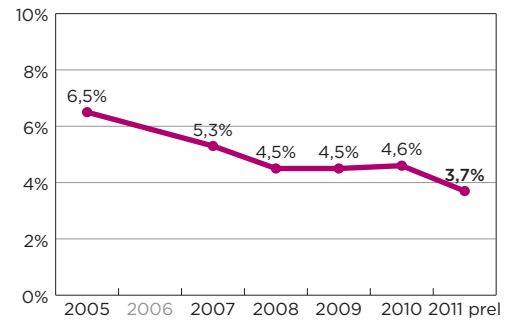
Andelen som kör med minst ett däck med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) har i de preliminära resultaten 2011 minskat tydligt.

Slitna däck (3 mm eller mindre mönsterdjup)



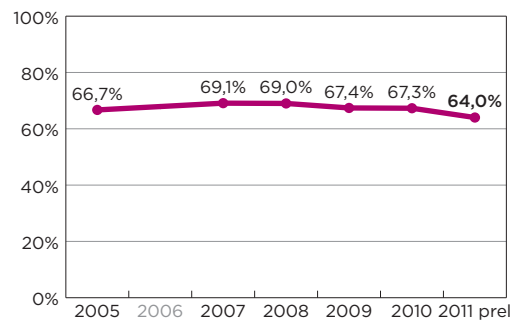
Även om det finns lite hack upp och ner i kurvan pekar de preliminära resultaten 2011 på att andelen bilar med slitna däck har en minskande trend sedan 2005, då däckrazziorna drog igång på allvar i Sverige.

Olagliga däck (<1,6 mm)



Andelen bilar med däck med olagligt mönsterdjup har minskat tydligt i mätningarna sedan 2005.

Ej kollat lufttrycket senaste månaden eller vet ej



Det finns ingen tydlig trend sedan 2005 när det gäller hur många bilister som inte har kollat lufttrycken den senaste månaden eller vet när det gjordes senast. Preliminära resultat från 2011 pekar dock på en viss förbättring, även om de allra flesta fortfarande inte har koll på lufttrycket.

Din leverantör av lastbil & bussdäck!



Däcknor AB
 Sjöviksvägen 4
 833 35 Strömsund
 Telefon: 0670 - 135 20
 Fax: 0670 - 133 30
 e-post: magnus@dacknor.se
www.dacknor.se



MaskinExpo och SkogsElmia:

STORA DÄCK OCH MÅNGA MÄKTIGA MASKINER

Vårens båda stora maskinmässor, MaskinExpo och SkogsElmia, räknade in drygt 30 000 besökare vardera och så många kan inte ha fel: Maskiner är kul – och de flesta har gummi hjul! DäckDebatt besökte båda evenemangen och bjuder på några trevliga minnesbilder. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

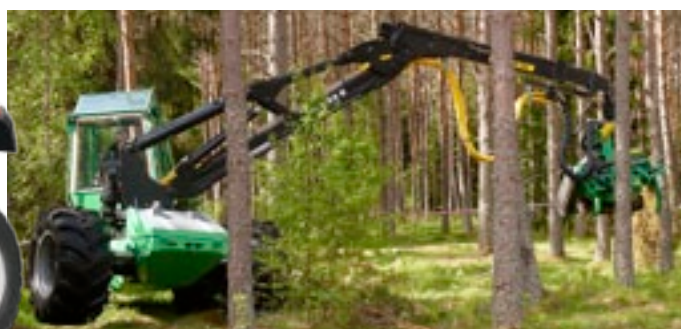
MASKINEXPO 2011 strax väster om Stockholm avslutade Barkarby-perioden genom att med god marginal passera drömgränsen 30 000; det nya besöksrekordet skrevs till 32114 personer. Nästa år (26-28 maj) flyttar MaskinExpo till ett nytt och cirka 50 procent större mässområde fem mil norr om Stockholm.

SkogsElmia 2011 några mil söder om Jönköping räknade in 33 209 besökare och är Nordens största skogsmässa – och gör skäl för namnet inte bara genom alla skogsmaskiner, utan också för att en stor del av utställningsytan verkligen ligger långt ut i skogen. Nästa skogsmässa är internationella Elmia Wood den 5-8 juni 2013. ■



På MaskinExpo presenterade Nokian bland annat världens starkaste skogsmaskinsdäck Nokian Forest King F och terminaldäcket Nokian HTS Straddle med en ny teknik kallad Beyond All-Steel Radial.

Fyrhjulingar fanns det tretton på dussinet av, framför allt på Skogs-Elmia. Här en Arctic Cat 700 S från Börjessons ATV AB i Alingsås.



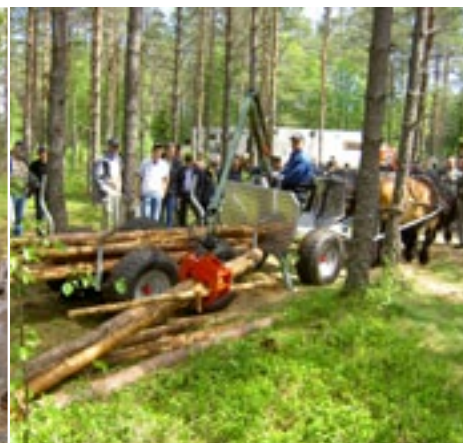
T-Bear är en helt ny skördare från en helt ny svensk skogsmaskinstillverkare, Green Wood Logistics AB i Dalsland.



Tänk att få dra iväg med en Honda-baserad "Spröjtemaskin" från HM...



Bättre skogslunch än wokad älg är väl svårt att tänka sig.



Världspremiär för Ponsse Elephant King, som med 20 tons matchvikt är större än sin djuriska namne. Men trenden går annars mot mindre och smidigare skogsmaskiner, som miniskördaren Usewood Pro (också världspremiär) och den smidiga maskinen med blott två hästkrafter.

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.



FVU

Gesab

FVU

Kunskap - Kvalitet - Service

Butler

Däckmaskiner för proffs!



Butler HP441Q20FI

- Monteringsmaskin med 2 hastigheter (via fotpedal).
- Fälgstorlek 10"-20" (12"-22,5" inre fastsättning).
- Fälgbredd max 12".
- Chockluft via klor.

Kampanjpris
23 900:-

Paketpris

1st HP441Q20FI + 1st 238HFM
41 500:-



Butler HP641D24FI

- Monteringsmaskin med steglös hastighet, 0-15 rpm.
- Fälgstorlek 10"-24" (12"-26,5" inre fastsättning).
- Fälgbredd max 15".
- Chockluft via klor.

Kampanjpris
31 900:-



Butler Librak 255HP

- Motordriven balanseringsmaskin, 230VAC.
- 17" LCD skärm
- Snabb och enkel att använda.
- Luftchuck.
- Mätarmar för inmätning och fastsättning av vikter.
- Stannar automatiskt vid den inre vikten.

Kampanjpris
42 500:-



Butler Librak 238HFM

- Motordriven balanseringsmaskin, 230VAC.
- LCD skärm
- Snabb och enkel att använda.
- Mätarmar för inmätning och fastsättning av vikter.

Kampanjpris
19 400:-

Paketpris

1st HP641D24FI + 1st 255HP
69 900:-

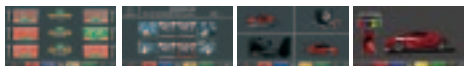
Butler 8050WS Fyrhjulsmätare Radiokommunikation



- Rullande fälgkastkompensering
- Spoilerprogram
- 1 dags utbildning hos kund

Kampanjpris
89 000:-

Komplett med kabinett, dator med tangentbord, 22" LCD skärm, färgskrivare, 4 mät huvuden, 4 fälgståen, 2st vrid- och 2st glid-plattor.



Butler Jecko 28 Combi

Nyhet



- Centrumfastsättning av fälg.
- Monteringsmaskin med steglös hastighet, 0-15 rpm.
- Fälgstorlek 10"-28".
- Fälgbredd max 15".
- Sidoklinch.
- Monteringshjälp

Kampanjpris
69 900:-

Butler Aikido.34

Profvens val!



- Fälgstorlek 10"-34".
- Fälgbredd max 15".
- Hastighet 0-15 rpm.
- Maximal hjul diameter 1370mm.

www.gesab-sweden.se 08-732 29 00

Växjö: 0470-396 27

Malmö: 040-462 344

Haparanda: 0922-101 55

Göteborg: Billyftarservice, 031-873 900

Frakt och moms tillkommer på alla priser. Priser är giltiga till 2011-10-28. Med reservation för valutakursförändringar överstigande +-2%.



COOPERTIRES
DON'T GIVE UP A THING.



DISCOVERER S / T-MAXX DISCOVERER M+S DISCOVERER M+S 2 S/T3PERSONBIL

Cooper Tires är en av världens främsta däckstillverkare. Läs mer på www.proimp.se.

Pro·imp

däck DEBATT

Lagstifta om vinterdäck för tung trafik nu!

SNART ÄR DET dags för årets överraskning: Snön kommer och med den trafikkaos. I Sverige har vi sedan länge en lagstiftning om vinterdäck för personbilar vid intervägslag, men för tunga fordon är det fritt fram att köra på sommar däck året runt. Därför får vi vinter efter vinter se hundratals långträdare och bussar stå kors och tvärs på våra vägar och hindra framkomligheten. I bästa fall.

I sämsta fall åker de av vägen eller blir inblandade i trafikolyckor. Samhällskostnaderna för allt detta är förstås enorma. Arbetsmiljön och säkerheten för förarna av tunga fordon är en katastrof.

Efter en utredning föreslog före detta Vägverket redan 2008 införande av en lag om vinterdäck för tung trafik, men regeringen valde att i stället tillsätta ytterligare en utredning. Resultatet blev att de tunga fordonen sedan 1 januari 2010 måste ha ett mönsterdjup på minst fem millimeter på bussen eller dragbilen och, i förekommande fall, 1,6 millimeter på trailern vid intervägslag.

Eftersom det inte finns något krav på vinterdäck vid intervägslag väljer de flesta operatörer av ekonomiska skäl att köra på sommar däck året runt, med känt resultat.

Det är inte första gången som frågan om vinterdäck för tunga fordon aktualiseras. Tvärtom. År efter år kommer krav och förslag, från myndigheter, journalister, debattörer och allmänheten men

fortfarande måste – tyvärr – frågan ställas: När får vi en lag om vinterdäck för lastbilar och bussar?

Motsvarande lagar finns redan i Norge och Tyskland. Har Tyskland, enligt våra lagstiftare, svårare intervägslag än Sverige?

När förra vinterns snökaos i Stockholm ledde till att stora delar av busstrafiken måste ställas in, sade infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd (M) att hon dels ville ha en uppföljning av hur de nuvarande reglerna (femmillimetersregeln) fungerar, dels en bedömning av vad som bör göras. "Innan man ropar efter förändringar måste man åtminstone se till att det som vi har beslutat efterlevs", sade hon (SvD 18 februari 2011).

Ursäkta, men varför det? Femmillimetersregeln är otillräcklig och det är mycket svårt för trafikpoliserna att kontrollera att den efterföljs.

Förslaget från Vägverket 2008 lades på is. Nu föreligger på nytt ett förslag från Trafikverket och Transportstyrelsen om krav på vinterdäck för lastbilar och bussar. Ett förslag som, om det genomförs, drastiskt skulle minska antalet trafikolyckor och öka framkomligheten vintertid.

Om politisk vilja och handlingskraft finns borde vi kunna ha en ny lag till vintern 2012–2013!

Jacob Lamberg,
Kransens Gummi

Debattera i DäckDebatt

Gör som Jacob! 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 får jag ta del av styrkan av en stor kedja. För mig har det gett mycket jourarbete tillsammans med en bra support och ett starkt produkt-sortiment av däck, fälgar och tillbehör.

RONNY OLOFSSON

TÖREBODA GUMMIVERKSTAD

EUROMASTER PARTNER SEDAN 2005



Euromaster är en del av Michelin-koncernen och har världens bredaste sortiment av däck, fälgar och tillbehör. Som partner till Euromaster tar du del av rikstäckande kampanjer, marknadsmaterial och attraktiva erbjudanden. En känd profil som syns i hela Sverige.

Som partner blir du en del av nätverket och den landsomfattande journalserviceenhet som Euromaster erbjuder. Du får

dessutom ständig utveckling i form av utbildning, mässor och konferenser.

Vill du veta mer om Euromasters partnerprogram, kontakta partneransvarig Peter Karlström, tel 0727-33 45 68.

www.euromaster.se



PARTNER

PROFESSIONELLA VERKTYG



**Continova AB leverantör av USAG:s hela verktygssortiment!
Kontakta oss för mer information.**

CONTINOVA