

# DÄCK DEBATT

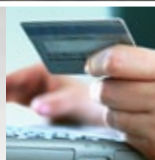


NR 5 • 12 OKTOBER 2011 • PRIS 60 KR

TESTSAMMANFATTNING:  
**ÅRETS BÄSTA VINTERDÄCK**



## NYA REGLER FÖR SERVICE PÅ VÄG



### Däck på nätet

Branschen har fått distans till distanshandel.



### Tung undersökning

Utländska långtradare har nästan lika bra vinterdäck som svenska.



DINNER AT 7.00 PM SHARP!



**ARCTRAC**   
**ARCTRAC** **SLV** 

[WWW.VREDESTEIN.SE](http://WWW.VREDESTEIN.SE)

  
**VREDESTEIN**  
DESIGNED TO PROTECT YOU



# 16

## SERVICE PÅ VÄG

Nu är det inte längre förbjudet att utföra akut däckservice på motorväg och motortrafikled – men det är fortfarande lika farligt som tidigare.

# Innehåll

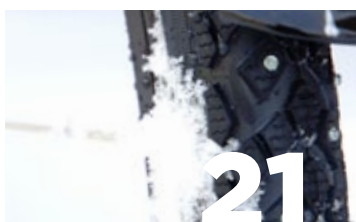
Oktober 2011



14

### Välskoddade tungviktare

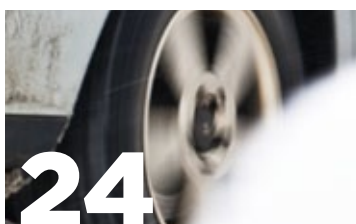
Den tunga trafiken är generellt bättre vinterrustad än vad de flesta tror och detsamma gäller utlandsregistrerade tungviktare – men båda kategorierna kan och bör bli bättre.



21

### Med dubbdäck överallt

De här dubbdäcken får till och med användas på Hornsgatan i Stockholm!



24

### Dubbdäcken tappar mark

Trenden mot allt fler dubbfria däck håller i sig, visar en ny undersökning från Däckbranschens Informationsråd.



26

### Så lika – och olika!

DäckDebatt har sammanställt resultaten från de tre stora årliga vinterdäcktesterna. Det är intressant och delvis förvånande läsning.



32

### Däck på distans

Näthandel ställer stora krav på kundens kunskap – och inte ens det är en garanti för en bra affär.



40

### Vianors vinnare

Med tävlingen Pit Crew Challenge vill Vianor stimulera och premiera sina anställda.



# Ingenting är längre som förut

Du som uppnått mogen ålder kanske kommer ihåg Anders Fugelstads vitsiga visa: *Ingenting är längre som förut. Alla gamla sanningar är slut. Alla gamla sånger dom är vals och stämmer inte alls.*

I mitt arbetsliv har jag mött många olika branscher och ofta fått höra denna replik: *Ja du förstår, vår bransch är så speciell. Jag har ruskat på mig och svarat, eller tänkt, att kanske det. Men mycket är sig väl likt vart man än vänder sig?*

Jag har samtidigt kunnat notera att det faktiskt finns särdrag i olika branscher. Vår bransch är inget undantag. Men i däck- och fälgservicebranschen har det under detta år hänt och händer saker som aldrig tidigare.

Förr i tiden fanns ingen officiell utbildning. Skolverket är på väg att ändra på det. Sommaren 2014 går de första däck- och hjulmekanikerna ut från gymnasiet.

Däckverkstäderna har en gammal historik som en bransch utanför "det riktiga etablissemang". Eller möjligen ibland en känsla av det. Avsaknaden av offentlig utbildning är ett symptom på detta. Den monumentala okunskapen om vikten av att underhålla sina däck är ett annat symptom. Även om det sakta, sakta förbättras genom den årliga kampanjen Däckrazzia. Nyckfullheten och den bristande logiken i regelverk och regeländringar är ett tredje symptom. DRF:s strävan mot en heltäckande hjullag kanske kan få bukt med det problemet, vi får se.

Men nu har det hänt något som definitivt stärker vår position som samhällsbärande. Regeringen har legaliserat Break Down genom ändringar i Trafikförordningen. Bärning och liknande arbete har nu samma rättigheter som väghållningsarbete. Se även separat artikel på sidan 16!

I vår bransch brukar råda arbetsfred. Det är mycket länge sedan det var konflikt på arbetsmarknaden, när det nu hände. Men i år har faktiskt MAF och Transport inte kunnat komma överens om ett nytt gummiverkstadsavtal. Enligt agendan skulle det ha varit klart innan sommaren. I skrivande stund har Transport varslat om stridsåtgärder. DRF är ingen arbetsmarknadspart, vi får se vad som händer.

Det tycks som om år 2011 är ett märkesår för däck- och fälgservicebranschen. Nya möjligheter har uppstått, sannolikt även nya utmaningar. Fugelstads visa slutar lite ironiskt: *Man får ta det precis som man vill, tiden kan ju inte jämt stå still. Allting som går framåt tycks gå så lätt och bra på något sätt. Och bra på något sätt.*



Anders Karpesjö  
VD Däckspecialisternas Riksförbund  
Ansvarig utgivare

## DÄCK DEBATT

Nr 5 • 12 oktober 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

Krukakargatan 22

118 51 Stockholm

### Prenumeration

Ritva Linde

ritva@drf.se

### Lösnummer

60:- inkl. porto

### Tryck

DanagårdLiTHO AB

### Omslagsfoto

Göran Landgren



# 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



## App för rätt traktortryck

**FIRESTONE HAR LANSERAT** en gratis iPhone-applikation i Europa för att hjälpa lantbrukare att hålla rätt lufttryck i sina traktordäck. När applikationen "Tyre Pressure Calculator" är hämtad kan användaren enkelt välja sin däckstorlek och sedan se rätt däcktryck i förhållande till belastning och hastighet för sin traktor. Felaktigt tryck innebär förkortad däcklivslängd och kan i onödan öka jordpackningen. Vid ändrade körförhållanden (till exempel fältarbete – vägtransporter) kan appen hjälpa lantbrukarna att anpassa till rekommenderat däcktryck. ■

## Odubbbat prestandadäck från Dunlop

**SP ICESPORT ÄR** ett nytt odubbbat prestandadäck som Dunlop tagit fram för tufft nordiskt vinterväglag. Med en kombination av företagets beprövade vinterdäckteknologi och speciellt anpassade gummiblandningar och däckmönster ska det nya däck enligt Dunlop leverera både prestanda och kör-

glädje på is och snö likaväl som på torra och våta vintervägar.

– Det här är det bästa vinterdäcket Dunlop har gjort för nordiska vinterförhållanden. Enligt våra egna tester överträffar resultaten för Dunlop SP IceSport konkurrenternas däck, säger Magnus Lord-Arenander, produkt-specialist på Goodyear Dunlop Nordic.



## Utställning på hjul

**MICHELIN HAR NYLIGEN** ersatt sin stora eventplattform, en Scania R420 med 14 meter lång trailer, med en knappt hälften så lång Volkswagen Crafter.

– Det är klart att det är stor skillnad. Den nya bilen är ju inte lika rymlig, men den har många finurliga lösningar och omställningen gick faktiskt lättare och smidigare än vi vågat hoppas på, berättar Carl Stenson, nordisk kommunikationschef på Michelin.

I flera år har Michelin i samband med olika event och utställningar använt Scania med den stora trailern, som förstas var mycket rymlig och fungerade utmärkt i många sammanhang – men som också många

gångar var i största laget och ibland inte alls gick att använda som det var tänkt.

När man hos Michelin började se sig om efter ett smidigare transportmedel föll valet så småningom på en VW Crafter 35 som försetts med ett specialbyggt skåp. Detta kan smidigt öppnas och fällas ut och upp till en utställnings- och underhållningsyta, som bland annat inrymmer två racingspel med tillhörande kontroller, skärmar och stolar.

David Enmark, som oftast sitter bakom ratten, är nöjd med valet:

– Den är lättkörd, smidig och snabb och jag faller upp eller ihop alltsammans på mindre än en halvtimme. Hur smidigt som helst. ■

## Kvalitetscertifiering av Bridgestone

Efter att ha uppfyllt kraven i kvalitetsstandard ISO 9001:2008 har Bridgestone Europas försäljningsbolag och lagerhållning certifierats till denna standard. Certifieringen har gjorts av Lloyd's Register Quality Assurance och innebär att företaget uppfyller specifika uppställda kvalitetskrav vad gäller kvalitetsledning inom alla affärsområden.



## PÅ NYA POSTER

**Johan Övelius** och **Joel Karlsson** har utsetts till nya ledamöter i Däckteams styrelse.

Johan är 44 år, har bland annat varit hos Bridgestone i 13 år, och står tillsammans med Peter Fredriksson och Tony Olsson bakom Däckson AB i Karlskoga.

Joel, 50, började sin yrkesbana som växlare på SJ, men driver sedan 1990 Däckcentrum i Boden. ■



## Hakka Blue trivs på våta vägar

Prestandadäcket Hakka Blue har enligt Nokian Tyres skräddarsytt för nordiska vägar och ska ge bästa möjliga grepp och köregenskaper på både våt och torr väg. I våta uppges stoppsträckan från 80 km/h vara nästan en meter kortare jämfört med "vanliga" sommardäck och rullmotståndet ska vara bland de lägsta i klassen.

– Maximeringen av våtgreppet var vårt främsta mål när vi utvecklade väggreppet och konstruktionen för Hakka Blue. Det har inno-

vationer som ger bättre våtgrepp och minskar risken för vattenplaning och däck har också en ny gummiblandning som förbättrar våtgreppet, berättar Juha Pirhonen, produktutvecklingschef på Nokian Tyres.

Hakka Blue börjar säljas våren 2012 i två hastighetsklasser, V (240 km/h) och W (270 km/h) i 21 dimensioner, från 15 tum till 17 tum. Alla dimensioner har XL-märkning, vilket innebär att de har största möjliga bärighet.





**BRIDGESTONE**  
Your Journey, Our Passion

*Bridgestone är det främsta märket inom First Stops "fyrmärkesstrategi". Produktsortiment av absolut toppklass för säker och precis körning.*



**Firestone**  
t o g e t h e r

*Firestone är ett uppskattat märke bland konsumenterna. Tillsammans med Dayton och First Stops egna däckfabrikat, erbjuder du ett högkvalitativt och komplett produktutbud.*

## EUROPAS LEDANDE DÄCKKEDJA

First Stop är Europas största däck- och bilspecialist med produktsortiment och service av högsta kvalitet.

Bakom First Stop-verkstäderna står Bridgestone med tillgång till internationell standard och expertis, samt produkter och marknadsföring. Återförsäljarnas oberoende roll gör det möjligt för dem att utnyttja sin lokala styrka och erbjuda skräddarsydd service.

Ring 060-14 06 00, så får du veta mer om alla fördelar du får när du ansluter dig till ett snabbt växande och oberoende nätverk av däckspecialister.

[www.firststop.se](http://www.firststop.se)

**FIRSTSTOP**  
DIN LOKALA DÄCKVERKSTAD

## Tre specialare från Nokian

**TRI 2 EXTREME STEEL** och **Loader Grip 3** är två nya däck från Nokian Heavy Tyres avsedda för arbete i krävande arbetsmiljöer. Slitbanegummiblandningen på TRI 2 Extreme Steel har utvecklats för förhållanden som kräver ständig användning av kedjor. Loader Grip 3 för hjullastare har enligt Nokian en robust konstruktion som håller maskinen stabil vid tunga entreprenadarbeten. En tredje nyhet är

Nokian Nordman Mine All-Steel Radial, ett däck speciellt avsett för gruvlastare. ■

### Dimensioner

**Nokian TRI 2 Extreme Steel:**

400/80R24, 440/80R24, 440/80R28, 480/80R34, 480/80R38 och 540/80R38.

**Nokian Loader Grip 3:**

20.5R25, 23.5R25 och 26.5R25.

**Nokian Nordman Mine All-Steel Radial:**

26.5R25 och 29.5R25.



## Ny Nokian-teknik i gruvlastardäck

Den nya Beyond All-Steel tekniken från Nokian Heavy Tyres kommer på allt fler nya produkter. Det första däcket med den här tekniken var Nokian HTS Straddle till maskiner för containerhantering och det kommer nu i den nya dimensionen 480/95R25. Under hösten lanseras även ett nytt Beyond All-Steel Radial specialdäck i dimensionen 18.00R25 avsett för gruvlastare.

Beyond All-Steel Radial-tekniken förenar enligt Nokian de bästa egenskaperna hos traditionella diagonaldäck och radialdäck: mycket bra stabilitet och slitstyrka samt ett lågt rollmotstånd. ■

## Hankook för höga prestanda

**HANKOOK HAR** introducerat det nya prestandadäcket **Ventus S1 evo<sup>2</sup>**, som är företagets första UHP-däck (UltraHöga Prestanda) baserat på teknologi från den tyska racingserien DTM ("standardbilar" som kör på Hankook-däck). Ventus S1 evo<sup>2</sup> har enligt Hankook "ett antal tekniska innovationer och designegen-

skaper för bästa balans mellan vått och torrt väglag" och det har utvecklats med tanke på de nya EU-kraven på däckmärkning.

Hankooks Ventus S1 evo<sup>2</sup> kommer till våren 2012 i 17 till 19 tum med profil 45 till 35 och bredderna 215 till 275 och senare i ytterligare dimensioner. ■



## Odubbbat UltraGrip 8 för Europa

**GOODYEARS NYA EUROPEISKA** odubbade vinterdäck UltraGrip 8 kombinerar enligt Goodyear flera innovativa tekniker som gör att det ska prestera på topp under alla olika vinterförhållanden.

UltraGrip 8 är bland annat det första riktade däcket med 3D-BIS-tekniken i hela däckmönstret, ett väffellamellsystem som ska bidra till kortare bromssträcka samt bättre väggrepp och manöverförmåga.

Tyska test- och certifieringsinstitutet TÜV SÜD Automotive1 har gjort tester som bland annat visar att Goodyear UltraGrip 8 är tre procent bättre på snö och på vått väglag än konkurrenterna. Vilka dessa är anges dock inte. ■



## DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

## Gummidepån (Däckpartner) i Värnamo

och pratar med platschefen Henrik Karlsson

### Hur går affärerna?

Bra. Vi får nya kunder och vi ökar omsättningen.

### Framgångsreceptet?

Planering. Överraskningar tar tid. Vi har koll på (nästan) allt som händer och när det händer och klarar 135 bilar per dag (9 timmar).

### Vad tror du om framtiden?

Jag tror att vi får mer att göra – men vi måste hänga med i teknikutvecklingen. Snart har vi till exempel TPMS här och då gäller det att veta vad man håller på med.

### Hur klarar ni den arbetsmarknadskonflikt som nyss brutit ut?

Det blir svårt, det finns nog få företag i branschen som inte får problem. Jag vet inte hur dom har tänkt, men långa köer blir det. Jag hoppas det löser sig, det är jobbigt nog ändå.

**Namn:** Henrik Karlsson

**Ålder:** 36

**År i branschen:** 6

**Bor:** Värnamo



# Däckia fortsätter att expandera

**DÄCKIA AB HAR** köpt ytterligare två däckserviceanläggningar: Lidingö Däck och Marinservice AB och Lina Däck AB i Södertälje. Förvärven ingår i en pågående expansion av Däckiakedjan. Under det senaste halvåret har elva nya verkstäder förvärvat och fler står på tur.

- Vi har som målsättning att fortsätta växa kraftigt inom de närmaste två till tre åren. Det kommer att ske dels genom fler förvärv, dels genom ökad omsättning per enhet, säger Gunnar Ericson, marknadschef på Däckia. ■

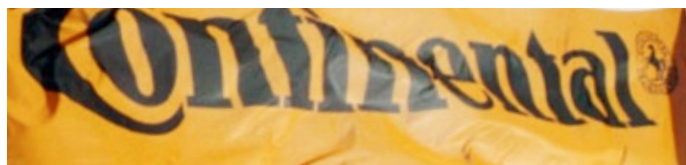


## Ingen vinterdäcklag för tung trafik

**FÖR ATT MINSKA** olyckor och trafikstörningar där tunga fordon är inblandade föreslog Trafikverket och Transportstyrelsen i maj i år en ny lag med krav på vinterdäck på tunga fordon från och med 1 december i år. Förslaget innebär att tunga

fordon (tung lastbil, tung buss och personbil klass II som väger mer än 3,5 ton) ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxel.

Någon reaktion från regeringen har dock inte registrerats i detta ärende (se även artikel sidan 14). ■



## Continental satsar i Ryssland

**OM DRYGT TVÅ** år ska Continentals nya fabrik i Ryssland börja producera både sommar- och vinterdäck för personbilar och lätta lastbilar.

Continental investerar drygt två miljarder kronor i fabriken, som byggs i Kaluga cirka 17 mil sydväst om Moskva. Där ska ungefär 400

anställda tillverka fyra miljoner däck om året och så småningom beräknas produktionen fördubblas till åtta miljoner däck om året.

Fabriken ska tillverka däck för fyra varumärken som redan är etablerade i Ryssland: Barum, Continental, Gislaved och Matador. ■

## GoodYear satsar på självpumpande däck

**MED HJÄLP AV** en i däcket inbyggd luftpump i miniatyr hoppas GoodYear att bilägare i framtiden ska slippa köra med för lågt lufttryck som genererar för hög bränsleförbrukning och onödigt däckslitage.

GoodYear har utvecklat en teknik kallad Air Maintenance Technology, ATM, och denna "luftservi-

ceteknik" ska alltså kunna se till att däcket bibehåller sitt lufttryck på egen hand.

Alla ATM-komponenter ska finnas inne i däcket. Om projektet blir verklighet räknar GoodYear med 3,3 procents genomsnittlig sänkning av bränsleförbrukningen för bilar som har den nya däcktekniken. ■



### 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](http://www.hantering.se)

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

### 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.tryckluftindustri.se](http://www.tryckluftindustri.se)

## VILL DU OCKSÅ ANNONSERA I DÄCKDEBATT?

Ring Daniel Skoglund på Ad 4 you media, 08-556 960 18 eller mejla [daniel@ad4you.se](mailto:daniel@ad4you.se)

[www.ddebatt.se](http://www.ddebatt.se)



# Nytt Hankook-däck med knepigt namn

**DET NYA VINTERDÄCKET** i\*cept RS har enligt Hankook "utvecklats speciellt för både små stadsbilar, kompakta, mellanstora lyxbilar och familjebilar" och är optimerat för centrala och västra Europa.

– Vårt nya vinterdäck markerar början på en ny generation och en ny epok i vårt företags vinterdäcksprogram. i\*cept-programmet och RS ligger helt i linje med framtida ekologiska krav. De banbrytande tek-

nologierna levererar förstklassiga prestanda när det gäller energieffektivitet och hållbarhet, samtidigt som de uppfyller mycket högt ställda säkerhetsstandarder, hävdar Jin-Wook Choi, Hankook Tire Executive Vice President och Chief Operating Officer för Europa.

Andra fördelar med i\*cept (uttalas *ajcept*) uppges bland annat vara en bredare slitbana jämfört med föregående modell, ny fullsilicabland-

ning som gör att slitbanan bibehåller sin elasticitet även vid mycket låga temperaturer, längre livslängd på slitbanan och ett väsentligt minskat rullmotstånd – åtta procent lägre jämfört med traditionella profiler.

Hankook:s Winter i\*cept RS har tagits fram för att uppfylla EU:s framtida märkningskrav. Designen har fokuserats på märkningskriterierna "våtgrepp", "låg ljudnivå" och "rullmotstånd" som börjar gälla hösten 2012. ■

## "Att jävlas med kunderna är förbannade dumheter"

**KLOCKAN 12.00 DEN** 28 september utbröt en arbetsmarknadskonflikt inom den svenska däckbranschen. Transportarbetareförbundets konfliktåtgärder består av blockad mot övertids- och mertidsarbete samt blockad mot nyanställning och inhyrning av personal.

Hur länge konflikten kan pågå är oviss, men vid denna tidnings pressläggning några dagar efter konfliktens utbrott fanns ingen lösning i sikte.

Gummiverkstadsavtalet berör knappt 140 företag med cirka 1900 årsanställda. Av dem är ett tusental Transportanslutna och det finns därför en hel del verkstäder som inte alls berörs av konflikten. Konflikten gäller bland annat lönenivåer. Arbetsgivarna accepterade medlarnas bud, men Transport sade nej.

Om konflikten blir långvarig kan det resultera i mycket långa köer

när kunderna vill byta till vinterdäck.

– Sett med Transports ögon har de verkligen valt rätt tidpunkt, men för oss och kunderna är det här illa. Bara att hoppas att de löser det här snabbt, kommenterar Ulf Palm på Ingers Däck i Nyköping.

– Det blir svårt, det finns nog inget företag i branschen som inte får problem. Jag vet inte hur dom har tänkt, men långa köer blir det. Jag hoppas det löser sig, det är jobbigt nog ändå, menar Henrik Karlsson, platschef på Gummidepån i Värnamo (se även sidan 8).

– Förbannade dumheter. Ynkedom att inte kunna lösa det här på ett civiliserat sätt i stället för att jävlas med våra kunder, ryter en annan platschef – som dock föredrar att vara anonym med hänsyn till sina relationer med facket och sina anställda. ■

## Ny teknik för väglagsanalys

### BRIDGESTONE HAR UTVECKLAT

en ny teknik som via sensorer i däcken i realtid kan förse föraren med information om vägbans beskaffenhet. Den nya tekniken går under beteckningen CAIS (Contact Area Information Sensing) och är en övergripande term för en framtida teknik som samlar in och utvärderar information om vägbanan.

Den här nya tekniken innebär att sensorer känner av vibrationer i däcken och att denna information direkt digitaliseras av analys-

utrustning i bilen. Utrustningen klassificerar sedan vägbansens status till ett av sju olika alternativ och överför därefter denna information direkt till en bildskärm inne i bilen. De sju alternativen är torrt, halvtorrt, vått, slaskigt, nysnö, packad snö och is.

Genom att direkt förse föraren med information om vägbanan gör denna nya teknik föraren bättre förberedd på snabbt föränderliga och farliga vägförhållanden som is, snö och regn. ■



En accelerationssensor som är placerad inuti däcket känner av vibrationer i däcket och överför trådlöst denna information till fordonets analysutrustning.

## Nya medlemmar i DRF

Wijks Däckcenter AB (First stop)  
Autocar i Boden AB/Autocar Däck (First stop)  
Däckimporten i Gtbg AB  
Euromaster AB  
Uffes Däck & Fordonsservice (Däckpartner)  
Däckforum i Sthlm AB (Korresponderande)

Hammarö  
Boden  
Göteborg  
Sollentuna (Kista)  
Rättvik  
Spånga



# KORTARE BROMSSTRÄCKA PÅ IS MED VINTERDÄCK FRÅN MICHELIN\*



Vinterdäck från MICHELIN förkortar bromssträckan på is\*.  
Som alla MICHELIN-däck har de även lång livslängd och är bränsleeffektiva.  
Läs mer om hur rätt däck förändrar allt på [www.michelin.se](http://www.michelin.se)

\*MICHELIN X-ICE XI2 & MICHELIN X-ICE NORTH XIN2 jämfört med sina föregångare. MICHELIN X-ICE XI2 Test World 2008 på 205/55 R 16T, MICHELIN X-ICE NORTH XIN2 internt test 2008 på 205/55 R 16T.

Kunskap - Kvalitet - Service

**Ring för  
paketpris**

# Butler

**Ring för  
paketpris**

**Däckmaskiner för proffs!**

## Butler 8050WS Fyrhjulsmätare Radiokommunikation



- Rullande fölgkastkompensering
- Lika snabb som 3D mätare
- Spoilerprogram
- Fungerar med alla sorters lyftar
- 1 dags utbildning hos kund

**Kampanjpris  
89 000:-**

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

**Proffsens val!**

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

**Kampanjpris  
119 000:-  
inkl. däcklyft**



## Butler Aikido.34



## WULKAN 4x4HP Däcktvätt

**Klarar stora och  
breda hjul**

- Hjul diameter 560-850 mm.
- Hjulbredd 135-360 mm.
- Inbyggd värmare, 4kW.
- Tvättcykel på 20, 40 eller 60 sekunder.
- Torkcykel på 15 sekunder.
- Slutet system med separat sedimenttank.

Levereras med:  
25kg granulat, 30 l rengöringsmedel,  
gummimatta.

**Kampanjpris  
53 900:-**



## Butler Jecko 28 Combi

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

**Kampanjpris  
69 900:-**



### Butler HP641D24FI

- Monteringsmaskin med steglös hastighet, 0-15 rpm.
- Fälgstorlek 10"-24".
- Fälgbredd max 15".
- Chockluft via klor.



**Kampanjpris  
31 900:-**

### Butler HP441Q20FI

- Monteringsmaskin med 2 hastigheter ( via fotpedal ).
- Fälgstorlek 10"-20"
- Fälgbredd max 12"
- Chockluft via klor.



**Kampanjpris  
23 900:-**

### Butler Librak 255HP

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



**Kampanjpris  
42 500:-**

### Butler Librak 238HFM

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



**Kampanjpris  
19 400:-**

**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



# Dunlop lanserar nya WinterSport

**NYA SP WINTERSPORT 4D** är enligt Dunlop ett europeiskt odubbats däck som "med ny däckteknologi förbättrar sidogrepp och bromsförmåga".

Däckets "efternamn" 4D kommer från mönsterskärningssystemet 4D, som är en av de nya tekniska lösningarna i däckets. Jämfört med föregångaren har 4D enligt Dunlop en fjärde korsande mönsterskärning som kombinerad med den befintliga 3D-tekniken ökar sidogreppet.

– I vårt eget jämförande test visade WinterSport 4D en förbättring på upp till 4 procent vid bromsning på snö jämfört med sin föregångare, och samtidigt har vi lyckats förbättra rullmotståndet med 11 procent, säger Magnus Lord-Arenander, produktspecialist hos Goodyear Dunlop Nordic.

SP WinterSport 4D finns i 37 olika storlekar, från 195/65R16 till 255/35R19 och passar enligt Dunlop till 8 av 10 högpstandabilar. ■

## Dubbdäckdispens på Hornsgatan – för medlemmar i Taxiförbundet

**DET OMTALADE OCH** omskrivna dubbdäckförbudet på Hornsgatan i Stockholm gäller inte längre taxiföretag som direkt eller indirekt är medlemmar i Svenska Taxiförbundet.

– Taxi fyller många viktiga funktioner i samhället och vi har många medlemmar i kranskommunerna som av trafiksäkerhetsskäl måste köra på dubbdäck. Därför sökte vi dubbdäckdispens för taxi hos Stockholms stad och när vi fick avslag överklagade vi till Länsstyrelsen och sedan till Transportstyrelsen, berättar Ejert Seijboldt på Taxiförbundet.

– När beslutet kom från Transportstyrelsen blev jag lika förvånad som alla andra. Vi hade inte överklagat enbart för våra medlemmar, men i Transportstyrelsens beslut står att det bara gäller dem.

– Eftersom ansökan kom från Taxiförbundet är det bara den vi prövat och då gäller beslutet bara deras medlemmar, konstaterar Transportstyrelsens handläggare Lena Martell.

Dispensen gäller bara under kommande säsong. Vill Taxiförbundet ha dispens även i fortsättningen krävs ny ansökan – och den måste kanske i så fall bli mer omfattande. Trafikkontoret i Stockholm fick nämligen i slutet av augusti uppdraget att utreda en miljözon för dubbdäck.



– Det är viktigt att stockholmarna förbereder sig på att fler åtgärder kommer att behöva vidtas, säger trafikborgarrådet Ulla Hamilton (M).

Exakt hur många taxibilar i Stockholmstrakten som inte ägs/körs av medlemmar i Svenska Taxiförbundet är det ingen som riktigt vet, men Ejert Seijboldt tror att det rör sig om cirka 1 000 av de totalt 5 500 taxibilarna i StorStockholm.

I Uppsala har alla taxibilar dispens från dubbdäcksförbudet på Kungsgatan och Vaksalagatan eftersom de annars inte kan köra fram till Resecentrum.

I Göteborg gäller förbud mot dubbdäck på Friggagatan och Odinsgata. Inga undantag gäller för Taxi, men väl för vissa färdtjänstfordon. ■

## VAD ÄR LÖNSAMMAST FÖR DIG?

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



» **ENTRESOL**



» **DÄCKSTAPLING**



» **DÄCKKOMPACT**



» **DÄCKMAGASIN**

## STORA VOLYMER?

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



**Svenska Lager**

ENTRESOL, STÄLLAGE OCH LYFTHJÄLPMEDEL



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



Tunga fordons däck på vintern:

# Små och lite större skillnader mellan svenska och utländska ekipage

Sedan 2009 ska däcken på tunga fordon ha minst fem millimeters mönsterdjup vid vinterväglag mellan 1 december och 31 mars. Kravet gäller även utländska fordon och nu finns en första undersökning av hur däcken ser ut där ute i verkligheten. **TEXT** Björn Sundfeldt

**I MARS 2011** genomförde Däckbranschens Informationsråd en pilotstudie på uppdrag av Transportstyrelsen och Trafikverket för att undersöka:

- Mönsterdjup på dragbilen
- Andel vintermönster på dragbilens olika hjul
- Skillnader mellan utländska och svenska fordon
- Skillnader mellan olika typer av fordon

Pilotstudien genomfördes med hjälp av polisen i mars 2011 i Stockholm och Helsingborg med tre undersökningsdagar vardera. Valet av kontrollplatser gjordes så att en stor del av de kontrollerade fordonen skulle vara utländska. I Stockholm gjordes mätningarna vid färjelägen och i Helsingborg på en kontrollplats vid E6 utanför Helsingborg. Urvalet av bilar gjordes slumpmässigt. Målet var att minst 200 bilar per ort skulle kontrolleras.

Polisen kallade in fordonen och genomförde sin kontroll, medan neutralt klädda experter från Däckbranschen mätte mönsterdjup på alla positioner på dragbilen, noterade om det var vintermönster på

de olika axlarna, i vilket land bilen var registrerad och typ av fordon.

Totalt kontrollerades 597 fordon, varav 209 i Stockholm och 388 i Helsingborg. Av alla fordon var 203 (34%) registrerade i Sverige och 394 (66%) i utlandet.

Dominerande fordonstyp var trailerdragare med 392 undersökta bilar (67% av de 581 fordon där fordonstyp noterats). 83 fordon (14%) var långtradare med lastbil och släp, 43 (7%) var distributionsbilar, 20 (3,5%) var bussar och resterande 43 var av annan typ. Exempel på fordonstyper i kategorin Övrigt är anläggningsbil, tankbil, bärgningsbil, bulkbil, sopbil och tung transport.

## Mönsterdjupet okej

Av alla undersökta fordon (ca 600) hade 4-5% däck med mindre än 5 mm mönsterdjup på styr- eller drivaxeln. Av fordon försedda med bäraxel (cirka 44%) hade 21% ett mönsterdjup som var mindre än 5 mm.

Nästan alla (95-96%) undersökta fordon uppfyllde mönsterdjupskravet på styr- och drivaxeln och inga

direkta skillnader mellan svenska och utländska fordon kunde här ses.

## Fler utländska bilar utan vintermönster

I pilotstudien redovisas att 80% av de svenska och 57% av de utländska fordonen är försedda med däck med vinterdäck på drivaxeln. Det innebär att ett krav på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon får konsekvenser för 20% av de svenska respektive cirka 40% av de utländska fordonen.

Inför denna vintersäsong har Tyskland infört krav på vinterdäck på tunga fordons drivaxel, vid färd på vinterväglag. Det innebär att en större andel av de utländska fordon som kommer till Sverige söderifrån

sannolikt kommer att vara försedda med vinterdäck. De tyska reglerna överensstämmer till stor del med det svenska förslaget från Transportstyrelsen och Trafikverket om att införa krav på vinterdäck på tunga fordons drivaxel.

## Mer studier behövs

Rapporten, som bygger på en pilotstudie genomförd på endast två orter, avslutas med ett konstaterande att mer omfattande undersökningar krävs för att få en mer tillförlitlig bild av statusen på däck på tunga fordon i olika delar av Sverige. Det föreslås också att även skicket på däcken på släp och trailer bör kontrolleras. ■

Svenska fordon (utländska)	Mönsterdjup under 5 mm		Vintermönster		Sommarmönster	
	Svenska	Utländska	Svenska	Utländska	Svenska	Utländska
<b>Styraxel</b>	5%	3%	34%	24%	66%	76%
<b>Drivaxel</b>	4%	5%	80%	57%	20%	43%
<b>Bäraxel</b>	23%	18%	14%	4%	86%	96%

Tabellen sammanfattar resultatet över redovisat mönsterdjup och däckmönster för svenska och utländska fordon.





Fortsätt att sjunga som du vill



vi bromsar dig när  
det behövs

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



INGÅR VID KÖP AV  
CONTINENTALDÄCK

# Inget brott att bryta ihop

Tidigare var det förbjudet att stanna med en servicebil på motorväg/motortrafikled för att hjälpa till vid en punktering, så kallad Break Down - fast detta var okänt för många. Numera är Break Down-service tillåtet, men det är det heller inte så många i branschen som känner till. Förrän nu. TEXT Anders Karpesjö







**HUR LÅNG TID** får det ta innan ett problem får en fullgod lösning? Ett år, två år, fem år? Frågan är filosofisk eftersom utvecklingen ständigt leder till nya problem.

För däckbranschen har det nu gått fyra år sedan Elon Larsson, ägare av Arboga Däck & Gummi-service tragiskt omkom i en så kallad Break Down-olycka. Och fortfarande har problemet – risken – inte fått sin lösning. Den otålige kan tycka att så lång tid ska det väl inte behöva ta för att få till ett bra skydd? Låt oss då bara påminna om att bakom varje åtgärd ute på vägen finns regler. Vad får man göra och vad får man inte göra?

Break Down är en ny bransch som inte ens har en svensk benämning. Den 14 oktober 2010 enades man i Break Down-gruppen (med på mötet var Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen, bärgarna, DRF, Scania och Volvo) om att tills vidare ha "Break Down" som ett arbetsnamn. Det gäller fortfarande.

Vissa fenomen i samhället är så självklara att vi inte märker dem. Få av oss kommer ihåg en enskild bil som stod parkerad utefter en väggkant. Inte ens en bärgningsbil sätter något större avtryck i hjärnbarken. Ett grundläggande kriterium för en bransch i samhällets tjänst är naturligtvis att den är laglig. Break Down har hittills rört sig i tasselmarkerna.

Legaliseringen av Break Down skedde den 1 maj i år efter ett beslut av Regeringen, genom ett litet tillägg i Trafikförordningen (SFS 2011:178). Det tolfte kapitlet har rubriken Bestämmelser för väghållningsarbete. Numera står

det så här i dess första paragraf (kursivt är nytt):

"Om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iaktas får vid väghållningsarbete, bärgning och liknande arbete..."

Vad är det då man får? Här radas upp sex punkter i paragrafen med hänvisning till olika lagrum i Trafikförordningen: Till exempel att framföra Break Down-fordonet utanför körbanan. Köra i det vänstra körfältet. Passera en hel-dragen linje. Köra medsols i en rondell. Stanna.

Observera att sådana undantag endast gäller om omständigheterna kräver det och om särskild försiktighet iaktas. Ändringen gäller även på motorvägar och motortrafikleder:

"Väghållningsarbete, bärgning och liknande arbete får om särskild försiktighet iaktas utföras på motorvägar och motortrafikleder på det sätt förhållandena kräver trots 9 kap. 1 § första stycket och 1-5 och 2 § Förordning (2011:178)."

Det är dock viktigt att komma ihåg att utgångsläget är att arbetet så långt möjligt ska utföras enligt Trafikförordningen som helhet. Undantagen ovan gäller endast under förutsättning att omständigheterna verkligen kräver det.

Regeringens beslut är värt applåder. Veterligen leder det inte till nya problem. Däremot blottläggs redan existerande problem än mer. Vägtransportsystemet är ju till för just transporter, av gods och människor. Sedan länge finns det två väl definierade stödprocesser för att få systemet att fungera. Den ena är Arbete på väg (väghållningsarbete, vägprojekt) och den

andra Olycka. I båda fallen finns det gott om stödande regelverk utanför Trafikförordningen.

I däckbranschen är vi vana vid att lösa kundens problem, må så vara om det kräver underverk. Det är en härlig känsla att kunna fixa problemet. Men om det går snett vid arbete ute på vägen så är det inte endast en trafikolycka. Eftersom den anställde utför sitt arbete på uppdrag av arbetsgivaren så är det också en arbetsmiljöolycka. DRF:s förbundsstyrelse gjorde därför en viktig markering den 29

april 2010 när den beslutade att Break Down skulle vara en av tre prioriterade frågor.

Det finns ett antal myndigheter som nu har skäl att fundera på sina regelverk. När regeringen nu har legaliserat Break Down, hur ska nu vi kunna underlätta och klargöra ansvaret vid Break Down?

Framför allt har nu Arbetsmiljöverket den här frågan i sitt knä, men det gäller även andra myndigheter.

Och vad ska det heta – Break Down är ju engelska. ■

## "Första steget mot säkrare servicearbete på väg"



Lasse Dahlqvist är HR-chef på Vianor och en av dem som jobbat hårdast för en förändring av lagstiftningen om Break Down (tillsammans med Peter Buhre, Euromaster, Kent Carlsson, DäckPartner, och Anders Karpesjö, DRF):

– Det är förstås tillfredsställelse att allt jobb vi lagt ner de senaste åren har givit resultat, men nöjd kan jag inte vara. Vi har tagit det första steget mot säkrare servicearbete på väg, men har långt kvar att gå.

– I praktiken blir det ingen skillnad mot tidigare. Det enda som egentligen hänt är att man anpassat lagen efter verkligheten. I Stockholmstrakten går det väl an, där brukar Vägassistans komma ut och skydda med en TMA-bil (lastbil med bakmonterad "krockkudde"), men i övriga landet är det ju fortfarande fullkomligt livsfarligt att jobba ute på en motorväg. Jag är orolig varje gång vi skickar ut våra killar på sådana jobb.

– Fortfarande finns inga regler om hur vi ska uppträda, inga krav på hur det ska se ut eller vad vi ska ha för skydd på arbetsplatsen.

– Det återstår många svåra frågor som måste få svar, inte minst vem som ska betala för effektivt skydd och vem som är ansvarig. Är det Arbetsmiljöverket, Trafikverket, Transportstyrelsen – eller ska det ligga kvar på den enskilda "gummigubben" ute på vägen?



## Break Down-processen under fyra år

### 2007

**28 september 2007.** Elon Larsson, ägare av Arboga Däck & Gummiservice AB omkommer i samband med att dåvarande Vägverket Produktion fått punktering på ett av sina fordon vid en motorväg.

### 2008

**22 januari 2008.** Arbetsmiljöverket inspekterar Arboga Däck & Gummiservice. Senast den 31 mars ska företaget besvara frågor om krisstöd och första hjälpen, samt om rutiner för hur arbete på väg ska kunna utföras på ett säkert sätt och vilka kriterier som ska uppfyllas innan man åtar sig sådana uppdrag.

**4 februari 2008.** Via Dekkpartner kopplas DRF in på Arbogafallet. I omgångar förlängs företagets svarstid till den 31 december 2008.

**3 mars 2008.** DRF:s förbundsstyrelse beslutar att en preliminär rekommenderad BD-rutin för tills vidarebruk ska tas fram för DRF:s medlemmar. Denna ska kunna tillämpas i avvaktan på att en BD-rutin med så bred anslutning som möjligt - inklusive Vägverket, Arbetsmiljöverket och Polisen - tas fram. En arbetsgrupp bestående av Peter Buhre, Lasse Dahlqvist, Kent Carlsson och Anders Karpesjö bildas.

**10 mars 2008.** Dåvarande Vägverket och SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) publicerar "Handbok Arbete på väg". Den berör inte Break Down utan handlar uteslutande om vägprojekt.

**7 maj 2008.** DRF tar plats i den så kallade bärgargruppen (företrädare för bärgarbranschen och Vägverket). Gruppen byter namn till Break Down. DRF bidrar till att senare Scania och Volvo ansluter sig.

**19 maj 2008.** Med anledning av dödsolyckan utanför Arboga beslutar Vägverkets generaldirektör om förbättringsåtgärder inom arbete på väg. Det antas att punkteringen inträffat i samband med "arbete på väg" (vägprojekt). I själva verket var entreprenadfordonet vid den aktuella tidpunkten inte alls involverat i något vägprojekt.

**28 augusti 2008.** Vägverket tolkar Vägverketsförordningen 8 kap. 4 § andra stycket så att om en bärgare eller en däckverkstad kommer först till en olycksplats eller räddningsplats och det anses nödvändigt för att tillgodose säkerheten, så kan man utmärka platsen med vägmärken, signaler eller andra anordningar i enlighet med vägmärkesförordningen.

**10 december 2008.** DRF beslutar om en rekommendation för Break Down - Servicearbete på väg, byggd på en rutin i fyra steg. I slutet av året skickar Arboga Däck & Gummiservice ett svarsbrev med rekommendationen som bilaga, därefter avslutar Arbetsmiljöverket ärendet.

**11 december 2008.** Vägverket ber Regeringen om ändringar i Trafikförordningen. Vid haverier, särskilt på det högtrafikerade vägnätet, ska trafikstörningarna bli så små som möjligt. Det kan ibland vara bättre med en annan åtgärd än bärgning, så att föraren kan fortsätta framfärden.

### 2009

**1 januari 2009.** Nya myndigheten Transportstyrelsen startar, den 1 april 2010 Trafikverket. År 2009 och en bra tid framåt ligger Break Down-frågan för fåfot.

**18 februari 2009.** En preliminär projektplan för framtagande av utbildning diskuteras i Break Down-gruppen. Arbetet går sedan in i stå.

### 2010

**17-18 mars 2010.** Första genomförandet av DRF:s och TYA:s Däckskolan 2 (lastvagn, buss, lättare industrifordon). Kursen innehåller ett utförligt avsnitt om Break Down, baserad på DRF:s rekommendation.

**29 april 2010.** DRF:s förbundsstyrelse beslutar att "Underlätta och klargöra ansvaret vid servicearbete på väg (Break Down)" är en av tre prioriterade frågor.

**13-15 september 2010.** DäckDebatt ger en lägesrapport om Break Down. DRF:s mässmonter på Työlösandsseminariet stötts av Däckia och Euromaster med Break Down-bilar utanför lokalen.

**14 oktober 2010.** Break Down-gruppen (Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen, bärgarna, DRF, Scania och Volvo) bestämmer att tills vidare använda begreppet "Break Down" som ett arbetsnamn.

### 2011

**3 mars 2011.** Vid möte i Break Down-gruppen aviserar Arbetsmiljöverket restriktioner vid bärgning på E4 i Stockholms län. Även däckverkstäderna ska omfattas. Fortfarande i slutet av september har inget brev gått ut till det 80-tal verkstäder som ska beröras.

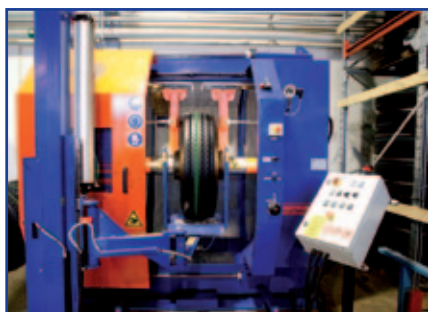
**1 maj 2011.** Ändringar i trafikförordningen träder i kraft, beslutade den 3 mars av Regeringen. Break Down legaliseras.



” I däckbranschen är vi vana vid att lösa kundens problem, må så vara om det kräver underverk.

# VI GÖR DITT DÄCKVAL ENKLARE!

Colmec är marknadsledande i Sverige avseende regummering av lastvagns- och bussdäck på den svenska marknaden. Vi skall vara den den lönsamma och naturliga partnern för distribution av lastvagns- och bussdäck 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





# Dubbdäcken som är tillåtna överallt

**ATT CYKLA ÄR** nyttigt men kan vara farligt när det är kallt ute. Vanliga cykeldäck blir extra hårda och hala när det är kallt. Dubbdäck till cyklar har funnits i många år, men det är först under senare år som intresset blivit stort.

Däcken kostar vanligen mellan 250 och 400 kronor styck, men håller i gengäld i många år och punkterar sällan eftersom gummit är tjockare.

Cykeldubbdäck har flera likheter med bilarnas dubbdäck. De fungerar bäst då det är halt underlag och lite

sämre då det är torrt. Att cykla med dubbdäck påminner också om känslan att köra bil med dubbdäck; de låter mer, är lite hårdare och stötigare än vanliga däck – och drar lite mer bränsle = muskelkraft.

Dubbdäck för cyklar tillverkas bland annat av Continental, Nokian och Schwalbe .

De dubbdäcksförbud som gäller på vissa gator i Göteborg, Stockholm och Uppsala gäller inte cyklar, som rullar så lätt och långsamt att partikelgenereringen är försumbar. ■



## Cykla utan däck

**INDUSTRIDESIGNERN** Ron Arad har på två veckor konstruerat en "konceptcykel" utan däck. I stället är hjulen gjorda av 18 stålremor som fogats ihop till "hjul" och som – till konstruktörens och alla andras förvåning – faktiskt fungerar som sådana.

Hur bra de fungerar kan du utforska om du bor på W Hotel i Leicester Square i London till den 29 oktober. Därefter kommer cykeln att bjudas ut till auktion för Elton John AIDS Foundation. ■

## SNART ÄR DET DAGS IGEN!



### Vi fixar däcken!

Kransens Gummi har 20.000 vinterdäck och 2.000 lastbilsdäck i lager. Dagliga utkörningar i Stockholmsområdet och täta utkörningar i hela Mälardalen ger snabba och säkra leveranser inför däckbytar dagarna.

**Kransens Gummi - vi håller vad du lovar!**

**BESÖK VÅR HEMSIDA**  
www.kransensgummi.se

**WEBSHOPPEN:**  
http://webshop.kransensgummi.se  
Kontakta oss för inloggningsuppgifter!



**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.

www.idealimport.se

## Nyhet! **Allt du behöver för däck och fälg**

**TRUFLEX PANG**  
THE PROFESSIONAL'S CHOICE

Nu även 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!

Beställ vår katalog!



För mer information om våra produkter, prisfrågor och beställningar. Kontakta någon av våra säljare,

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!

Johan 070 - 629 29 97  
Kristian 073 - 026 88 42  
Folke 070 - 521 12 80  
Fredrik: 070 - 522 32 38

www.idealimport.se



**IDEAL IMPORT**

IDEAL IMPORT AB | Storgatan 39, 640 23 Valla | Tel 0150-660 788, fax 0150-660 272



**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.



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.



### CEMB C-88

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



### BUTLER JECKO 28

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

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](http://www.ndm.se)

SERVICE: 077-444 23 23



# Fler kör dubbfritt

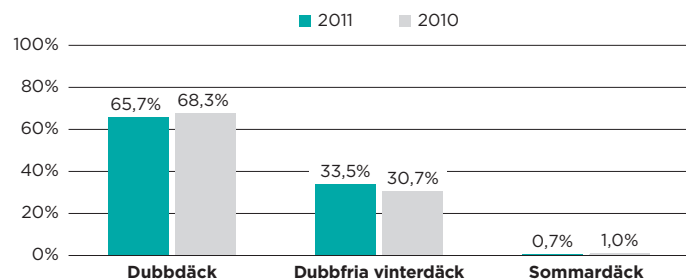
Trenden mot att fler och fler bilar på svenska vintervägar rullar på dubbfritt håller i sig.

**VID DEN SENASTE** undersökningen av däcktyp på personbilar på vintern, genomförd av Däckbranschens Informationsråd på uppdrag av Trafikverket, uppskattas andelen dubbfritt till 33,5 procent jämfört med 30,7 procent vintern innan.

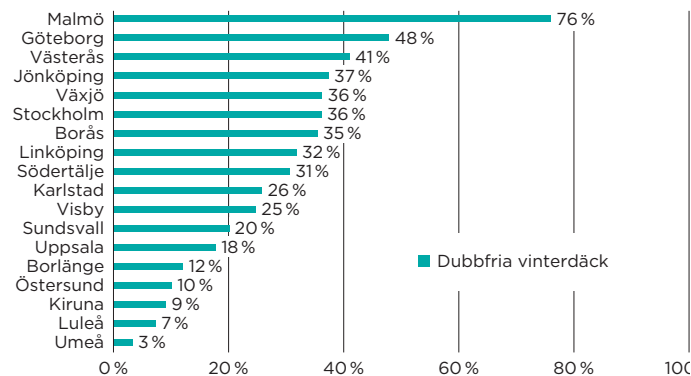
Mätningarna gjordes under första kvartalet 2011 och var de senaste i en flerårig serie av liknande mätningar. Närmare 11 000 bilar kon-

trollerades på 18 orter i olika delar av Sverige.

Andelen dubbfritt ökar gradvis ju längre söderut i landet man rör sig. I Malmö var tre av fyra undersökta bilar utrustade med dubbria vinterdäck (76 procent) medan motsvarande andel i Umeå var 3 procent. Endast enstaka bilar i mätningarna har sommardäck på vintern, 2011 var andelen under 1 procent. ■



Andelen dubbria vinterdäck på Sveriges vägar ökar medan andelen dubbdäck minskar. Få kör på sommardäck på vintern.



Andelen dubbfritt var i mätningarna störst i Malmö och lägst i Umeå.

Undersökningen genomfördes av Däckbranschens Informationsråd på uppdrag av Trafikverket. En rapport med utförliga resultat finns på [www.dackinfo.se](http://www.dackinfo.se).



## Din leverantör av lastbil & bussdäck!



Strömsund 1936



Däcknor AB  
 Sjöviksvägen 4  
 833 35 Strömsund  
 Telefon: 0670 - 135 20  
 Fax: 0670 - 133 30  
 e-post: [magnus@dacknor.se](mailto:magnus@dacknor.se)  
[www.dacknor.se](http://www.dacknor.se)





# GOODYEAR UltraGrip Ice+

## Bästa dubbfria däcket för nordiska vinterförhållanden\*.

### Flerfaldig testvinnare, 2010



ÅRETS  
DÄCKTEKNIK  
2011!

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



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

Vinterdäcktester:

# Så lika - men





# äändå så olika

De tester av vinterdäck som publiceras i svenska tidningar är i allmänhet mycket genomarbetade och seriösa. Resultaten är intressanta inte bara för däckkonsumenter utan också för däckhandeln. TEXT Björn Sundfeldt





**TRE SVENSKA TIDNINGAR** genomför varje år omfattande tester av vinterdäck. Varje testlag lägger ner tusentals mantimmar och hundratusentals kronor på att utvärdera däckerna så noggrant som det över huvud taget är möjligt.

Aftonbladet, Teknikens Värld och Vi Bilägare testar ungefär samtidigt på ungefär samma sätt med i stort sett samma testmoment och inom samma geografiska område – i trakten av Ivalo och den finska vintersportorten Saariselkä. De testmoment som sker på barmark körs däremot vid helt olika tillfällen på olika banor.

Alla inblandade skribenter och testförare är mycket kunniga och

har lång och gedigen erfarenhet av detta mycket speciella arbete.

Resultaten blir också ofta mycket likartade – men nästan varje år får också ett eller ett par däck helt olika betyg.

I år är till exempel alla tre testlagen eniga om att **Continental ContiIceContact** och **Nokian Hakkapeliitta 7** är i toppklass bland dubbdäckerna. Men Vi Bilägare kommer fram till att även **Bridgestone Noranza 2 EVO** är utmärkt och placerar det på delad första plats, medan Aftonbladet och Teknikens Värld placerar det på fjärde (delad) respektive femte plats. **Michelin X-Ice North xIN-2** är också en avvikare, med andra plats hos Tek-

nikens Värld, men bara fyra respektive femma hos Aftonbladet och Vi Bilägare.

Att **Pirelli Winter Carving Edge** blev tvåa i Aftonbladet och sist i Teknikens Värld har dock en logisk förklaring. Däcket presterade utmärkt även i Teknikens Världs testmoment, men så började dubbarna lossna i förskräckande omfattning. Det fick tidningen att placera Pirelli i skamvrån. Aftonbladet hade inga problem med däckerna, som inte testades av Vi Bilägare.

Även bland de odubbade nordiska däckerna finns likheter och avvikelser. **Good Year Ultra Grip Ice** får placeringarna 2-2-2, **Nokian Hakkapeliitta R** rankas 3-3-1 medan

**Continental Viking Contact 5** noterar 4-1-4 och **Michelin X-ICE X12** placeras som 1-6-2!

När det gäller odubbade däck avsedda för Centraleuropa är enigheten däremot närmast total (se även tabell på sidan 30), vilket åtminstone delvis kan bero på att det här handlar om bara två tidningar – Vi Bilägare har inte testat dessa däck.

Så lika – men alltså också så olika. Varför?

#### **Robert Collin, Aftonbladet:**

Det är mer sannolikt att vi kommer fram till samma resultat än att ett topp-rankat däck i ena tidningen placeras i skamvrån i den andra. Anledningen är förstås att vi alla



"Skadeglädjen är den enda sanna glädjen": För första gången (i alla fall enligt honom själv) har Ruben Börjesson kört av banan under ett däcktest.

FOTO: Andreas Libell





FOTO Lasse Allard

Om man inte testar gränserna får man inte veta var de går. Här har Robert Collin fått reda på var gränsen gick för just de här däck.

jobbar seriöst och så noga vi kan. Vi har samma bakgrund som biltestare med mycket erfarenhet av både bilar och däck – och av hur omständigheterna ibland kan spela oss spratt. Därför är vi extra noga när något ser skumt ut. Då gör vi om, tills all tveksamhet är borta.

Varför blir det ändå olika? Inte en susning!

I bland kan det ha att göra med filosofi, hur värderar vi isgrepp jämfört med asfaltegenskaper. Hos Aftonbladet kan ett Autobahndäck aldrig vinna ett vinterdäcktest. Men här handlar det om att samma däck i likartade tester presterat helt olika. Jag förstår det inte. Men jag vet att samma sak händer när tillverkarna gör sina tester. Ibland sker det oförklarliga.

#### Linus Pröjtz, Teknikens Värld:

”Vi har ingen insyn i de andras testverksamhet, inte heller i deras viktning av resultaten och därför är det omöjligt att ge ett rakt svar på frågan. Det enda vi kan säga är att vi lägger väldigt stor vikt vid att testa på alla underlag och till årets test har vi även lagt till bromsning på blankis – bromsresultatet som presenteras är en sammanvägning av prestanda vid bromsning på lätt skrubbad och på blank is. Vinteregenskaperna bedöms utifrån en skala där 20 poäng är max medan barmarksegenskaperna har 10 poäng som max.

Vi lägger även stor vikt vid korrekt repeterbarhet. Vi använder även referenskörning synnerligen aktivt för att hålla koll på hur underlagen skiftar och hur skiftningar i vädet påverkar testbanorna. Allt för att sortera bort felaktigheter innan de uppstår. Och slutligen så testas vi alla däck direkt mot varandra så

att vi, och i förlängningen läsaren, får svart på vitt hur ett dubbat däck står sig mot ett nordiskt dubbfrött eller ett centraleuropeiskt.”

#### Erik Rönnblom, Vi Bilägare:

”När det gäller skillnader mellan de däck som samtliga tidningar testat så har så vitt jag kan se Vi Bilägare

Skillnaderna mellan nordiska och kontinentala friktionsdäck är troligen i stort sett desamma oavsett fabrikat – problem på is och snö, jättebra i snöslask, vata och på torr väg”.

Tveksamt om vi blev så mycket klokare av de svaren. En del av sanningen är förstås att testmoment och arbetsmetoder må vara likar-

## ” Olika testmoment, arbetsmetoder, platser, väderbetingelser och mänskliga bedömningar gör att skillnader i resultaten är ofrånkomliga.

fler testmoment, vilket kan förklara skillnader i bedömningen. Vi anser också att en totalpoäng kan vara lite missvisande.

Vilket är viktigast? Bästa grepp på is eller på våt väg? Som konsument bör man försöka välja däck efter det vägslag man oftast kör på – därav vår redovisning av däckens egenskaper på fem olika vägslag.

tade, men de utförs ändå vid olika tillfällen på olika platser under olika väderbetingelser av olika människor som gör olika bedömningar – och då är skillnader i resultaten ofrånkomliga.

Men det förklarar ändå inte de stora avvikelserna, att ett däck kan vara både bäst eller nästan bäst men också sämst eller nästan sämst.



FOTO Niklas Carlén

Vi Bilägares vinterdäcktester leds av Erik Rönnblom, här i full fart i färd med ett handlingstest.

#### Testfakta

Aftonbladets däcktester genomförs av finska testföretaget Test-World, som även testas åt flera andra uppdragsgivare varav flera olika däcktillverkare. Test-World sköter alla mätningar, men Robert Collin (27 års erfarenhet som däcktestare) deltar alltid under några dagar för att köra alla däck under olika förhållanden. Förutom i Aftonbladet publiceras testet även i norska Motor, finska Tekniikan Maaailma samt en rysk och några baltiska motortidningar.

Teknikens Värld kör sina däcktester med det egna testlaget, med rutinerade Linus Pröjtz och Ruben Börjesson som ständiga medlemmar. Teknikens Världs testresultat publiceras även i Expressen och svenska Motor samt i finska AutoBild.

Vi Bilägare delar sina vedermoder och kostnader med Finlands största motortidning Tuulilasi, som i år hanterade testerna av dubbria däck. Det testet kördes i svenska Arvidsjaur, medan det svenska testlaget alltså tog sig an dubb-däcken i norra Finland! Vi Bilägares däcktestlag leds av Erik Rönnblom, som testat däck i 21 år.

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

- Det händer att enstaka tillverkare inte vill ha med sina däck i våra tester. Då köper vi däck, men det är inte alltid det går. När vi kör testernas vintermoment i mars finns kommande säsongs vinterdäck vanligen inte att köpa i butik och därför får vi ta de flesta däck från tillverkarna. Inte idealiskt men svårt att göra något åt. Vi har utvecklat rigorösa kontroller för att hålla stenköll på att de däck vi får skickade till oss faktiskt stämmer överens med verkligheten. Det har hänt att vi har hittat tveksamheter och därför plockat bort däck ur testerna innan publicering, förklarar Teknikens Världs Linus Pröjtz.

## ► Testresultat i sammandrag

Dubbäck, rankade av	Aftonbladet	Teknikens Värld	Vi Bilägare
Continental ContiIceContact	1	1	3
Nokian Hakkapeliitta 7	2	3	1
Bridgestone Noranza 2 EVO	4	5	1
Michelin X-Ice North XIN-2	4	2	5
Goodyear UG Extreme	6	4	3
Pirelli Winter Carving Edge	2	6*	-
<b>Nordiska odubbade</b>			
Good Year Ultra Grip Ice+	2	2	2
Nokian Hakkapeliitta R	3	3	1
Continental Viking Contact 5	4	1	4
Michelin X-ICE X12	1	6	2
<b>Centraleuropeiska</b>			
Continental ContiWinter-Contact TS830	2	1	-
Nokian WR D3	1	2	-
Good Year Ultra Grip 8	3	3	-
Michelin Alpin A4	4	5	-
Pirelli Winter 210 SnowControl S3	6	4	-

\*Pirelli Winter Carving Edge presterade mycket bra testresultat, men när sedan dubbarna började lossna blev däckets diskvalificerat.

### Tabellkommentar

I den här tabellen har vi samlat de däck som minst två av tidningarna testat. Samma däck återfinns oftast i topp hos alla tidningarna, men det finns några svår- eller snarare oförklarliga variationer.

Tilläggs bör också att vinterdäcktester aldrig kan bli en exakt vetenskap. Testlagen lägger ner ett omfattande arbete på att få underlagen så repeterbara som det över huvud taget är möjligt - men att lyckas med det till 100 procent är inte möjligt. Fästet på is och snö kan förändras av en halv grads temperaturskillnad eller ett ögonblicks solbestrålning.

## 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](http://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](mailto:info@anderstorpdeck.se) eller ring 0371-192 20 så fixar vi Din inloggning!

Välkommen!



Anderstorp Däck AB, Box 34, 334 21 Anderstorp,  
Tel 0371-192 00, ordertel. 0371-192 20  
[www.anderstorpdeck.se](http://www.anderstorpdeck.se)





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

*Micke Idensjö, Däckteam i Färjestaden*

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

Vill du veta varför alla är så nöjda med Däckteam?

Ring oss på 040-611 89 10 eller mejla till [info@dackteam.se](mailto:info@dackteam.se) så berättar vi.

**Nu är vi 117 verkstäder runt om i landet!**

WV P  
ROAD  
18860604  
723486  
W'END 1  
QAR  
HLB  
GOT  
GOT 41  
EXPRESS (ONLY GOES)





# Distanshandel med däck ökar men tar inte över

Det gäller att klicka rätt när man köper däck på nätet, annars är risken stor att det klickar. Näthandel ställer stora krav på kundens kunskap för att bli en bra affär. Distanshandeln med däck ökar så sakteliga, men kommer aldrig att ta över helt. **TEXT** Arne A Jansson

**GUMMIVERKSTÄDERNA** har fortfarande lejonparten av all handel med däck, sommar som vinter. Så kommer det att förbli. Rätt utrustning för Svenssons bil är en vetenskap som bara experterna behärskar till fullo.

Däck är en så kallad sällanköpsvara. De flesta köper inte nya däck ens vartannat år. Så slitstarka och bra är dagens däck. Några köper aldrig. De köper ny bil i stället och får nya däck på köpet. Det är enkelt. Men några få vågar sig ändå på att handla däck på nätet – och de blir långsamt fler.

Förra året omsatte distanshandeln via internet 25 miljarder kronor och prognosen i år slutar på 27,3 miljarder, en ökning med 9,2

procent. Nu ökar också distanshandeln med hjul och däck. Olika men kvalificerade bedömningar talar för att mellan sju och tio procent av den totala handeln med däck nu sker via Internet. Enligt en annan kvalificerad bedömning (Pär Landberg, Däckia) omsätter däckbranschen totalt cirka fem miljarder kronor, vilket skulle innebära att distanshandeln omsätter någonstans mellan 350 och 500 miljoner kronor per år.

Det har funnits ett motstånd från den etablerade och seriösa gummihandeln att sälja på nätet. Det är förstäligt. För många år sedan förtjänade distanshandeln med däck sitt då dåliga rykte. Det fanns lyckosökare som sålde undermåliga däck,

billiga men utan de viktiga egenskaperna som man har rätt att kräva som kund. De billiga däcken blev då en dyr affär.

I dag är situationen helt annorlunda och även de seriösa däckfirmorna har redan eller håller på att bygga upp distanshandeln. På Euro-master, Däckia och Vianor kan man sedan en tid handla online och nu har även Däckpartner lanserat samma service.

Peter Axelsson, säljansvarig på Däckpartner, förklarar varför man bytt ståndpunkt beträffande distanshandel:

– Vi har i och för sig en känsla av att man fortfarande inte beställer och köper så mycket däck på nätet, men våra verkstäder upplever att

det kommer allt fler som har däcken med sig för att få dem monterade. Det är naturligtvis en indikation på att det ändå köps en del på nätet och att kunderna behöver hjälp med monteringen. Då är det ju bättre om vi kan erbjuda hela kedjan, att både sälja däcken och erbjuda monteringservice.

Pär Landberg, vd på Däckia AB, säger att företagets försäljning på nätet är blygsam – men den verksamheten startade å andra sidan så sent som i våras. När det gäller uppstickarna utanför den etablerade branschen tror han att bristande lönsamhet är en återhållande faktor. ▶



Pär Landberg, Däckia  
Peter Axelsson, Däckpartner  
Stefan Szczepanski, bythjul.com

► Däckkonomen är en av de stora kedjorna som fortfarande säger nej till distanshandel.  
– Inga planer i den riktningen, är beskedet därifrån.

pat in registreringsnummer på bilen sköter datorn om att söka fram exakt rätt hjul och däck så att det ska passa och inte leda till några problem.

den. Det går inte att ta bort kompetensen om kunden ska få en fullgod kombination av trafiksäkerhet, komfort och ekonomi, säger Anders Karpesjö, vd på Däckspecialisternas Riksförbund, och tillägger:

– DRF har annars ingen ståndpunkt om distanshandel som sådan. Kompetensen är viktig, men Internet i sig är ju bara ett effektivt verktyg för marknadsföring, annonsering, försäljning och distribution.

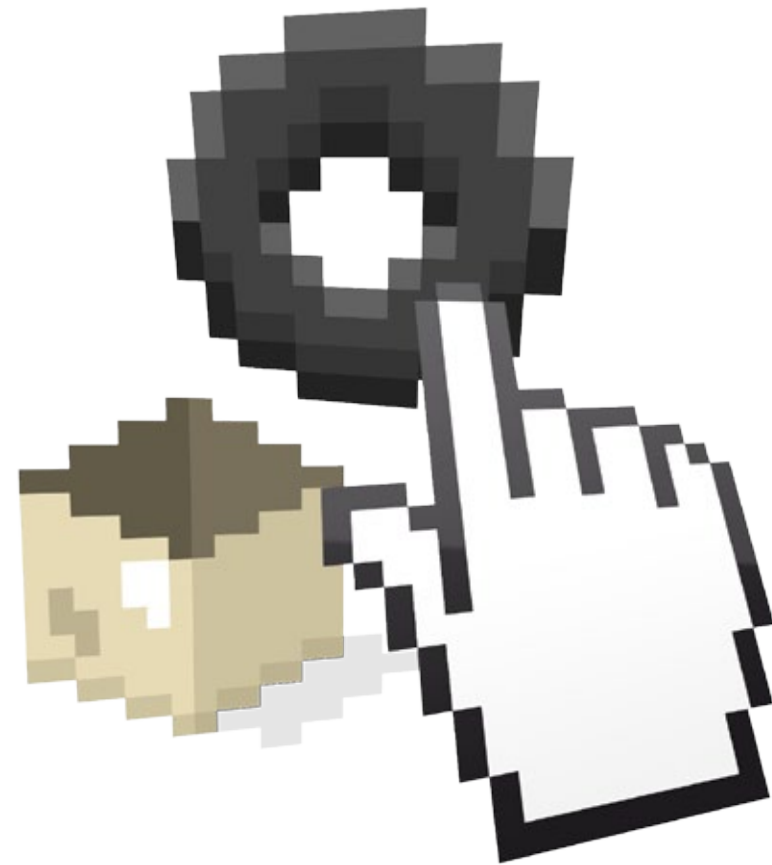
Det gäller alltså att klicka rätt när man köper däck på nätet, annars är risken stor att det klickar – att man råkar välja alldeles fel, att man får för breda eller för smala däck med fel belastnings- eller hastighetskod.

Men vet man vad man ska ha och vad som passar är distanskö-

pet ett alternativ. Då är det bara att sätta igång och köra hela programmet – välja region, välja produkt, välja närmaste verkstad, knappa in registreringsnumret, lägga prylarna i kundvagnen, boka tid på verkstad och betala online.

Böcker och hemelektronik och mycket annat går bra att köpa på nätet. Du får samma Camilla Läckberg i bokhandeln som om du rekviderar den på nätet och samma kompaktkamera Canon IXUS 1100 HS vare sig du handlar i fotobutiken eller nätbutik.

Dock är det lite annorlunda med däck och fälgar. Då ska de passa med varandra och med bilen – och då är det stor risk att det klickar bland klick. ■



Det gäller att klicka rätt när man köper däck på nätet, annars är risken stor att det klickar – att man råkar välja alldeles fel, att man får för breda eller för smala däck med fel belastnings- eller hastighetskod.

## Prisgapet har mer eller mindre försvunnit. Det är inte särskilt mycket billigare att köpa på nätet.

Internetsajten [www.bythjul.com](http://www.bythjul.com) är det svenska företag som hållit på längst med däckhandel över nätet. Företagets marknadsassistent Stefan Szczepanski berättar att det faktum att företaget år 2007 köptes av ett investmentbolag gav möjligheten att växa i hela Norden. I Danmark och Finland heter företaget TireMate och i Norge Bytte dekk. I höst utökas verksamheten än mer när man startar både i England och Tyskland under namnet Good Grip. I fjol omsatte man 130 miljoner kronor och verksamheten växer. 200 verkstäder är anslutna i Sverige, 80 av dem certifierade.

– Certifieringen görs av oss. Det sker genom ett personligt besök hos verkstaden, där vi säkerställer att verkstaden är professionell nog, att den är anpassad för höga volymer samt att de erbjuder lite mer tjänster än vanliga däckverkstäder, till exempel däckhotell, säger Stefan Szczepanski.

– Verkstaden skriver på ett kontrakt om en fast prissättning. Det handlar alltså om pris för däckskifte, balansering, montering och förvaring på däckhotell. På en certifierad verkstad kan våra kunder boka en tid för skifte direkt på vår hemsida.

Däck och fälgar eller hela hjul kan levereras till någon av dessa verkstäder. Fel och returer förekommer, men det tar man hand om. Företaget har en "passningsgaranti" som utgår från kundens registreringsnummer. När beställaren knap-

pat in registreringsnummer på bilen sköter datorn om att söka fram exakt rätt hjul och däck så att det ska passa och inte leda till några problem.

Men av en däck/fälg/hjul-köpare krävs mycket kunskap om en beställning via Internet ska bli rätt. Bil och däck måste samverka för att det ska bli en säker och behaglig resa.

Tidningen Vi Bilägare köper ibland in däck via Internet inför sina däcktester. Tidningens däckexpert Erik Rönnblom menar att erfarenheterna av Internethandeln är mest goda. Leveranserna kommer snabbt och man får vad man beställt.  
– Däremot har prisgapet mer eller mindre försvunnit. Det är inte särskilt mycket billigare att köpa på nätet och det är inte alltid så populärt att komma till gummiverkstaden och ha däcken med sig. Om man köper däcken hos gummihandlaren kan man ju ofta förhandla sig till att exempelvis balanseringen ingår i priset.

Erik Rönnblom säger också att det behövs stor kunskap på området för att hamna rätt när man köper däck på nätet. Den kunskapen saknar de flesta vanliga bilägare. Därför rekommenderar han vanliga bilister att gå till gummihandlaren.

– Har man en bra relation med en seriös gummiverkstad kan man få goda råd om däckvalet. På nätet har man ju ingen att diskutera med, säger han.

I dagsläget vinner distanshandeln med däck långsamt mark, men den kommer knappast att ta över. Det ställer för stora krav på specialkunskap hos bilägaren.

– Däcket och fälgarna måste passa bilen på alla sätt och i alla avseen-



# MÅNGA RISKER VID NÄTKÖP

Det finns risker med att köpa däck på nätet om man inte är kunnig och påläst. Den här tabellen listar de allvarligaste.

Enhet	Aspekt	Avvikelse	Risk och/eller problem
<b>Däck</b>	Restparti från spotmarknaden	Lagringsförhållanden och ålder	Sämre väggrepp och livslängd
	Klimatanpassning	Uppbyggnad och gummikvaliteter som inte passar i nordiskt klimat	Väggreppet blir lidande
	Hastighetskod	Lägre kod än fordonets maximala hastighet	Olagligt från och med årsmodell 1996 (VVFS 2003:22 14 § - gäller ej vinterdäck), sämre väggrepp och undanmanöverförmåga
		Högre än fordonets maximala hastighet	Köregenskaperna påverkas, bilen blir spårkänslig
	Belastningskod	Däck som inte klarar axelbelastningen	Olagligt (VVFS 2003:22 12-13 §§)
		Lägre kod än original	Spårkänslig bil, oregelbundet slitage, däckets slit ut i förtid
	Däckbredd	Bredare än original	Däcket tar i fordonsdetaljer - olagligt (VVFS 2006:63 2 §), däckets havererar
Smalare än original		Köregenskaperna försämras påtagligt - olagligt (VVFS 2006:63 2 §), däckets havererar	
<b>Fälg</b>	Konstruktion	Klarar inte hjulets maxbelastning	Materialutmattning, sprickbildning. Inga legala krav eller standarder i Sverige.
	Mutter eller bult	Ej anpassade för fälg och fordon	Hjulet lossnar, muttrar eller bultar brister, bromsarna skadas
	Fälgbredd	Bredare än original	Däcket tar i fordonsdetaljer - olagligt (VVFS 2006:63 1 §), däckets havererar
		Smalare än original	Köregenskaperna försämras påtagligt negativt - olagligt (VVFS 2006:63 2 §), däckets havererar
	Navhål	Fel diameter	Obalans, hjulet lossnar
<b>Hjul</b>	Inpressningsdjup	Mindre än original	Däcket tar i fordonsdetaljer och/eller hjulet kommer utanför karossen - olagligt (VVFS 2006:63 1 §), bromsoken tar i fälgarna eller balanseringsvikterna
		Större än original	Däcket tar i fordonsdetaljer - olagligt (VVFS 2006:63 1 §), bilen spårkänslig, bromsoken tar i fälgarna eller balanseringsvikterna
	Rullomkrets	Ökad omkrets/diameter	Hastighetsmätaren visar för litet - olagligt (VVFS 2006:63 1 §)
		Minskad omkrets/diameter	Hastighetsmätaren visar för mycket, glädjemätare

Källa: Riskanalysen och tabellen är utförd av DRF. Citera gärna men uppge källan.

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

### Oktober

DATUM	KURS	DAGAR
12	<b>SAM-arbete för arbetsgivare</b> Stockholm   kursnr: 341	1
18–19	<b>PAM* Repetition</b> Göteborg   kursnr: 360	2
25–26	<b>Gruppledarutbildning steg 1</b> Stockholm   kursnr: 270	2

DATUM	KURS	DAGAR
25–27	<b>PAM* 1 Landtransport</b> Stockholm   kursnr: 300	3
25	<b>PAM* Påbyggnad</b> Gävle   kursnr: 350	1

### November

DATUM	KURS	DAGAR
8	<b>Må bra på jobbet</b> Stockholm   kursnr: 325	1

DATUM	KURS	DAGAR
8	<b>PAM* Påbyggnad</b> Örebro   kursnr: 350	1
8–9	<b>Gruppledarutbildning steg 1</b> Stockholm   kursnr: 270	2
9	<b>Krisstöd</b> Stockholm   kursnr: 330	1
22–23	<b>Psykosocial hälsa och ohälsa</b> Stockholm   kursnr: 331	2

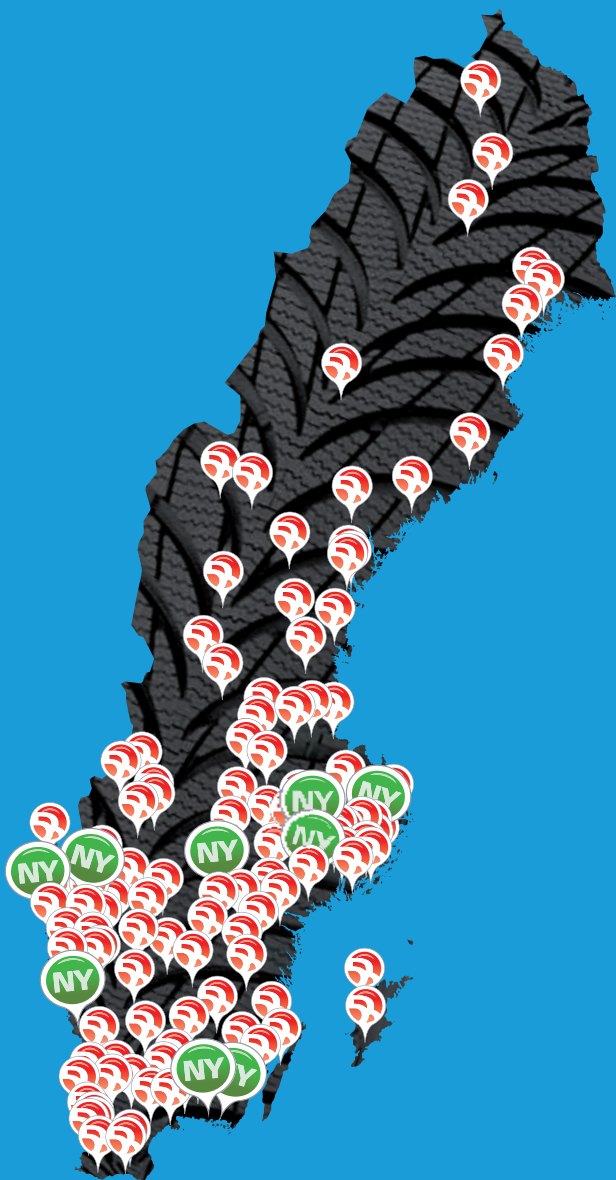
\*) PAM – Praktisk Arbetsmiljöutbildning. Kurserna vänder sig till skyddsombud och huvudskyddsombud.

**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](http://tya.se/tyaskolan). Har du frågor om våra kurser kan du också kontakta TYA tel 08-734 52 50.



# 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.



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

# INSÄNDARE

## Mer att önska av artikeln från teknik- och miljöseminarium

Hej!

Jag vet inte om ni tar emot insändare, men bifogar i alla fall en del synpunkter på reportaget från Michelin Challenge Bibendum i DäckDebatt nr 4.

På ett teknik- och miljöseminarium som Challenge Bibendum kan tillverkare av fordon och fordonskomponenter visa upp och diskutera framtida lösningar för att reducera fordonens miljöpåverkan. Då borde man skriva om vilka utvecklingar som är på gång och deras möjligheter (positiva och negativa) att komma fram till bra lösningar på miljöproblematiken i framtiden.

I stället talar du i din artikel om fordonens dåliga prestanda **I DAG**. Jag läser mellan raderna att du, som motorjournalist naturligtvis vill prova och bedöma fordon utifrån vad de presterar just vid den provkörningen. Tyvärr blev det inte så mycket provkörning, vilket du förmodligen inte uppskattade, som motorjournalist med tyngdpunkt på högprestandabilar (?). Att i en artikel så kraftigt framhålla accelerationsprestanda för "miljöbilar" i stället för vilka framtidsmöjligheter de kan ha har jag uppfattat som ett "letande efter negativism".

Ett annat exempel är att du framhåller att elen inte är ren. Det är ju i och för sig riktigt men du borde då också för balansens skull nämna att det pågår stora projekt såsom solenergi (en stor elledning är på gång för att leverera solenergi från Afrika till Europa), vindkraft, vätgas, vågenergi, m.m, m.m. Detta kommer inte att byggas på en dag men det är inte det man talar om på detta seminarium utan framtiden på många års sikt.

Jag efterlyser (om jag nu har rätt att göra det?) en övergripande artikel om de projekt (praktiska och teoretiska) som är under utveckling och vilka framtidsmöjligheter de kan förväntas få i framtiden. En sak är säker, som jag tidigare framhållit, är att vi inte kan fortsätta som idag med utsläpp utan nya lösningar måste fram. Frågan är då vilka och vad kan man begära av dem. En annan sak, som jag inte vet om det kom upp på detta seminarium, är

batterierna och vilka utvecklingar, som är på gång där. Nya och bättre batterier är nästan ett **måste** för att få fart på elbilsutvecklingen. Vad händer där?

Ser fram mot en intressant debatt.

Hälsningar  
Uffe Wallin  
Trosa

### SVAR

Hej Uffe!

Självklart tar vi emot och publicerar synpunkter från läsarna. Både positiva och negativa åsikter är välkomna – och lärorika för oss på redaktionen.

Jag tycker nog att jag i artikeln skrev en hel del vad som är på gång, men att gissa vilka idéer och projekt som har möjligheter att lösa våra miljöproblem känns inte meningsfullt.

Däremot tycker jag det är relevant att redovisa dagsläget och min åsikt är att "miljöbilar" måste tåla en jämförelse med "vanliga" bilar – och just accelerationstiden 0-100 km/h är nog den allra vanligaste jämförelsenormen, numera tillsammans med bränsleförbrukning och CO<sub>2</sub>-utsläpp.

Jag beklagar att du uppfattade reportaget som negativt, speciellt som jag själv upplevde Challenge Bibendum som mycket intressant och fascinerande.

Att redovisa olika framtida energiprojekt är dock knappast en uppgift för en däcktidning, och den (i och för sig säkert mycket intressanta) övergripande artikel om framtida utvecklingsprojekt som du efterlyser kommer du heller inte att få läsa i DäckDebatt – såvida den inte handlar om däckrelaterade projekt.

Med vänlig hälsning  
Björn Sundfeldt  
Chefredaktör

### Tyck till om DäckDebatt!

Vi vill gärna ha dina åsikter om allt som har med däckbranschen att göra. Du får skriva under pseudonym, men får inte vara anonym: Redaktionen ska alltså veta vem du är. Skriv till bjorn@dedebatt.se





# STRO Söker ny kanslichef

**STRO-The Scandinavian Tire & Rim Organization** – bildades 1960 och har sedan dess verkat för fastställande av tekniska normer inom däck, fälg, och hjulindustrin. De normer som utarbetas av **STRO** är baserade på tillämpliga internationella normer med anpassning till speciella nordiska behov.

**STRO** verkar också för spridning av gemensamma tekniska upplysningar angående däck och fälgar till förbrukare och massmedia.

**STRO** samarbeta med berörda myndigheter, bil – och fordonsindustrin samt detaljistleden inom däckindustrin. Inom **STRO** – organisation finns den samlade tekniska expertisen på däck och fälgområdet för hela Norden.

**STRO** – består idag av 7 fasta medlemmar, som tillika är Styrelsen för organisationen.

Goodyear, Nokian, Bridgestone, Trelleborg, Continental, Pirelli, Michelin.

Dessutom består **STRO** av ett 60-tal korresponderande medlemmar.

## Arbetsuppgifter för Kanslichefen

### ADMINISTRERA KANSLIET

Allmänna kontorsgöromål, ekonomiansvarig, datoransvarig, administrera hemsidan på Internet.

### TEKNISKT ANSVARIG

Vara väl insatt i lagar och förordningar som berör däck i de nordiska länderna och även på EU-nivå. Skapa och upprätthålla kontakter med alla nordiska myndigheter som på något sätt kan påverka däck- och fälgindustrin. Sköta utbildning inom däckteknik för medlemmar samt svara på tekniska frågor på e-post. Läs och besvara lagremisser från myndigheter i Norden och läsa och besvara förslag på nya standarder från olika organisationer. Skapa en direkt kontakt med de olika organisationerna inom EU, ex ETRTO och ETRMA, samt delta i ETRTO- arbetsgruppsmöten. Dessutom ha god kontakt med general-agenter för bilar i Norden.

### STRO – DATABOK

Ta in uppgifter för nästa års bok. Framställa, trycka, distribuera och fakturera databoken.

För vidare information om tjänsten kontakta ordf. Jan Strandberg: +46 70 6520181

*Ansökningshandlingar inklusive ditt CV skickas senast 2011-10-06 till:*

**Jan Strandberg**  
**Goodyear Dunlop Tires Sverige AB**  
**Box 419**  
**601 05 NORRKÖPING**

Jobba ergonomiskt

# LÅT KÄRRAN GÖRA JOBBET

Enkel – smidig – ergonomisk



Marknadens  
effektivaste  
däckkärre



# TVÄTTA HJULEN MED HÖGTRYCK

Välj med eller utan kempåläggning.  
SOMMAR- och VINTERTVÄTT.  
Tvättar renast på marknaden?  
Med rätt ekonomi!

SNABB  
EFFEKTIV  
EKONOMISK



# Danmark kan få lag om vinterdäck

## Hotande brist på vinterdäck?

**LARMARTIKLARNA I BLAND** annat Dagens Industri om en kommande brist på vinterdäck är måhända något överdrivna, enligt de aktörer som DäckDebatt talat med. Men de flesta är också eniga om att det finns risk för brist på en del vinterdäck.

- Ja, vissa dimensioner och märken kan bli svåra att få tag i, bland annat när det gäller run flatdäck. Det blir knappast totalslut, men i viss fall kanske man inte kan få just det däckmärket man önskar. Fast om det verkligen blir problem avgörs också av vädret. Om det inte blir vinter på riktigt förrän sent november eller december så löser sig nog det mesta, tror Peter Axelsson på Däckpartner.

-Jo, det stämmer, vi har svårt att få fram så många däck som vi öns-

kar. Och det gäller i stort sett alla etablerade märken, även om det ser bättre ut för Nokian. Vi kommer att kunna lösa det mesta, men kommer inte alltid att kunna leverera kundens förstahandsval, säger Mikael Löfstedt på Nokian-ägda Vianor.

Pär Landberg på Däckia ställer sig däremot frågande till en brist-situation:

- Jag har hört en del rykten, men om det verkligen är brist på däck har jag ingen aning om. Vi har bunkrat upp som vanligt och har inte märkt av någon bristsituation, i alla fall inte mer än vanligt - det ju alltid något eller några däcktyper som fattas. Någon riktig katastrofbrist tror jag i alla fall definitivt inte på. ■

**DEN 28 SEPTEMBER** arrangerade det danska Rådet for Større Dæk-sikkerhed en temadag om säkerhet och användarvägledning. Bland föredragen framhölls att ökad distanshandel kräver mer rådgivning och att det behövs oberoende tester av däck. Danmark har haft en rad stränga vintrar, men kommunerna minskar sina budgetar för snöröjning. Från flera håll ställdes krav på vinterdäckslag.

Danska Trafikstyrelsen (motsvarande Trafikverket) har utrett vinterdäckfrågan och pläderade för den

tyska modellen baserad på vilket väglag som råder. Myndigheten uppfattade den som mer "logisk och lätt att administrera" än den svenska modellen. I andra hand ville man ha minimum 3 mm för lätta fordon och 5 mm för tunga fordon. Eller i tredje hand som i dag fritt val, men då med information om fördelar och nackdelar för olika sorters däck.

Dagen därpå medverkade DRF i Nordiska Däckrådets årliga möte. Vård för 2012 års rådsmöte är Bildäckförbundet i Finland. ■



# 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.





# KÖP & SÄLJ

NYHET!  
RADANNONS-  
MARKNAD I  
DÄCKDEBATT  
2012

I nästa nummer av DäckDebatt planerar vi att låta våra läsare sätta in radannonser med Köp och Sälj av varor och tjänster inom däck-, fälg- och tillbehörsbranschen. Inledningsvis kommer denna typ av annonsering att vara gratis, men vi kan komma att införa en annonsavgift om intresset blir stort. Radannonserna ska innehålla en kort beskrivning, pris samt kontaktuppgifter och får vara på max 300 tecken inklusive blanksteg. Redaktionen förbehåller sig rätten att fritt godkänna eller neka annonsering. Du som har något att sälja eller vill annonsera efter något att köpa, skicka ett mejl till [marknad@ddebatt.se](mailto:marknad@ddebatt.se).



## 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

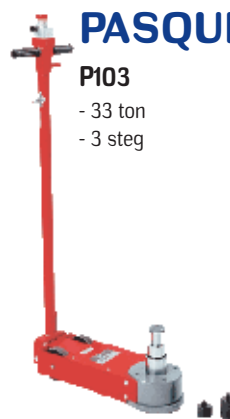


12 995 kr

### PASQUIN

#### P103

- 33 ton  
- 3 steg

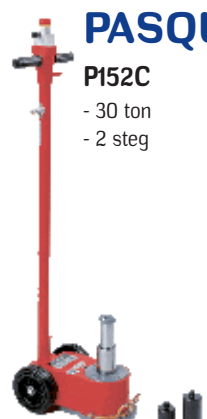


16 995 kr

### PASQUIN

#### P152C

- 30 ton  
- 2 steg



14 495 kr

Vi har även fullsortiment av t ex monterings- och balanseringsmaskiner, 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](http://www.beprodukter.se)







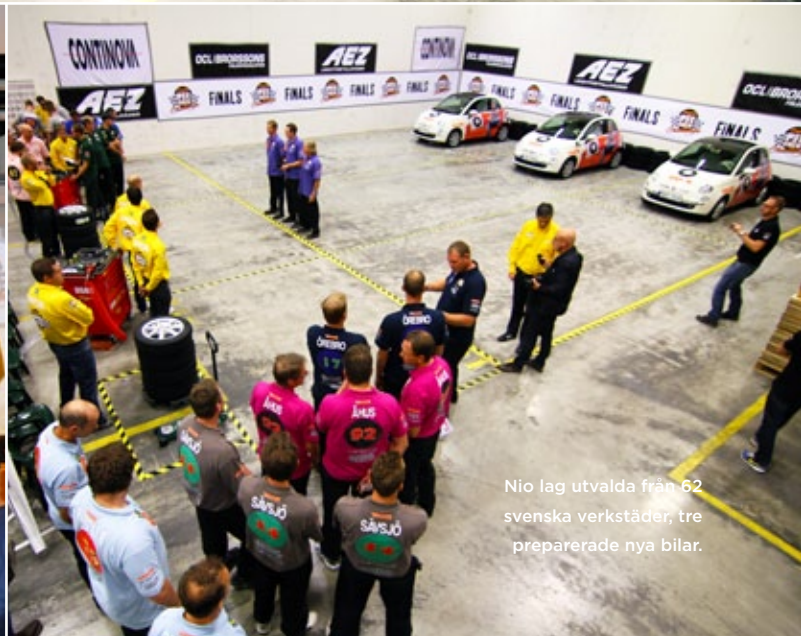
Globens och Sävsjös team spurtar iväg mot bilarna efter startskottet. Två USA-resor i potten!



På femton minuter måste alla fel hittas.



Gänget från Fruängen tog hem förstapris och titeln Årets verkstad. Från vänster (i grönt) lagledaren Johnny Hoffmån, platschef Björn Jansson, Mats Hansson och Daniel Eriksson. Saknas på bild gör Kjell Gustavsson.



Nio lag utvalda från 62 svenska verkstäder, tre preparerade nya bilar.





# Hård batalj om Vianors tron

Med tävlingen Pit Crew Challenge vill Vianor främja och stimulera utvecklingen av både däck- och bilservice och även premiera duktiga platschefer och anställda.

TEXT OCH FOTO Bo Lundvang

**KLARA, FÄRDIGA, GÅ!** När startskottet går i Vianors Pit Crew Challenge är det måhända inte blodigt men helt klart allvar. Tre lag om tre personer vardera spurtar till varsin fabriksny Fiat 500, som ett lurigt arrangörsgång försett med ett antal fel.

Nio team har gått till final efter ett helt års arbete och utgallring på kedjans svenska verkstäder.

– Vi har jobbat med mätbara faktorer som till exempel ekonomi för att plocka ut de bästa verkstäderna, berättar Vianors marknadschef Daniel Nordvall. Två vinnande lag får en resa till USA, det bästa dessutom titeln "Årets verkstad" på jättebucklan tills det är dags för nästa års tävling. Årets tävling var premiär och det lutar åt en fortsättning.

– Ja, vi hoppas kunna fortsätta med det här och promota bra verkstäder som utvecklar sin service, bekräftar Daniel.

Däckkedjan Vianor ägs fortfarande av Nokian Tyres, men erbjuder numera även flera andra däckmärken. De senaste åren har mycket



Vianors marknadschef Daniel Nordvall hoppas kunna fortsätta stimulera utvecklingen av bil- och däckservice på Vianors verkstäder genom den tuffa tävlingen Pit Crew Challenge.

pengar investerats i fysisk utrustning och utbildning för att utveckla de svenska Vianor-anläggningarna till att erbjuda kompletta bilservicejänster.

Totalt ingår över 800 däckverkstäder i 22 länder i kedjan, varav 62 i Sverige. Inklusiva partners har man nyss passerat 100 svenska anläggningar, vilket är en milstolpe.

– När jag började för fyra och ett halvt år sedan hade vi inlett arbetet med att utveckla bilservicesidan, berättar Vianors vd Mikael Löfstedt, som är på plats i Nokian Tyres stora logistikcenter i Rosersberg för att heja på de tävlande. Däckhotell har varit en stor del av Vianors verksamhet, där har grunden till fjörtjänsten legat. Men i år går bilservice för första gången om.

– Vi behöver fler ben att stå på, det är ingen hemlighet. Svenska däckpriser har legat högt jämfört med andra länder, och om jag får gissa så kommer Sverige behöva anpassa sig till omvärlden, inte tvärtom. Det gör att marginalerna pressas på sikt, säger han. Allt eftersom nya bilar får längre serviceintervall tappar många bilhandlare kontakten med sina köpare. Där det förr var ett servicebesök redan efter 100 mil och sedan 1000 kan det idag vara 3000 mil eller så mycket som två år, konstaterar Mikael.

– Det är ett måste att hitta nya affärsområden, och det har vi gjort. Något budgetalternativ på service kommer det aldrig att handla om,

vi satsar i stället på bra kundservice och hög kvalitet.

Som en extra morot hölls alltså Vianor Pit Crew Challenge en fredag i mitten av september. Taggade team från hela Sverige slöt upp. Teori- och byta bromsbackar på tid, felsöka AC och det läskiga momentet där åtta gömda fel skulle hittas på max femton minuter.

Men fysiskt mest krävande var att byta fyra däck på tid. Det var nästan så man kunde känna lukten av racing när tävlingens namn Pit Crew Challenge kom till sin fulla rätt!

Några team lyckades med momentet på tre och en halv minut inklusive puttande av bilen fram och tillbaka från utgångspunkten, men spridningen var stor. Svetten lackade, vinnarteamen fick rungande applåder. När poängen räknats ihop stod Vianor i Fruängen (i södra Stockholm) som vinnare med Örebro team tätt efter – och båda får en resa till USA.

– Vi har sålt jättebra hela året och har ett suveränt samarbete i laget, menade en nöjd Kjell Gustavsson från Fruängen. ■

# Break Down - med livet som insats

**VI HAR BLIVIT** fler som jobbar på en av landets farligaste arbetsplatser. Förr var det bara polis, ambulans, räddningstjänst och bärgare som tilläts arbeta på motorväg, men på senare år har flera yrkeskategorier dykt upp ute på vägarna.

En kategori är personal från däckverkstäder, en annan är personal från lastbilsverkstäder. "Break Down", reparation direkt på vägen, kallas det och när det skett på motorväg/motortrafikled har det inte funnits stöd i trafiklagstiftningen.

I Trafikförordningen fanns till i våras ett undantag för stoppförbudet på motorväg och motortrafikled: Att "stanna, backa och vända" var tillåtet vid "väghållningsarbete och bärgning", inget annat. Alltså först bärgas bort från den farliga platsen och sedan repareras.

Men med större krav på effektivitet, prispress och "just in time" har både bil- och gummiverkstan flyttat ut på motorvägen, och det kallas alltså Break Down.

Alla som jobbat i motorvägsmiljö vet att det är en farlig och otrygg plats att vara på. Det är mycket svårt att få trafikanterna att sänka farten och dessvärre händer det då och då att bilar kör in i arbetsplatsen.

Planerade vägarbeten har hjälp av en trafikplan som Trafikverket gör inför varje arbete. Där krävs att alla måste ha gått kursen "Arbete på väg" och man måste ha extra lastbilar, ofta flera stycken, med TMA-skydd (Truck Mounted Attenuator) monterade bak till.

Lastbilarnas uppgift är enbart att varna för arbetsplatsen. TMA-skyddet är konstruerat för att bromsa upp personbilar som kraschar in i det så att personskadorna åtminstone reduceras.

Polis och räddningstjänst använder sina bilar för att skydda olycksplatser. Där jag jobbar längs E4 runt Nyköping har vi med oss fartsänkande hinder som vi lägger ut

på vägen. Vi skyddar oss med våra bilar, men polisbilar och brandbilar är inte speciellt bra om någon kör in i dem. De är inte anpassade som ett TMA-skydd, men de skyddar oss.

Många kolleger är med mig och kritiska till det här. Vi flyttar bara riskerna från oss på olycks-/arbetsplatsen till den som kör in i våra fordon. Vi vill också ha TMA-skydd och hos oss skulle räddningstjänsten kunna ha det med sig ut till olyckan.

Men hur är det med gummiverkstan på motorvägen? I våras ändrades Trafikförordningen och numera är det inte bara väghållningsarbetare och bärgare som får stanna, backa och vända på motorväg. I ett tillägg står det nu "väghållningsarbete, bärgning och liknande arbete". Nu har alltså gummiverkstan lagstöd för att jobba på motorvägen.

Hittills har det varit vanligt att gummiverkstan kontaktat polisen om de vill ha hjälp. Även tidigare hände det ganska ofta att polisen ställde upp och hjälpte till att varna med polisbil, blåljus och bloss så att arbetsplatsen blev säkrare. Att verksamheten inte haft förankring i lagstiftningen har förmodligen ingen tänkt på.

Men nu har den det och då måste branschen snabbt få fram regler för hur sånt här ska gå till. När gummiverkstaden personal jobbar ute på vägen måste riskerna reduceras så mycket det över huvudet går.

Då krävs det, som jag ser det, en utbildning liknande den som alla andra som jobbar på väg måste ha, kursen "Arbete på väg". Den borde vara självklar, liksom att tillsammans med verkstadens servicebil kör även en lastbil med TMA-skydd ut till arbetsplatsen för att varna och skydda.

Att polisen fram till nu har hjälpt till, i alla fall ibland och utan kostnad, innebär inte att det är framtidens lösning. Framtiden måste vara att



Som trafikpolis kör Ruben både bil och motorcykel.

det för Break Down-service krävs att däckföretaget (eller lastbilsverkstan) har med sig TMA-skydd för att reducera riskerna på en av de farligaste arbetsplatserna som vi har.

Den här frågan kräver express-

behandling: Det är bara en tidsfråga innan det händer en allvarlig Break Down-olycka.

Ruben Börjesson  
Trafikpolis i Sörmland

## Debattera i DäckDebatt

Gör som Ruben! 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](mailto: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 marknadens 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 jour-serviceenhet som Euromaster erbjuder. Du får

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

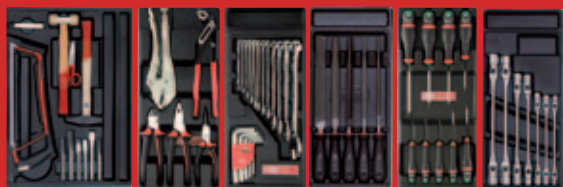
**Vill du veta mer om Euromasters partnerprogram, kontakta partneransvarig Peter Karlström, tel 0727-33 45 68.**

[www.euromaster.se](http://www.euromaster.se)



**PARTNER**

# PROFESSIONELLA VERKTYG



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

# CONTINOVA