

# DÄCK DEBATT



NR 1 • 11 JANUARI 2012 • PRIS 60 KR

POSTEN BYTER  
54 400 DÄCK!



RÄTT DÄCK I RALLYSKOGEN:

# Vinna eller försvinna!

KISTAMÄSSAN - STOCKHOLM

**FORDONS-  
VERKSTAD**  
17-18 JANUARI 2012



**STRO:s ansikte utåt**  
Bernt Wahlberg blir ny  
informationschef hos STRO.



**Continental 140 år**  
Från kautschuk och guttaperka till världs-  
ledande leverantör till fordonsindustrin.

DINNER AT 7.00 PM SHARP!



**ARCTRAC**   
**ARCTRAC** **SUV** 

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

  
**VREDESTEIN**  
DESIGNED TO PROTECT YOU



# Innehåll

Januari 2012

# 14

## RÄTT DÄCK I RALLY-SKOGEN

Bilarna i rally-VM är riktiga teknikvidunder med variabel fyrhjulsdraft, ställbara differentier, bromskraftjustering och supermotorer – men utan däck med rätt mönster och gummiblandning står de sig ändå slätt.

**37**

### Premiär i DäckDebatt!

Köp prylar eller sälj det du inte behöver i DäckDebatts Köp & Sälj-spalt.



### Fordonsverkstad 2012

Mässan har bytt namn från Bil- till Fordonsverkstad och med det följer även tyngre fordon och fler utställare. Vi hjälper dig att hitta rätt mellan alla montrar.



### Continental 140 år

Continental har fyllt 140 år och är sedan länge en av världens ledande leverantörer till fordonsindustrin. Med cirka 160 000 medarbetare i 46 länder var omsättningen under 2010 drygt 26 miljarder euro.



### Posten kör regummerat

Posten är en storförbrukare av bilgummi. Varje år byter Posten ut 30 000 bildäck på grund av slitage – men Posten köper inte nytt, bara regummerat.



### STRO får informationschef

Bernt Wahlberg är en äkta "däckgubbe". Med 33 år i branschen tar han över på STRO:s kansli efter bortgångne Torsten Johansson och samtidigt omvandlas tjänsten från kansli- till informationschef.



### DäckDEBATT

Anders Ygeman är ordförande i riksdagens trafikutskott. På debattsidan ger han regeringen en känga för visad flathet när det gäller vinterdäck för tunga fordon.

### ALLTID I DÄCKDEBATT

4 Ledare 6 Noterat 37 Köp & Sälj 42 DäckDEBATT

## EU visar vägen

När detta nummer av DäckDebatt når dig har det gått ungefär tre veckor sedan jag skrev den här ledaren. Den kan redan tyckas vara historia i vårt medieintensiva samhälle. Men i skrivande stund är jag mitt inne i år 2012 – långt bortom tidningens utgivningsdatum. Det är inget konstigt med det, alla blandar vi friskt med dåtid, nutid och framtid. I vår underfundiga hjärna spökar alla tidsperioder samtidigt. Människors känslor rör sig fram och tillbaka i tiden.

Just nu i detta skrivande ögonblick, med tanke på dig som läser sådär en tre veckor senare, vill jag dock uppmärksamma om år 2015. Eller möjligen år 2016. Alltså några år till framåt i tiden.

Om Europaparlamentet får sin vilja igenom så har det då hänt en rad positiva saker för oss i däckbranschen. Då har EU-kommissionen genomfört viktiga saker som kommer att underlätta kommunikationen mellan branschen och dess kunder. Just nu är det visioner, men snart är det verklighet:

- År 2016 finns det en vinterdäckslag i hela EU för såväl bilar, bussar som lastbilar. Den tar hänsyn till klimatet i varje enskilt land. Om vi lägger manken till så kan det här bli en heltäckande hjullag. Men då måste vi prata med svenska politiker och myndigheter. Låt oss inte missa den chansen!
- År 2016 finns det standardiserade regler för säkerheten vid vägarbeten. Om vi lägger manken till kan det här inkludera Break Down. Men då måste vi prata med svenska politiker och myndigheter. Låt oss inte missa den chansen!
- År 2016 är däckens betydelse för trafiksäkerheten ett obligatoriskt ämne i all körkortsundervisning. Om vi lägger manken till kan vi bidra till att trafikanterna blir genuint kunniga köpare av våra medlemmars tjänster. Men då måste vi prata med svenska politiker och myndigheter. Låt oss inte missa den chansen!

EU visar alltså vägen, DRF ska slå följe. Jag lovar att vi på DRF kommer att göra allt i vår makt för att dessa visioner ska gå i uppfyllelse på ett riktigt bra sätt. Och med de anspråkslösa orden önskar jag dig en riktigt god fortsättning på 2012!



Anders Karpesjö  
VD Däckspecialisternas Riksförbund  
Ansvarig utgivare

### Redaktör

Björn Sundfeldt  
bjorn@ddebatt.se

### Ansvarig utgivare

Anders Karpesjö  
anders.karpesjo@drf.se

Däckspecialisternas Riksförbund

Box 90114

120 21 Stockholm

Besöksadress: Byängsgränd 6, Årsta

Tel: 08-50 60 10 50

Fax: 08-50 60 10 51

info@drf.se

www.drf.se

### Redaktionens adress

DäckDebatt

c/o Stormen kommunikation

Slottsgatan 8

432 44 Varberg

### Art Director

Niklas Martinson

Stormen kommunikation

niklas@stormen.nu

### Layout/produktion

Stormen kommunikation

www.stormen.nu

### Annonsbokning

Daniel Skoglund

Tel 08-556 960 18

daniel@ad4you.se

Sven-Erik Bjarnesson

Tel 08-556 960 11

seb@ad4you.se

Ad 4 you media AB

Krukmakargatan 22

118 51 Stockholm

### Prenumeration

Ritva Linde

ritva@drf.se

### Lösnummer

60:- inkl. porto

### Tryck

DanagårdLiTHO AB

### Omslagsfoto

Honza Froněk



**Besök oss på Fordonsverkstad 2012  
i Kista den 17-18 Januari 2012.**



## Butler

### A. Concert

**Maskinen som  
själv utför  
jobbet.**



**Kom och se den  
"dirigera" i  
monter C:11**

***Lagerrensning! Se lista på vår hemsida.***

**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



## Hakkapeliitta fyller 75

**REDAN ÅR 1934** tillverkade Nokian Tyres världens första vinterdäck för riktigt tuffa vinterförhållanden. Två år senare lanserades vinterdäcket Hakkapeliitta för nordiska förhållanden. Hakkapeliitta har nu fyllt 75 år och vi kan alla bekanta oss med däckets historia på Nokians web: [hakkapeliitta75.com](http://hakkapeliitta75.com). ■



## Nya lastbilsdäck från Fulda

**FULDA HAR PRESENTERAT** de nya lastbilsdäcken Ecocontrol 2 och Ecoforce 2 för styr- respektive drivaxel avsedda för fordon inom fjärr- och regionaltransporter såväl som inom distribution. Tack vare bland annat ny konstruktion av stomme och slitbana ska däcken enligt Fulda ge både lägre bränsleförbrukning och längre körsträcka. Däcken är dessutom lättare än respektive föregångare och uppfyller kommande EU-krav (661/2009) om rullmotstånd och bullernivå. ■

## Nya trailerdäck från Goodyear

**REGIONAL RHT II** är en ny serie trailerdäck från Goodyear avsett för fordon i regionaltransport. Regional RHT II-serien är främst avsedd för 22,5-tumsfälgar och presterar enligt Goodyear bättre än föregångaren Regional RHT både när det gäller körsträcka och rullmotstånd. Livslängden uppges vara upp till 30 procent bättre än hos Regional RHT och bra våtgrepp liksom robust konstruktion anges också som några av de viktigaste egenskaperna som ska

göra RHT II-serien attraktiv för åkerier.

I den nya serien finns ett däck med högre bärighet (high-load) som har en tillåten axellast på 10 ton för högre nyttolast, lång körsträcka och bra hållbarhet. Däcket med högre bärighet har en ny stomme som är konstruerad för att sänka de interna temperaturerna för att säkerställa lång körsträcka och bra hållbarhet.

Goodyear Regional RHT II kan mönsterskärmas och regummeras. ■



**OBEROENDE TESTER SOM** gjorts i USA med en Harley-Davidson visar att Michelin Commander II bakdäck kan hålla i upp till 40 000 kilometer, livslängden för framdäcket är ännu längre.



– Nya Commander II har nästan dubbel livslängd jämfört med dess direkta konkurrenter. Michelin har skapat en helt ny standard vad gäller hållbarhet utan att göra några kom-

promisser när det gäller våtgrepp, manöverförmåga och stabilitet, hävdar Anders Svensson, marknadschef för motorcykeldäck i Norden.

För att uppnå längre hållbarhet har Michelin utvecklat en ny gummblandning. Stommen i det nya däcket bygger på Silica Rain Technology (SRT), som är integrerat i däckets slitbana, och däckmönstret har utformats för att förebygga ojämnt slitage på däcket.

Enligt Michelin har Commander II dessutom förbättrade manövringsegenskaper och stabilitet. Den styvare stommen ska förbättra köregenskaperna samtidigt som ett bärlager av aramid ökar slitstyrkan och bidrar till en förbättrad stabilitet, även vid höga hastigheter och de många långsgående spåren i slitbanemönstret optimerar evakueringen av vatten. ■

# Farlig okunskap hos svenska bilister

**39 PROCENT AV** svenska bilister tror att dubbfria vinterdäck är bäst om man huvudsakligen kör i en stad på vintern. 30 procent väljer hellre dubbdäck och 19 procent anser att båda däcktyperna fungerar lika bra i stadstrafik, enligt en enkät som YouGov Sweden har gjort på uppdrag av Nokian Tyres.

När det gäller vinterdäck på landsbygden anser 60 procent att dubbdäck är att föredra. Endast 10 procent väljer dubbfria vinterdäck och 16 procent anser att båda däcktyperna är lika bra.

– Våra tester visar att dubbdäck ger det säkraste greppet i städer, där väglaget ofta varierar mycket. Under en vinterdag kan bilisten möta

isiga gatukorsningar, snöiga, slaskiga samt dåligt plogade gator och våta samt torra asfaltvägar. Dubbfria vinterdäck ger ofta bra grepp på landsbygden med vinterväglag utan stora variationer. Flera kommuner planerar att begränsa användningen av dubbdäck, vilket innebär att många bilister väljer dubbfria vinterdäck, även om de egentligen skulle vilja köra med dubbdäck för att få bästa möjliga säkerhet, säger Allan Ostrovskis, teknisk chef på Nokian Tyres.

Nokians enkät visar att 54 procent av bilisterna helst vill köra med dubbdäck på vinterväglag. Endast 28 procent väljer hellre dubbfria vinterdäck. 57 procent tycker att dubbdäck är ett säkrare val för oer-

farna bilister. Vidare anser 53 procent av bilisterna att dubbfria vinterdäck som är utvecklade för central-europeiska förhållanden inte ger optimalt vintergrepp i Sverige.

En negativ överraskning är att så många som över en tredjedel av bilisterna, 33 procent, felaktigt tror

att det går alldeles utmärkt att köra med dubbfria vinterdäck även på sommaren, medan 27 procent inte kunde svara på frågan. 60 procent vet alltså inte att dubbfria vinterdäck på sommaren är ett dåligt val som kan visa sig farligt om det vill sig illa. ■

**Våra tester visar att dubbdäck ger det säkraste greppet i städer.**



Allan Ostrovskis.

# Amring bygger nytt i Göteborg

**AMRING, SOM ÄR** ett av Sveriges största däckföretag, ska samlokalisera verksamheten i Göteborg i ett nytt logistikcenter i Göteborgs hamn. Företaget bygger nya lokaler på 26 000 kvadratmeter, som förutom logistikcenter även ska inrymma en modern gummiwerkstad för både personbilar och tunga fordon.

– Det här är en viktig händelse i Amrings historia. Genom att bygga nytt och flytta ihop verksamheten får våra medarbetare en starkt förbättrad arbetsmiljö, säger VD Hans von Garaguly.

Amrings nya lokaler beräknas vara inflyttningsklara vid årsskiftet 2012/2013. ■



Allt i dubbutrustning

Microprecision AB  
Effektvägen 10  
196 37 Kungsängen  
Tel: 08 584 50 750  
www.microprecision.se

## 14 nya dimensioner

Goodyears lastbilsdäck för blandad körning, Omnitrac MSS II för styraxel och MSD II för drivaxel, finns nu i 14 nya dimensioner. Däcken används vanligen för fordon som körs både onroad och offroad, exempelvis på byggplatser, soptippar och stenbrott. De finns nu i alla huvudstorlekar och har versioner med Duraseal-teknologi som förhindrar luftläckage vid punktering. ■



## VILL DU OCKSÅ ANNONSERA I DÄCKDEBATT?

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



## AH22+

**HANKOOKS** lastbilsradialdäck AH22 har vidareutvecklats till AH22+. Den nya versionen har enligt Hankook "förbättrade prestanda i stads- och landsbygdstrafik, tack vare en optimerad däckstruktur med bredare gördel, förstärkt vulstområde och ny slitbanedesign". AH22+ kan användas inom regional- och distributionstrafik på alla lastbils- och bussaxlar. ■



## Där är oljan svår att nå

I vinter kommer många svenskar att bli utelåsta ur sina bilar när kylan slår till och många billäs fryser. Däckkedjan Vianor har nämligen gjort en undersökning bland drygt tusen bilister och av den framgår att var femte svensk förvarar låsoljan i handsfacket! ■

## ISO 14001

Bridgestone har miljöcertifierat alla sin 13 europeiska däckfabriker enligt ISO 14001. Certifieringarna tog tolv år, vilket är ett år mindre än den ursprungliga planen. Även Bridgestone Sweden AB har certifierats enligt ISO 14001. ■

# Bridgestone utvecklar luftfritt däck

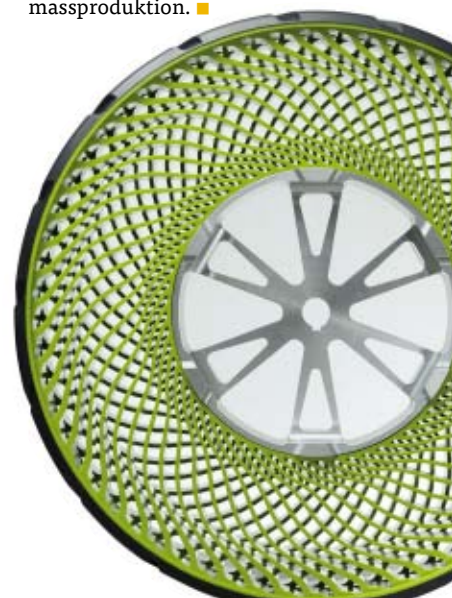
**BRIDGESTONE HAR UTVECKLAT** ett icke-pneumatiskt (luftfritt) konceptdäck som i framtiden kanske kan bli ett användbart och dessutom mer miljövänligt alternativ till konventionella däck.

Liksom dagens däck monteras konceptdäcket på en fälg, men i stället för en rund luftfylld "gummikorv" utgörs det nya däckets av en typ av fjädrande ekerstruktur som bär fordonets tyngd. Denne ekerstruktur är uppbyggd av återvunnen termoplastisk harts, vilket innebär att allt material som används i däckets, inklusive gummit i däckets slitbana, är återvinningsbart till 100 procent.

Bridgestones konceptdäck kräver ingen regelbunden lufttryckskontroll och punktering blir ett minne blott – om däckets blir verklighet.

Icke-pneumatiska däck har en mindre inverkan på miljön än

dagens konventionella däck, men i tidigare liknande projekt har sådana konceptdäck visat sig vara svåra att massproducera. Bridgestone har därför arbetat på att utveckla denna teknik så att den ska fungera för massproduktion. ■



# Lantbruksdäck med låg profil



**NYA NOKIAN** Country King 710/35 R22.5 är särskilt avsett för släpvarnar och har en bärighet (LI, load index) på 158 D, vilket innebär att det kan bära 2000 kilo extra last (500 kg/däck) jämfört med många konkurrenter.

Enligt Nokian har detta lätttrullande radialdäck en robust och slit-

stark stålradialkonstruktion som ger god bärighet på varierande underlag, som exempelvis på åker och allmänna vägar. Gummiblandningen som ökar däckets slitstyrka har särskilt utvecklats för krävande proffsbruk och landsvägskörning. Däcket har även en slitagevarnare (DSI) som visar det resterande mönsterdjupet.

När lasten ökar så ökar även kontaktytan och därmed bärigheten hos Nokian Country King. Det ska minska risken för att traktor och släpvarn sjunker ner i mjuk terräng.

Nokian Country King har ett lågt däckljud och rullar lätt på vägen. Det stabila och fartfyllda specialdäcket har en hastighetsklass på D (65 km/h). Under långa arbetsdagar uppskattar föraren den goda komforten som däcken ger. Det låga rullmotståndet gör däcket mycket ekonomiskt och miljövänligt. ■

## Michelin öppnar konsumentenservice

**MICHELIN HAR ÖPPNAT** en service för konsumenter som har frågor om däck. Enligt Michelin är detta marknadens första konsumentenservice om däck och den är öppen för alla som har frågor om däck, däckens egenskaper eller försäljningsställen, men även frågor som rör till exempel förordningar och regelverk. Frågorna kan gälla allt från cykeldäck till flygplansdäck, men också Michelins guider och kartor.

Michelins nya konsumentenservice erbjuder också information och råd om korrekt användning, underhåll och lagring av däck samt hantering av reklamationsärenden. Via

denna nya service hoppas Michelin få bättre uppfattning om vilka produkter och egenskaper som kunderna prioriterar.

De vanligaste frågorna som hittills kommit in till konsumentenservice handlar om säkerhet, bränsleekonomi och livslängd för däck samt rekommendationer för däckval.

Konsumentenservicen nås via:

- Kundtjänst, telefon 020-90 80 00 måndag-fredag kl 10.00-15.00 (lunch 12.00-13.00) eller
- [www.michelin.se](http://www.michelin.se), gå till "Kontakta Michelin" (längst ner) eller till "Frågor till däckexperten" (mitt på sidan) och skriv in din fråga. ■



### Hankook in i finrummet

Hankook gör som de koreanska biltillverkarna – kör allt närmare "finrummet" i sin bransch. Hankooks däck Ventus Prime originalmonteras nu på BMW:s nya 1-serie och samma däck monteras sedan tidigare även på BMW-ägda Mini, närmare bestämt på Mini Cooper S. ■



## DäckDebatt hälsar på hos



FOTO: Björn Sundfeldt

## DISAB i Malmö

och pratar med vd och huvudägare Stefan Persson

### Hej, vad sysslar ni med här?

– Vi är en av ett tiotal fristående däckgrossister i Sverige och har vår huvudsakliga verksamhet i södra Sverige.

Vi levererar Michelin, Continental och Pirelli samt det italienska däcket Marangoni – som vi är generalagent för – till gummiverkstäder men framför allt till bilfackhandeln, som Mekonomen, Meca och Autoexperten.

### Och hur hamnade du i den här branschen?

– Som så ofta, en slump. Jag var kapten i flottan, men på 90-talet var det – precis som nu – mest tal om neddragningar inom försvaret. Jag tröttnade, började plugga, men så behövde pappa hjälp i sin gummiverkstad – och så halkade jag in i branschen på ett bananskal.

riktiga lågprisdäck. De riktigt billiga och dåliga däckerna har försvunnit – eller blivit bättre och dyrare – samtidigt som de "fina" däckerna blivit billigare.

I dag kostar däck från cirka 800 till knappt det dubbla, för 3-4 år sedan kostade de från kanske 700 kronor och upp till drygt tre gånger så mycket.

– Och så tycker jag att man numera kan urskilja två typer av kunder. De som är intresserade, vet vad de vill ha och planerar däck-köpen i god tid, de väljer ett premiummärke.

– Och så har vi de som plötsligt inser att "oj, nu är det vinter, visst tusan, jag måste ha vinterdäck": De akutköper och får i princip ta vad som finns kvar och nöjer sig gärna med ickepremium. ■

### Vilka är de största förändringarna under dina 16 "gummiår"?

– Att det inte längre finns några

**Namn:** Stefan Persson

**Ålder:** 42

**År i branschen:** 16

**Bor:** Falsterbo

## Nya medlemmar i DRF

Akutbärgarna i Umeå AB (Däckpartner)  
Däckgrossen i Örebro AB (Däckpartner)  
King Wheels AB (Däckpartner)  
Hyllie Parkens Wheels AB (Däckteam)  
Centrala Gummi AB (Däckteam)  
Ulvsunda Däckcenter AB (First stop)  
Config AB (First stop)  
Däckpojarna i Alingsås AB (First stop)  
Lerums Gummiverkstad AB (First stop)

Umeå  
Örebro  
Säter  
Malmö  
Örebro  
Bromma  
Arboga  
Alingsås  
Lerum





## Ny tung undersökning 2012

I MARS 2011 genomförde Däckbranschens Informationsråd i samarbete med Polisen och på uppdrag av Transportstyrelsen och Trafikverket en undersökning av mönsterdjup och andel med vintermönster på knappt 600 lastbilar i Stockholm och Skåne. Då kontrollerades endast däcken på dragbilen. I början av 2012 genomförs en liknande undersökning men då kommer även däcken på släp/trailer att kollas. Undersökningarna 2011 och 2012 görs som en uppföljning av hur kravet på minst 5 mm mönsterdjup på vintern på dragbilen efterlevs, men också för att ta fram underlag för eventuell utökad lagstiftning, i första hand ett eventuellt krav på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon. ■



## Fler lastbilsdäck från Continental

EFTERFRÅGAN PÅ VINTERDÄCK till lastbilar har ökat till följd av de senaste årens hårda vintrar och en ny lag om vinterdäck i Tyskland. Continental lanserade för ett par år sedan vinterdäcket Scandinavia 2 och det kompletteras nu med fem nya däckdimensioner.

Enligt Continental bidrar däcken till en ökad säkerhet på vintervägar tack vare ett särskilt optimerat mönster och en ny, mjukare sammansättning av slitbanans gummiblandning.

Under sin livslängd ändrar däcken sin produktkaraktär tack vare den tvåfasade slitbanekonfigurationen. Allt eftersom däckets slits ändras slitbanemönstret till att bli ett "sommardäck" med mycket hög slitbanevoly, som har en positiv effekt på livslängden, körstabiliteten och bränsleförbrukningen. ■

## VAD PASSAR DIN VERKSAMHET?



### Svenska Lager

ENTRESOL, STÄLLAGE OCH LYFTHJÄLPMEDEL



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



## Världens största traktor-däck

Firestones nya DT23 i dimension IF850/75R42 är världens största radialdäck för lantbruk. Däcket tillverkas i USA och är utvecklat för den nya generationen av tunga traktorer med mer än 500 hästkrafter.

Med en diameter på 2,32 meter har DT23 ett bredd/profil-förhållande av 850/75 och fälgstorleken är 42 tum (107 cm). Däcket väger 510 kg och med ett lufttryck på 1,6 bar har det en lastkapacitet på 9,5 ton vid hastigheter upp till 50 km/h.

DT23 har Firestones nya teknologi AD<sup>2</sup> ("Advanced Deflection Design") som tillåter däckets att bära högre belastning och ha en större kontaktyta mot underlaget än vanliga radialdäck.



## Elbilsrekord på Ringen

### ELBILN ELECTRIC RACEABOUT

(ERA), som byggts av eleverna på yrkeshögskolan Metropolia i Helsingfors, har slagit nytt banrekord för elbilar på den legendariska racerbanan Nürburgring i Tyskland. Den tyske racerföraren Ralf Kelleners körde den 20 832 meter långa Nordslingan på 8.42,72 minuter. Bilen hade Nokian z G2-däck i dimensionerna 225/40ZR18 fram och 245/40ZR18 bak.

– Nokian z G2 reagerar snabbt på styrningen och har ett lågt rullmotstånd, vilket är särskilt viktigt på en elbil, säger Juha Pirhonen, utvecklingschef på Nokian Tyres.

Rekordkörningen skedde med en medelhastighet på 142 km/h och på



Den extremt kuperade och kurviga Nordslingan på Nürburgring är världens mest krävande racerbana.

den långa rakan nådde bilen en topphastighet på 238 km/h. I ett senare toppfartstest noterades 244 km/h. Energiförbrukningen vid rekordkörningen var 123 kWh/100 km,

vilket är cirka åtta gånger mer än vid normal körning.

Den extremt kuperade och kurviga Nordslingan är världens mest krävande racerbana, döpt till "Det Gröna Helvetet" av Jackie Stewart, sedan "den flygande skotten" trots vidrigt väder vunnit Tysklands Grand Prix 1968 med drygt fyra minuter före närmsta konkurrent.

Elsportbilen ERA har utöver det senaste banrekordet i Nürburgring även vunnit tävlingen Michelin Bibendum Challenge 2011 i Tyskland och i USA blev bilen tvåa i tävlingen Automotive X-prize 2010. Även i dessa tävlingar hade bilen Nokian z G2-däck. ■

## Snålare lastbilsdäck från Goodyear

LÄGRE DRIFTKOSTNADER och bättre våtgrepp är enligt Goodyear de stora fördelarna med de nya lastbilsdäcken Marathon+.

Styr- och drivaxeldäcken Goodyear Marathon LHS II+ och LHD II+ för fjärtransporter har det lägsta rullmotståndet hittills av alla Goodyears lastbilsdäck, med bättre våtgrepp än föregångarna utan ökning av slitage. De nya däckens rullmotstånd är sju procent lägre än före-

gångarnas och har framför allt uppnåtts genom en bättre slitbanelblandning kallad Sileflex, som har tagits fram på Goodyear Innovation Center i Luxemburg och består av en blandning av silikafyllnader och naturgummi av premiumkvalitet.

För en lastbil med trailer, med en bränsleförbrukning på 32 l/100 km, ett bränslepris på 1,20 euro per liter och en årlig körsträcka på 120 000 km, kan besparingen med en upp-

sättning av de nya däckerna – enligt Goodyear – bli 500 euro per fordon och år samt en minskning av CO<sub>2</sub>-utsläppet med 1 000 kg. ■



## Ny storlek

### GOODYEAR HAR INTRODUCERAT

ytterligare en storlek i OPTITRAC H+-sortimentet för skördetröskor. OPTITRAC H+ debuterade på marknaden i början av 2011, när de två första storlekarna IF800/70R32 CFO och IF800/75R32 CFO lanserades. Ytterligare en storlek, IF900/60R32 CFO tillkom senare och nu finns även IF680/85R32 CFO. ■



## Nytt mc-däck från Bridgestone

### MED LANSERINGEN AV

Battlax Hyper Sport S20 stärker Bridgestone sitt sortiment av motorcykeldäck för motorstarka maskiner från 600 till 1300 cm<sup>3</sup>. Battlax S20 är ett komplement till de tidigare Battlax BT-016 Pro och BT-016, som liksom S20 enligt Bridgestone "är utvecklade för att vara sportspecialister för väg och bana."

Nya Battlax Hyper Sport S20 finns tillgänglig i Europa från och med januari 2012 i fyra storlekar för fram- och sju storlekar för bakhjul. ■

## Sålda aktier

Michelin har sålt sina 15 195 587 aktier i koreanska däcktillverkaren Hankook för 405 miljoner euro, alltså knappt fyra miljarder kronor. ■

**DÄCK TEAM**

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

*Arne Petterson, Däck & Fälg i Trollhättan*

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

Vill du veta varför alla är så nöjda med Däckteam?

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

**Nu är vi 119 verkstäder runt om i landet!**

**DÄCK TEAM**

vet vilka däck du behöver



# Här är det störst risk för vinterkaos

Förra vinterns framkomlighetsproblem bedöms ha kostat 360 miljoner kronor. Här är de 16 större svenska vägar där det är störst risk för vinterkaos.

**PÅ UPPDRAG AV** tidningen På Väg har Trafikverkets experter gjort en sammanställning över de vägsnitt i Sverige där det finns störst risk för stora trafikproblem om det blir mycket snö. Riskvägarna finns i hela Sverige, men det är främst områden med kullar och backar samt områden med närhet till öppet hav som riskerar kaos.

Problemen med snökaos och stillastående trafik har ökat markant de senaste åren. Vintermånaderna 2007 stod trafiken helt stilla

2700000 fordonstimmar enligt Trafikverkets statistik. År 2010 var motsvarande siffra 3800000 timmar, alltså en ökning med 40 procent.

Enligt Trafikverkets bedömning orsakade förra vinterns framkomlighetsproblem en samhällsekonomisk kostnad på 360 miljoner kronor. Mellan 30 och 60 procent av problemen uppskattas ha berott på lastbilar med dåliga däck. 80 procent av de svenska och endast 57 procent av de utländska fordonen hade vinterdäck. ■

Halland	E6	Hallandsås
Västra Götaland	E20	Jonsered-Lerum
Örebro	E20	Finnerödja
Jönköping	E4	Jönköping-Gränna
Norrköping	E4	Stavsjö, Kolmården
Västernorrland	E4	Hudiksvall-Sundsvall (Harmånger, Gnarp, Jättedal)
Västernorrland	E4	Sundsvall-Härnösand
Västernorrland	E4	Skuleberget (Härnösand-Örnsköldsvik)
Västerbotten	E4	Hökmarksberget (Umeå-Skellefteå)
Värmland	E45	Stöllet-Malung (Lisskogsåsen)
Dalarna	E45	Orsa-Sveg (Höghed, Åmådalen, Noppikoski)
Jönköping	Rv31	Jönköping-Nässjö
Västra Götaland	Rv40	Göteborg-Landvetter
Jönköping	Rv40	Jönköping-Ulricehamn
Örebro	Rv50	Hällabacken, Lindesberg
Örebro	Rv50	Basttjärn, Silverhöjden

# Däckverkstad

**Brett sortiment med låga priser • Snabb och rikstäckande service**  
**Förmånliga serviceavtal**

## Balansering



### JOHN BEAN B9455

- Automatisk inläsning av fälgdiameter och avstånd mellan maskin och fälgkant.
- Aluminiumprogram med automatiskt viktplaceringsystem.
- Lämplig till medelstora däckvolymmer.

Pris från:

**28.900:-**

Leasingkostnad:

**666** kr/mån.\*  
(36 mån)

**Nyhet!**

**MED DIAGNOS!**



### JOHN BEAN BFH 2000

Den mest avancerade balanseringsmaskinen på marknaden. Speciellt anpassad för däckverkstäder med stora däckvolymmer. BFH 2000 är en balanseringsmaskin och diagnostisk utrustning med laserteknik: 5 CCD-kameror scannar däck och fälg från olika håll med en speciell 3D-laser. I en enda mätning läses alla data in och identifieras, eventuella brister i däck eller fälg diagnostiseras och dokumenteras med yttersta noggrannhet.

## Hjulinställning

### JOHN BEAN ARAGO 3D

**Extremt snabb kontroll av hjulvinklar, 5-8 min.**

- Självkalibrerande
- Automatisk synkronisering med lyftens rörelse
- Flyttbar mellan arbetsplatser
- 3D-bild på skärmen ger aktuell mätuppgift med anvisningar
- Reflekterande måltavlor på hjulen utan känslig elektronik

**SUCCÈN FORTSÄTTER...**

**Byt ut din gamla hjulinställare och få upp till 25 000:- i skrotningspremie**



## Montering

### JOHN BEAN T3000-20

- Klarar alla konventionella däck på marknaden
- Utrustad med överdimensionerad clinchlossare som skyddar från skador på fälg och däck
- Plastskydd på monteringshuvud och grippklar för skonsam däck- och fälghantering

Pris från:

**25.700:-**



### JOHN BEAN QUADRIGA 1000

- Helautomatisk
- Precision, kontroll och styrka är ledord för den nya däckmonteringsmaskinen Quadriga 1000.
- Enkel hantering av varje typ av hjul, konventionella, UHP och run-flat.
- Klarar hjul med fälgdiameter upp till 30" och 47" hjuldiameter.

Leasingkostnad:

**2.372** kr/mån.\*  
(60 mån)

\* Förhöjd 1:a månadskostnad. Restvärde.



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

Lovartsgatan 8 / 652 21 Karlstad / Telefon: 054 - 85 00 75 / Mail: [sun@sunmaskin.se](mailto:sun@sunmaskin.se)  
 Generalagent för: MAHA, John Bean, SUN Diagnostics och TEXA

Medlem av



Diagnosutrustning

Dynamometer

Avgasmätare

AC-stationer

Opacimeter

Balansering

Spårkontroll

Fordonslyftar

Hjulinställare

Bromsprovare

Däckmontering

Stötdämpartest

Färdskrivartestare

Rikstäckande service

## Akrediterad kalibrering

Vi är akrediterade att utföra kalibreringar av:

- Avgasmätare (bensin & diesel)
- Ljusinställare och ljusinställarplats
- Bromsprovare med tillhörande tryckgivare



Alla priser exkl. moms





# DE KÖR SÅ DET RYKER

Bilarna i dagens rally-VM är teknikvidunder med variabel fyrhjulsdrift, ställbara differentier och stötdämpare, bromskraftjustering, supermotorer, med mycket mera - men utan däck med rätt mönster och gummiblandning står de sig ändå slätt. **TEXT** Martin Holmes **FOTO** Michelin



**DU HAR SÄKERT** sett rallybilarna svischa förbi i tv-sekvenser – eller kanske på plats upplevt hur VM-cirkusens rallyekipage far fram i Värmlandsskogarna i Svenska Rallyts vinterlandskap, där förarna tar stöd mot snövallarna för att kunna köra lite fortare än det isiga underlaget egentligen tillåter.

Eller kanske var bilderna som satte sig på näthinnan hämtade från "Finlands GP", där bilarna flyger högt och långt efter alla länsmansryggar och förarna däremellan genar mer eller mindre djupt ner i dikeskanterna för att räta ut kurvorna – allt i ett svindlande tempo.

Bilderna kan också vara till exempel från serpentinklättring på smala asfaltvägar genom vinodlingar i Moseldalen, eller visa dammig framfart i stekande grekisk sommarheta över ofattbart steniga och gropiga "vägar" som inte tycks ha fått underhåll sedan Sparta föll.

Rally ställer som all motorsport hårda krav på däck. Ju bättre fäste de ger, desto fortare går det att köra. Däckens egenskaper sätter alltid en gräns för hur fort en kurva kan tas, en inbromsning kan göras och för hur snabb accelerationen ur en kurva kan bli.

Rally där man tävlar på samma vägar – men avstängda för övrig trafik – och under samma varierande förhållanden som möter vardagsbilister, har en särställning i bilspporten. Erfarenheter från utvecklingen av rallydäck kan i större utsträckning användas i konstruktionen av vanliga personbilsdäck.

Ändå är det inga standarddäck som rallyförare använder. Mönstren må likna standarddäckens, men bland annat är gummit betydligt mjukare, eftersom det ger bättre fäste.

Mjukare gummi slits snabbare – hur mycket snabbare beror främst på vägbanan och omgivningens temperatur. Men rallydäck behöver idag ha en livslängd på mindre än tio fullfartsmil. Vid nästa servicestopp byter man ändå runt om. Däcken behöver inte vara slut, men de har gett sitt bästa även om mönsterdjupet fortfarande är lagligt med god marginal.

Så här är det för de större, mer professionella teamen. Privatförare kan/måste däremot ofta köra ett flertal tävlingar på en och samma omgång däck.

Till synes är det vinterdäck som gäller året om i rally – dubbade på

is och snö, odubbade annars. Mönstren är olika för barmark, snö och is, men grovt mönstrade däck ger bästa fästet både på grus och snö.

Ett viktigt undantag är asftrallyn. I Sverige-Norge-Finland förekommer de knappast. Men i Danmark och nere på kontinenten är de desto vanligare och i VM-serien körs ungefär en tredjedel av deltävlingarna på asfalt.

På asfalt är det liksom i banracing breda däck med lite eller inget mönster som gäller. Helt omöstrade däck, så kallade slicks, ger bäst fäste så länge asfalten är torr och ren. Annars gäller mer eller mindre mönstrat och i många tävlingar – däribland VM – är slicks inte längre tillåtna.

### Två tillverkare

I fjol och av allt att döma även i år hittar man bara två däcktillverkare – jätten Michelin och lilla DMack – på VM-arenan, där ett snö-, ett grus- och ett asfaltdäck i förväg ska klassas in av Internationella Bilsportförbundet, FIA, för att få användas. Grus- och asfaltdäcken får finnas i två olika mjuka gummiblandningar, så att anpassning kan göras efter olika klimat- och väderförhållan-

den. Gällande gummiblandning för respektive grusrally ska dock fastläggas i god tid före tävlingen.

Någon egentlig konkurrens mellan Michelin och DMack har det inte varit fråga om hittills. Samtliga toppteams körde ifjol på Michelin. Lika förutsättning däckmässigt gällde i VM även den föregående treårsperioden 2008–2010, då Pirelli var ensam leverantör.

Tidigare rådde konkurrens mellan de två märken som helt dominerat i VM-sammanhang de senaste tjugo åren, en period då inga andra däckfabrikat vunnit i VM. Michelin marknadsförde dock under några år sina rallydäck som BF Goodrich.

Att ett fabrikssteam som Audi för 30 år sedan använde såväl Kléber-, Pirelli- som Michelin-däck på Hannu Mikkolas vinnar-Quattro i Finska rallyt är extremt ovanligt i VM-historien och har inte hänt sedan dess. Men olika tillverkares däck kan skilja i prestanda på olika typer av grusunderlag – torrt, hårt, lösgrusigt, mjukt, vått eller lerigt – och att kunna byta typ och fabrikat allteftersom förhållandena skiftar är en fördel.

Mikkolas Jyväskylä-seger 1982 var senaste gången någon annan ▶





” Erfarenheter från utvecklingen av rallydäck kan i större utsträckning användas i konstruktionen av vanliga personbilsdäck.



► större däcktillverkare än Michelin och Pirelli vann i VM. I Svenska rallyt har dock vid några tillfällen specialtillverkade nordiska vinterallydäck vunnit mer eller mindre officiellt. Michelins och Pirellis däck har ofta dubbats av svenska specialister som Björn Sjunning, Kenneth Hermansson, Björn "Lappen" Hagström och inte minst Däckproffsen i Växjö. De senare har i många år även skött dubbingen av Michelin/BF Goodrich-däck för Monte Carlo-rallyt.

### Runt 400 dubb per däck

Dubbdäck introducerades tidigt i rallysammanhang och under en period använde man i varje däck över 1 000 kraftiga rallydubbar med halvcentimetersutstick. Idag gäller runt 400 dubb per däck och i bland annat Monte Carlo-rallyt gäller standarddubb med ett par millimeters utstick.

Med limning sitter dubbarna fast trots hårdare belastning per dubb. För några år sedan introducerade Pirelli en ny teknik där dubbarna bakas in direkt under däcktillverkningen, vilket ytterligare förbättrar slitstyrkan.

Svenska Rallyts vintervägar som normalt körs två gånger under täv-

lingen, blir ofta så uppkörda att man är nere i grusytan och då slits och krängs dubbarna extra hårt. Samma kan situationen vara i Monte Carlo-rallyt, där underlaget under det eventuella snö- och islagret alltid är asfalt.

Monte-sträckorna startar också regelmässigt nere i en dal, klättrar över ett bergspass och går i mål nere i nästa dal. Föret växlar oftast från torr asfalt i starten till våt asfalt efter ett antal kilometers klättring. Några kilometer före, över och efter passet väntar eventuellt snö och is, men då kan däckerna redan ha hunnit gå varma och dubbarna vara rejält slitna eller ha lagt sig ned.

I Monte Carlo-rallyt har reglerna ofta tillåtit val mellan en rad olika däcktyper – slicks, snödäck och så kallade intermediates, samtliga i flera varianter med och utan dubbing.

### Handskurna mönster

Under ett par årtionden skar man mönster helt eller delvis för hand på serviceplatserna mellan sträckorna. Mönstret kunde anpassas direkt efter de förhållanden som väntade, och med speciella verktyg och hantverksskicklighet gick arbe-

tet snabbt och med precision.

En tidig seger för denna typ av hantverk tog fransmannen Bernard Darniche, när han på skurna slicks spurtade förbi Björn Waldegård på sista sträckan i Monte Carlo-rallyt 1979.

Att köra snödäck på torr asfalt kan lätt kosta en minut per mil. Å andra sidan är det lätt att tappa en minut med slicks på en kilometer is eller snö, för att inte tala om den extra risken att köra av eller fast.

Monte Carlo-rallyt har genom åren varit den stora utmaningen i däckhänseende. De stora teamen har förutom ett omfattande sortiment däck även haft isnotekipage som rekognoserat sträckorna åt sina fabriksförare så sent som möjligt före start. I kombination med specialbeställda väderprognoser och löpande rapporter från observatörer ute längs sträckorna, som mäter luftens och vägbanans temperatur, gör förare och team sina däcksväl. Ibland väljer man att ta ombord två reservdäck av annan typ, till exempel om ett par sträckor med olika förhållanden ska köras mellan två servicetillfällen.

Rallydäcken har utvecklats enormt sedan VM instiftades – först för bilmärken 1973 och 1979 även för förare.

De första VM-åren var Dunlop med och utmanade Michelin och Pirelli.

Reglerna för däck var ganska fria och teamen bytte fabrikat efter vad man bedömde som bäst för varje tillfälle. Ofta hade man inte kontrakt med visst däckfabrikat och hade man det kunde man ju slipa bort märkningen om man valde ett konkurrentdäck.

Så är det minsann inte idag i rally-VM, då varje däck följs elektroniskt och både FIA och däcktillverkaren har full koll på var däckets finns och hela dess historia. Det duger inte längre att låna ut ett däck till en teamkompis som fått punktering. Det duger inte ens att lämna ett söndertrasat däck efter sig. Alla däck ska checkas in och lämnas tillbaka till leverantören.

När Max Mosley – engångs-Ronnie Petersons stallchef – tillträdde som FIA-ordförande i början av 1990-talet reagerade han mot däckutvecklingen i rally som innebar att tusentals däck producerades för varje tävling. Bara några hundra användes. Resten gick direkt till återvinning.

På 1960-talet försökte tillverkarna anpassa standarddäck för rallybruk, men sedan började däckfabrikanter i allt större utsträck-

” Monte-sträckorna startar regelmässigt nere i en dal, klättrar över ett bergspass och går i mål nere i nästa dal. Föret växlar oftast från torr asfalt i starten till våt efter ett antal kilometers klättring.





” Sébastien Loeb, mästare åtta år i rad, och hans Citroën-team har kanske bäst av alla förstått och utnyttjat att moderna rallybilar och -däck är snabbare med mindre sladd.

ning utveckla specialdäck för rally, bland annat med målet att ta fram punkteringståliga däck. Dunlop och senare Pirelli tog fram däck med extra hårda sidor, som skulle hålla formen bättre och inte lossna från fälgen när de förlorade luft.

Michelin valde en annan väg med sin mousselösning – ett poröst gummiskum som vid normalt däcktryck låg pressat i fälgens inre. Vid punktering expanderade moussen och höll upp ett visst tryck i däck, tillräckligt för att köra någon mil i nära fullfartstempo till mål på specialsträckan.

I slutet på 1980-talet var systemet introducerat i rally-VM och ekipage med ett punkterat däck sågs vinna en och annan specialsträcka. Mousse-däcken var en del av rally-

VM under närmare tjuugo år, men är förbjudna sedan 2008. För att söka begränsa kostnaderna att tävla i VM har under de senaste decennierna restriktioner införts på antalet däck ett ekipage får använda under en tävling, och man har inte längre ett enormt spill av däck som oanvända går direkt till återvinning. Men att gå så långt som till Max Mosleys idé framkastad för tjuugo år sedan – att de tävlande utöver reservdäck inte skulle få byta däck alls under en tävling – är knappast aktuellt.

När alla numera i princip kör på samma däck – utom möjligen i asfalt-rallyn där två olika mjuka gummi-blandningar kan stå till buds och teamen ibland leker kurrägömma för att försöka dölja för varandra vilka däck de lägger på vid service



Både FIA och däcktillverkaren har full koll på var däcken finns och hela dess historia under rally-VM. Alla däck ska checkas in och lämnas tillbaka till leverantören.

## ” Visst finns det fortfarande taktik med i spelet – till exempel hur mycket man ska spara på däcken till den från ifjol nya Power Stage, där extra VM-poäng står på spel.

► – blir det taktiska spelet inte det samma som tidigare.

Men visst finns det fortfarande taktik med i spelet – till exempel hur mycket man ska spara på däcken till den från ifjol nya Power Stage, där extra VM-poäng står på spel. Teamens ingenjörer försöker balansera bilarna så att däcken håller jämna prestanda alla de 80 kilometer specialsträcka som kan bli aktuellt att köra mellan däckbyten – och tankning.

Nytt för i år är också att bara ett reservhjul tillåts. I många år har teamen annars kört med två reserver och kunnat skifta mellan två sträckor till två nya och de två minst dåliga däcken.

### Snabbare utan sladd

Sedan några år sladdar rally-VM-förarna mindre än förr, bland annat för att minska slitaget, men också för att moderna rallybilar och -däck är snabbare med mindre sladd. Sébastien Loeb, mästare åtta år i rad, och hans Citroën-team har kanske bäst av alla förstått och utnyttjat detta.



Endast ett reservhjul tillåts i 2012 års rally-VM.

Säsongen 2012 gör Monte Carlo-rallyt comeback i VM (17–22/1) och Svenska Rallyt – eller officiellt Rally Sweden – följer närmast i kalendern (9–12/2). Fem fabrikssteam kommer till Värmland och Karlstad, men bara två eller möjligen tre torde ha med slutsegern att göra.

Citroën, med Sébastien Loeb som försteförare och Mikko Hirvonen nyligen värvad från Ford, lär inte ge mycket tillbaka på pengarna. Ford

ställer upp med Jari-Matti Latvala och förre världsmästaren Petter Solberg och den satsningen ger nog heller inga höga odds. En slant på Mini, med bland andra svenske STCC-proffset Richard Göransson bakom ratten i en av bilarna, lär däremot bli en högoddsare, om än inte i närheten av de odds som kan väntas för P-G Andersson i det malaysiska bilmärket Proton.

Sébastien Ogier har lämnat Citroën för Volkswagen som går in i VM, men först från 2013 och då med en Polo R WRC. Till dess får Ogier hålla tillgodo med en Skoda Fabia från den inte fullt lika vassa Super 2000-klassen.

I Sverige har vi under en treårsperiod haft enhetsdäck i SM med Pirelli som leverantör. Det har dock inte varit samma däck som Pirelli levererat till VM.

### SM öppet för alla däck

I år återgår SM till att vara öppet för alla däcktillverkare-/importörer som klassar in däck – sommar- och/eller vinter, nya däck såväl som regum-

merade. Ett dussintal eller flera fabrikat är registrerade hos Svenska Bilspportförbundet, SBF, såväl på sommar- som vinterdäcklistan. På de senaste listorna hittar man Michelin/BF Goodrich, Pirelli, Yokohama, DMack, Dunlop, Kumho, Hankook, Avon, Silverstone, Lappi, Acxor, Black Rocket, Joki, MRF, Adaptor, Toyo, Matador, Elite, AGI-Gullabo, Indy Sport och Rambo.

För sommardäck gäller FIA:s regler om max 9 tums bredd och 650 mm diameter. Mönstret ska uppta 17–41 procent av slitbanans yta med max 9 mm spaltbredd. Mönsterdjupet ska vara minst 5,5 mm.

För vinterdäck gäller FIA:s regler om dimensioner och mönster. Max 20 dubb per längddecimeter slitbana är tillåtet och de dubbarna, som bara får köras på väg i samband med deltagande i tävling, är kraftigare än vardagsbilistens med en längd på 20 mm, vikt på 4 gram och normalt monterad med ett utstick på 4–7 mm. Dubben ska slås i utifrån och kompletteringsdubbnig är inte tillåtet under pågående tävling. ■

## WRC WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

### Tävlingar 2012

Rallye Monte-Carlo	17–22 januari
Rally Sweden	9–12 februari
Rally Mexico	8–11 mars
Rally Portugal	29 mars–1 april
Rally Argentina	27–29 april
Acropolis Rally	25–27 maj
Rally of New Zealand	22–24 juni
Rally Finland	2–5 augusti
Rallye Deutschland	24–26 augusti
Rally of Great Britain	13–16 september
Rallye de France – Alsace	4–7 oktober
Rally d'Italia	18–21 oktober
Rally de España	8–11 november



# Spanska medier pluggade svensk trafiksäkerhet

**TRAFIKÖVNINGSBANAN** Gillinge norr om Stockholm hade ovanliga "elever" en dag i höstas. Ett dussintal spanjorer från sex TV-team och två dagstidningar fick praktiskt prova på att bromsa och sladda på halkövningsbanan, och dessa praktiska övningar varvades med teoretiska lektioner om svensk trafiksäkerhetsarbete med tyngdpunkten på "Nollvisionen".

Besöket arrangerades inom ramen för Vision Zero Initiative, ett projekt där Trafikverket och Exportrådet samarbetar för att erbjuda kunskap, produkter och tjänster till behövande företag och länder. Förutom besöket på Gillingebanan åkte den spanska delegationen runt i Stockholmstrakten och studerade olika trafiklösningar, som 2+1-vägar, cirkulationsplatser och andra olika aspekter av

svenskt trafiksäkerhetsarbete.

– Besöket blev en succé. Deltagarna var mycket nöjda med att få studera hur vi i Sverige arbetar med drift och underhåll av våra vägar, med vinterväghållning och däckfrågor, berättar Trafikverkets Patrik Magnusson, som är projektledare för Vision Zero Initiative.

Däckfrågor hanterades av experter från Vectura och Trafikverket. ■



Besöket blev en succé. Deltagarna var mycket nöjda med att få studera hur vi i Sverige arbetar med trafiksäkerhet.

## 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!



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

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



Däckspecialisternas Riksförbund

Stockholm 2011-11-01

Transportstyrelsen  
Generaldirektören  
Vikboplan 7  
601 73 Norrköping

Näringsdepartementet  
Infrastrukturministern  
103 33 Stockholm

### Krav om återställd dubbdäckstid

Däckspecialisternas Riksförbund – DRF har tidigare i brev (2011-02-01 och 2011-03-07) begärt att dubbdäckstiden på våren skall återställas. Vi har dessutom varit uppe i Borlänge och naturligtvis besökt Regeringskansliet, hittills dock utan framgång.

Hösten 2009 presenterade vi en konsekvensanalys angående förkortad dubbdäckstid. Ingen myndighet hade gjort någon sådan analys, trots att det är ett lagkrav (SFS 2007:1244). Vår analys ledde till att Arbetsmiljöverket ställde sig på vår sida. Inte nog med det, vi stöttas av Biluthyrarna, Företagarna, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande – NTF, Sveriges Åkeriföretag, Transportarbetareförbundet, TransportGruppen

Som argument mot oss har anförts dåvarande Vägverkets lägesrapport 2009 om vinterdäck. Där fanns ett försök till samhällsekonomisk analys av olika åtgärder för att minska dubbdäcksanvändningen. Någon konsekvensanalys enligt SFS 2007:1244 hade dock inte gjorts, i synnerhet inte angående förkortad dubbdäckstid. Muntligen har framförts att det skulle finnas andra parter som skulle ha påstått att den förkortade dubbdäckstiden inte skulle utgöra något problem, vare sig för privatpersoner, företag eller för däckverkstäder. Vilka de uppgiftslämnarna skulle vara och vilka fakta de i så fall skulle ha presenterat har vi inte fått veta. Vi konstaterar därför att DRF:s analys är den enda fakta som existerar.

Regeringen har gått vidare med kommunernas befogenheter och trots tvekan från Transportstyrelsens sida gett dem rätt att införa hela miljözoner mot dubbdäck. Stockholms stad med flera kommuner har blivit rikligen bönhörda. Gå nu även oss till mötes, återställ dubbdäckstiden på våren!

Däckspecialisternas Riksförbund – DRF  
Med vänlig hälsning

Anders Karpesjö, VD  
[anders.karpesjo@drf.se](mailto:anders.karpesjo@drf.se), +46708560405

Däckspecialisternas Riksförbund – DRF  
Byängsgränd 6, Box 90114, 120 21 Stockholm  
Tel: 08 - 5060 1050. Fax: 08 - 5060 1051. [info@drf.se](mailto:info@drf.se) [www.drf.se](http://www.drf.se)

## Brev från DRF

Det första av DRF:s tre brev om krav på återställd dubbdäckstid skickades för snart ett år sedan, den 1 februari 2011. Det tredje och senaste (ovan) skickades tio månader senare, den 1 november 2011.

## Svar till DRF

DäckDebatt har reserverat plats för brevsvår från Transportstyrelsen och Näringsdepartementet. Vid tidningens pressläggning hade varken Transportstyrelsen eller Näringsdepartementet bemödat sig att svara.

KISTAMÄSSAN - STOCKHOLM

FORDONS-  
VERKSTAD 2012  
17-18 JANUARI

Fordonsverkstad 2012

# Mässa för hela branschen

EasyFairs ändrar inte ett vinnande koncept men finjusterar här och där. Fjolårets Bilverkstadsmässa blev en framgång. Följaktligen får den en efterföljare i år, men nu heter den Fordonsverkstad 2012: öppnar 17 januari och pågår i dagarna två. **TEXT** Arne A Jansson



**ATT MÄSSAN BYTT** namn från "bilverkstads-" till "fordons-" öppnar för mera plats även åt tyngre fordon och därmed fler utställare och besökare än 2011.

De två dagarna är en strålande chans för aktörer i fordonsbranschens alla discipliner att få en helhetsbild av vad som rör sig i branschen och vilka nyheter som väntar bakom hörnet.

Verkstadsutrustning av alla de slag - lyftar, svets, handverktyg, reservdelar och inte minst däck och fälgar - kommer att finnas på mässan, exponerat av ett hundratal utställare.



Håkan Lundstedt, vd Mekonomen.

Förutom utställningen arrangeras också en rad seminarier. Bland andra kommer Mekonomens vd Håkan Lundstedt att under första utställningsdagen berätta om vad som lett till att hans företag utvecklats till Skandinaviens största butikskedja för reservdelar och verkstäder.

- Man måste våga utmana och framför allt tänka nytt, kommer han bland annat att säga.



Linda Tolind, motivlackerare.

Motivlackeraren Linda Tolind, som motivlackerar allt och inte minst motorfordon i sin studio i Njurunda, framträder i full aktion och demon-

strerar sina färdigheter. Hon gav upp en karriär inom foto och reklam i Norge och flyttade hem till Sverige och slog sig på motivlackerering med stor framgång. Bland kunderna finns flera racingstall, bland andra Volvo stcc.

Andra attraktioner är att en rad utställare andra mässdagen visar den senaste tekniken att fixa en kvaddad bil. Man demonstrerar bland annat nya tekniker att få ut bucklor i plåt, hur man lagar plastdetaljer, med mycket mera.

Fredrik Sidahl, som är ny vd för Fordonskomponentgruppen, håller ett föredrag om mångsidigheten i komponentbranschen. FKG organiserar 230 företag i hela Skandinavien, alla verksamma på något sätt med fordonskomponenter.



Fredrik Sidahl, vd FKG.

DäckDebatt har talat med några företrädare för däckbranschen och frågat dem vad och varför de ställer ut i Kista och vad de väntar sig av mässan. Svaren finns på nästa sida. ▶



### Ulf Kahari Däckforum 2000 AB

– Vi vill växa i Stockholm. En stor del av den svenska befolkningen bor i Stockholm/Mälardalen och därmed lika stor del av våra presumtiva kunder. Vi har precis köpt en depå i Spånga för att etablera oss i regionen. Framst ska vi visa Tomason-fälgar och däck från Marangoni och Maxxis på mässan.



Däckforum 2000 kommer bland annat att visa däck från Marangoni i sin monter under Fordonsverkstad 2012.



### Karl Fredrik Jonsson Punkteringsfritt Sweden AB

– Vår stora produkt är Ride-On, däckbehandlingsmetoden som säkrar däcken mot den vanligaste formen av punkteringar. Ett kevlargel sprutas in i däcken och tätar och vulkar hålet om man skulle köra på en spik eller en skruv. Vi visade upp produkten och behandlingen på mässan förra året och fick stor uppmärksamhet från alla håll. Nu kommer vi tillbaka till Kistamässan.



FOTO Arne A. Jansson

### Ari Harjunpää NDF AB

– Det är viktigt att träffa återförsäljare som täcker en stor del av landet och det gör vi på Kistamässan. Vi ställer ut aluminiumfälgar som ju är en grundsten men också bara del av allt i vårt sortiment. Vi visar också AutoSock, den moderna varianten av snökedjor som tar liten plats i bagageutrymmet och som är lätt att sätta på och ta av, ett bra sätt att ta sig loss när man kört fast i snön. Slirskyddet av textil är en norsk uppfinning från 1990-talets mitt.



FOTO Arne A. Jansson

Det är lätt att kränga på AutoSock på ett drivhjul och ta sig loss ur snö och is. För att komma åt runt hela hjulet behöver man bara rulla bilen ett par decimeter.

– I år lanserar vi också en helt ny bluetooth-handsfree för mobiltelefon. Den fästs på backspeglens och i spegeln visas all information som man annars ser i telefonens display. Vi satsar inte bara på däck och fälgar, vi har också en rad tillbehör som vi funnit vara praktiska i bilen.



FOTO Arne A. Jansson

Backspeglens med Blue Tooth-handsfree kläms över originalspegeln i bilen. Spegeln letar upp telefonen och installerar sig själv. I spegeln exponeras uppriparande nummer eller namn och en högtalarröst talar också om vem som ringer om vederbörande finns i telefonboken.



Micrologistics nya däcklyft Eco är en smidig och lättarbetad hjälpreda som spar mekanikernas ryggar. Genom att centralbromsen slopats har den kunnat bli cirka 19 procent billigare än föregångaren.



### Jeanette Edman Micrologistic AB

– Vi ställer ut alla våra däckhanteringsprodukter. Vi är stolta över att kunna visa vår nya svensktillverkade skruvdrivna elektriska däcklyft Eco, som hade premiär i våras. Genom att centralbromsen slopats är den nya däcklyften omkring 19 procent billigare än föregångaren.

– Bilhjul blir ju tyngre och tyngre. Eco underlättar hanteringen när den håller hjulet på plats i arbetsvänlig höjd medan det bultas fast. Bultarna och annat arbetsmaterial kan läggas på en liten hylla.



### Peter Karlström Euromaster AB

– Som en av de ledande grossisterna inom däck, fälgar och tillbehör vill vi utvecklas långsiktigt tillsammans med våra kunder. Av våra sex lokala depåer finns en i Älvsjö i Stockholmsområdet. Att vara med på Kistamässan är ett mycket bra tillfälle att visa vårt sortiment inför vårsäsongen.



### Andie Lahdo ABS Luxury Wheels

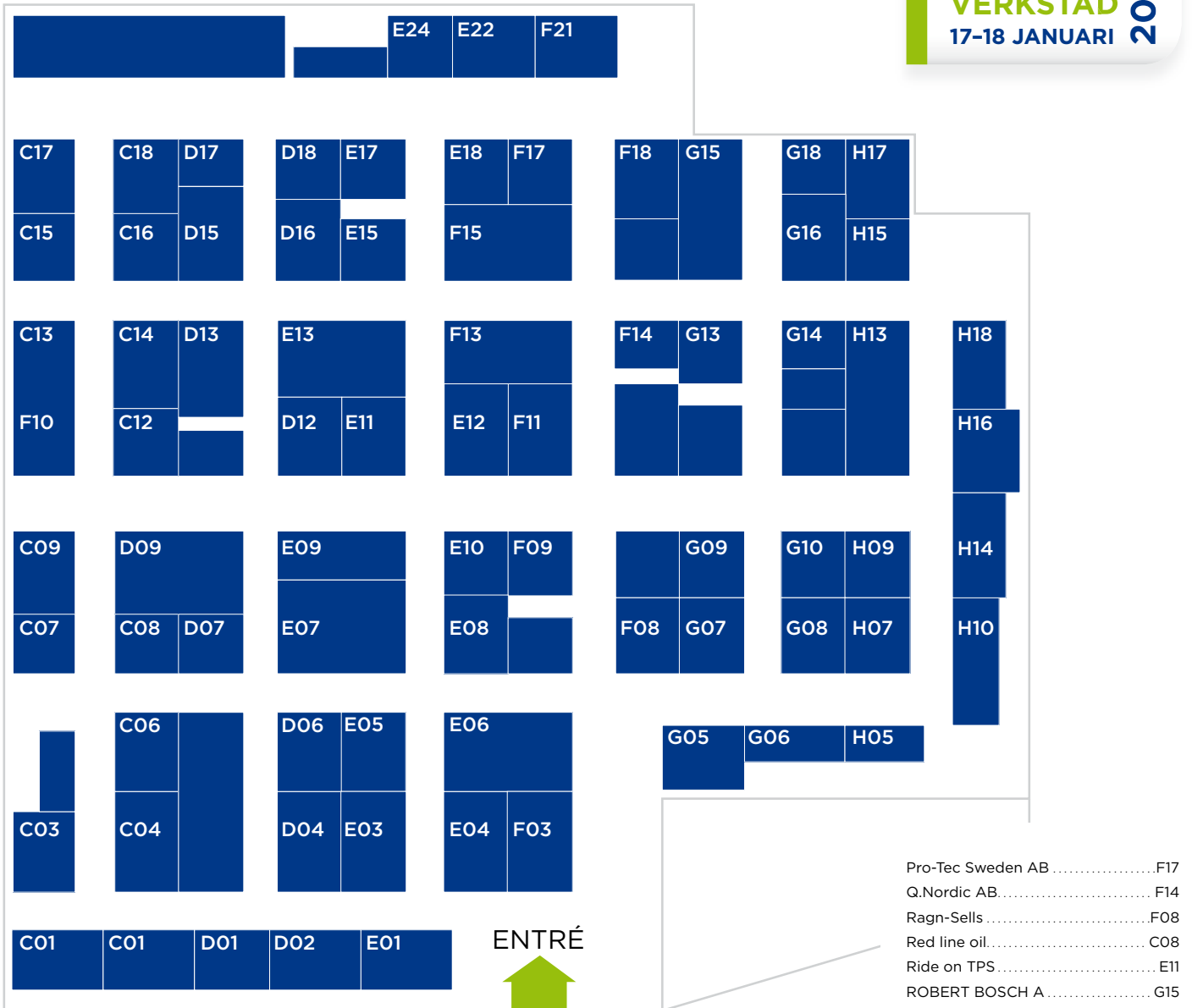
– Vi satsar på att visa våra fälgar och vår patenterade ABS-kona, som minimerar lagerhållningen av fälgar utan att man behöver göra avkall på att kunna täcka alla behov. Fälgarna har standardiserat placerade litet större bulthål än normalt och konorna har excentriskt placerade hål i rätt dimension för hjulbultarna. Tack vare att både de stora hälen i fälgarna och konorna har splines kan man enkelt fixa rätt fälg till varje bilmodell. Bult-hålen hamnar rätt för alla bilar.



Fälgarna från ABS Luxury Wheels har stora bulthål...



... i vilka konor med excentriska hål inpassas med splines. På det sättet kan lagerhållningen av fälgar minimeras. Fyrhåls fälgar kan anpassas till alla bilmodeller med fyra bultar, femhåls till alla med fem etcetera. Andie Lahdo har uppfunnit och fått patent på den excentriska konan som kan minska behovet av fälgar i lager och ändå erbjuda fälgar till alla bilar.



ABS Luxury Wheels.....	H10	Datalogic.....		Lidköpings Carpart AB.....		Pro-Tec Sweden AB.....	F17
ACtronics.....	G11	DBV.....		LOOSER.....	C15	Q.Nordic AB.....	F14
Alentec & Orion AB.....	D12	Dometic Scandinavia AB.....	D13	MAHA.....		Ragn-Sells.....	F08
Alesco Int AB.....	C07	Däckforum 2000 AB.....	G05	Mascot work wear.....		Red line oil.....	C08
AMPRO Verktyg.....		Ecotechnics.....		Mastercool.....		Ride on TPS.....	E11
ANEST IWATA Scandinavia AB.....		Euromaster AB.....	G08	MECA Car Parts AB.....	F13	ROBERT BOSCH A.....	G15
AP Wear AB.....	C05	FACOM Verktyg.....		Mekonomen Detaljist AB.....	E03	RODCRAFT.....	
Atlas Copco Compressor AB.....	G14	Gelins-KGK AB.....	D18	Mekonomen Detaljist AB.....	E04	Romess.....	
Auto Tools i Nacka AB.....	C17	GESAB Garage Equipment Service.....	C13	Micrologistic AB.....	E01	RPM Service AB.....	D01
Autoglas Grossisten Norden AB.....	G07	Glas-Weld System AB.....	F09	Midtronics testinstrument.....		Seab AB.....	G13
Autometric AB.....	E21	Globa Batterier AB.....	F10	Mikuni.....		SGA AB.....	C01
AutoSock.....		Henkel Norden AB.....	E10	Motor-Magasinet.....	F11	Spiken Service AB.....	H15
Autotek AB.....	G10	HITACHI EI och Batterimaskiner.....		Motor-Wallin AB.....	D02	SSI Schäfer.....	F21
Autoverktyg i Borås AB.....	D15	Indeco AB.....	D16	ND Däckmaskiner AB.....	E06	STAR.....	
BDS Vi tar hand om bilen.....	C04	Indeco Kalibrering.....		ND Däckmaskiner AB.....	E05	STARTA AB.....	D11
Bil & Verkstad.....	D17	INFOFLEX Affärssystem.....		NDF AB Nya Däckfyndet.....	H14	Sun Maskin & Service AB.....	D09
BNT Teknik & System AB.....	E22	Infoflex Data AB.....	C09	Nederman Sverige AB.....	D07	Svenska Lager slab AB.....	F18
Boier Bilverktyg AB.....	C06	INFOFLEX VERKSTAD.....		NFD Car Care Line.....		Svenska Pang Produkter AB.....	F07
Car-O-Liner AB.....	E08	INGERSOLL RAND Tryckluftsmaskiner.....		Norlub AB.....	E18	Swedol AB.....	F12
CareMaxx.....		Jacktech USA.....		Normteknik i Sverige AB.....	E17	TeijoViverk AB.....	C16
Castrol Professional.....	H13	John Bean.....		OPUS BIMA AB.....	E07	TEXA.....	
CMS.....		Kalori.....		Panasonic Toughbook.....	G09	TOOL Trade AB.....	C14
Compiler AB.....	G06	Kleebblatt.....		Pentosin.....		Traceline.....	
Continova AB.....	F15	Kosei.....		Pentotrolly.....		Turbohuset AB.....	H18
CPS.....		Kransens Gummi.....	H09	PIVAB International AB.....	C18	TyreNova B.V.....	H05
Ctek Sweden AB.....	E24	Leffes Bilservice i Taberg AB.....	F16	Pro Spot Europé.....	C12	Ubdirekt.....	C03
						UnoBench AB.....	E15
						Valeryd Invest AB.....	D04
						Verktygsboden Erfilux AB.....	E12
						WAECO.....	
						Wallmek i Kungälv AB.....	F03
						WashMaxx.....	
						Winassist System AB.....	E09
						Würth Svenska AB.....	E13



# Däckskolan 1 - Kursplan 2012

Däckskolan ingår som ett kompetenskrav i DRF:s auktorisation. Däckskolan syftar till att skapa en branschgemensam lägsta kunskapsnivå. De av medlemmarnas personal som sedan högst fem år tillbaka helt eller delvis arbetar i medlemmens däckverkstad Servicegrad A (personbil, lätt lastbil) skall ha gått DRF:s Däckskolan eller ha en dokumenterad likvärdig utbildning.

Kurs	Ort	Datum
Däckskolan 1	Malmö	16-17 januari
Däckskolan 1	Kungens kurva	16-17 januari
Däckskolan 1	Jönköping	30-31 januari
Däckskolan 1	Karlstad	7-8 februari
Däckskolan 1	Sundsvall	13-14 februari
Däckskolan 1	Falun	27-28 februari
Däckskolan 1	Helsingborg	5-6 mars
Däckskolan 1	Luleå	7-8 maj

# Däckskolan 2 - Kursplan 2012

Du som ska gå Däckskola DS:2 ska ha minst två års yrkeserfarenhet i branschen och ha gått Däckskola DS:1 eller annan likvärdig utbildning. Utbildningen genomförs under två dagar och det är starkt önskvärt att du innan kursstart bekantar dig med kursdokumentationen. På det sättet kan du med dina erfarenheter även bidra till en konstruktiv diskussion under kursdagarna. Däckskola DS:2 erbjuder dig en dokumenterad kunskapsnivå. Kursen omfattar industri och buss/lastbilsservice - tyngre fordonservice i stationär verkstadsmiljö

Kurs	Ort	Datum
Däckskolan 2	Kungens kurva	18-19 januari
Däckskolan 2	Sundsvall	15-16 februari
Däckskolan 2	Falun	29 februari-1 mars
Däckskolan 2	Helsingborg	5-6 mars
Däckskolan 2	Linköping	12-13 mars
Däckskolan 2	Luleå	7-8 maj

---

## Däckspecialisternas Riksförbund DRF

Byängsgränd 6, Box 90114, 120 21 Stockholm

Tel: 08-50601050 | Fax: 08-50601051

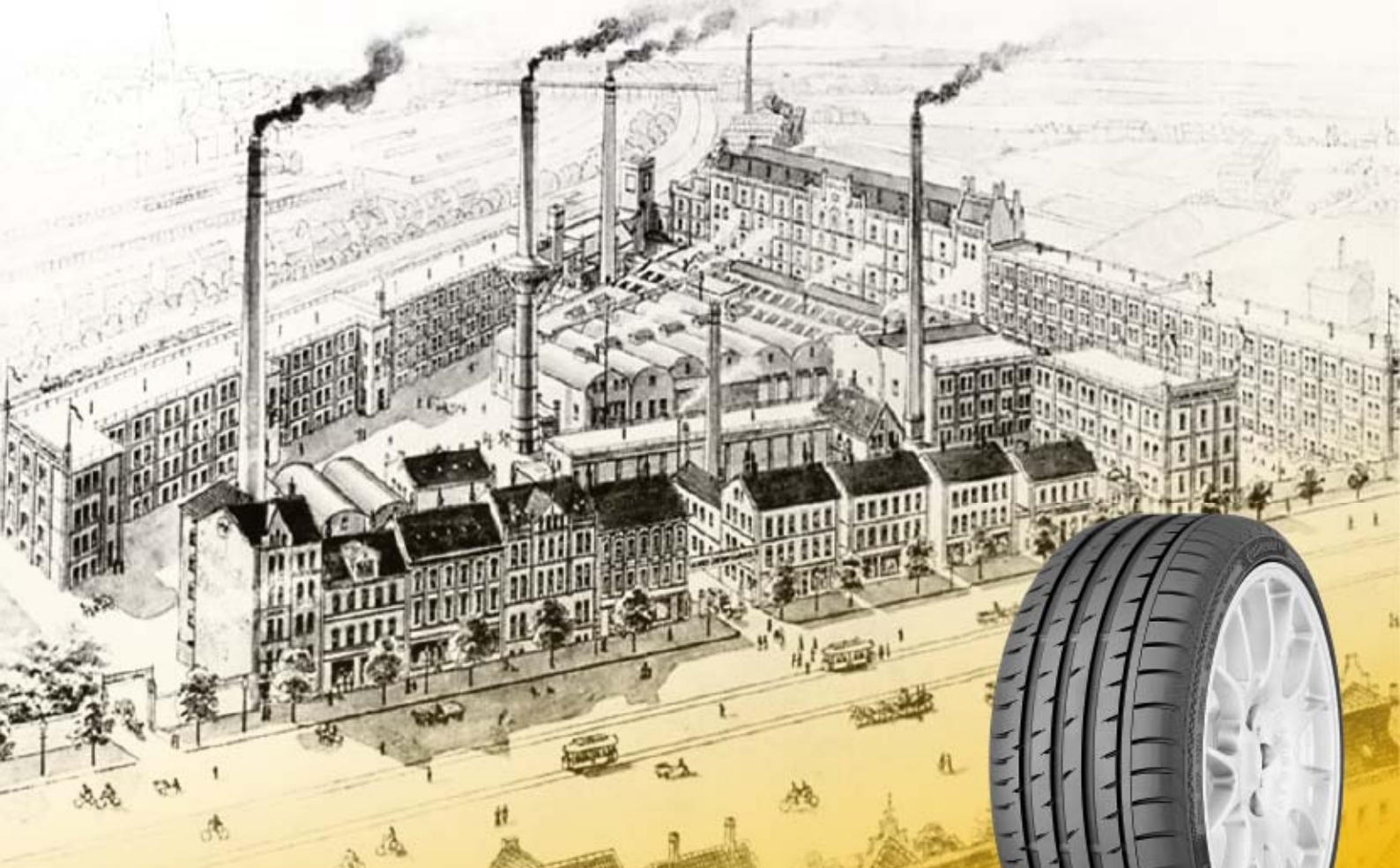
info@drf.se | www.drf.se





# Från kautschuk och guttaperka till ContiSportContact

I begynnelsen, närmare bestämt för 140 år sedan, var det "kautschuk und guttaperka". I dag handlar det om 160 000 medarbetare i 46 länder och en omsättning på drygt 26 miljarder euro.



Historisk bild över första produktionsanläggningen i Hannover. Idag ligger Continental AG:s huvudkontor på samma adress.



**NÄR** "Continental-Caoutchouc & Gutta-Percha Compagnie" grundades den 8 oktober 1871 producerade cirka 200 medarbetare i huvudsak mjuka gummivaror och gummehandskar, även om solida däck för vagnar redan då var en del av produktportföljen.

Idag är Continental en av världens ledande leverantörer till fordonsindustrin. Cirka 160 000 medarbetare i 46 länder skapar fordonsrelaterade produkter som under 2010 såldes för mer än 26 miljarder euro. Mest känt är Continental förstärkt för sina bildäck. Sedan 2007 är Continental marknadsledande när det gäller personbilsdäck i Europa och drygt 30 procent av alla nyutvecklade europeiska bilar rullar ut ur fabriken på "Conti-däck".

Företaget grundades av nio bankirer och industrimän baserade i Hannover, Tyskland. Det ursprungliga kapitalet var cirka 300 000 daler, vilket med dagens köpkraft och valuta motsvarar cirka 6,3 miljoner euro. Efter två års byggtid stod huvudfabriken i Vahrenwald-

området i Hannover klar. Där ligger huvudkontoret än i dag.

### Svår start

Företaget hade en svår start på grund av väl etablerade konkurrenter och vilt fluktuerande råvarupriser. Det första budgetåret slutade med förlust. Men att fortsatt fokusera på vad som på den tiden fortfarande var en ny teknik med mjuka gummiprodukter visade sig vara en förnuftig strategi.

En betydande del av den tidiga framgången berodde framför allt på en cykelboom som skapade en blomstrande marknad för solida gummidäck under 1880-talet. I mitten av decenniet växte Continental och blev marknadsledare – inte bara i Tyskland utan även i Frankrike och Storbritannien.

### De första luftdäcken

År 1891 presenterade Continental det första luftdäcket för cyklar. Det första luftdäcket för bilar kom bara sju år senare. Avancerad vulknings-teknik gav företaget en banbrytande

roll. Det första däck med mönster utvecklades 1904. Inte långt därefter kom det första däck med slirskydd – en tidig föregångare till dagens dubbdäck!

Vid denna tid var Continental redan involverade i tjänster för transportindustrin och tillverkade robusta hjul för släpvagnar. År 1906 inledde Continental ett sam-

arbetsavtal med den tyska lastbil- och busstillverkaren Büssing i Brunswick för att göra däck till lastbilar.

På den här tiden var det största problemet däckens begränsade livslängd. Continental började produktionen av däck till kommersiella fordon år 1921 och tre år senare introducerades "Conti-Cord", ett



Däckproduktion vid fabriken i Hannover-Vahrenwald, 1921.

lågtrycksdäck som avsevärt förbättrade körkomforten och livslängden på däcken.

Med introduktionen av dieselmotorn på 1930-talet blev det en boom inom vägtransportsektorn. Continental erbjöd då "däck för alla fordon på hjul" anpassade till respektive fordon och redan då också till kundernas olika behov och krav på däck för olika ändamål. Framsteg i den tekniska utvecklingen inom fordonsindustrin, som till exempel högre lastkapacitet och hastighet liksom ökad komfort för förare och passagerare spelade en allt viktigare roll vid utvecklingen av däck.



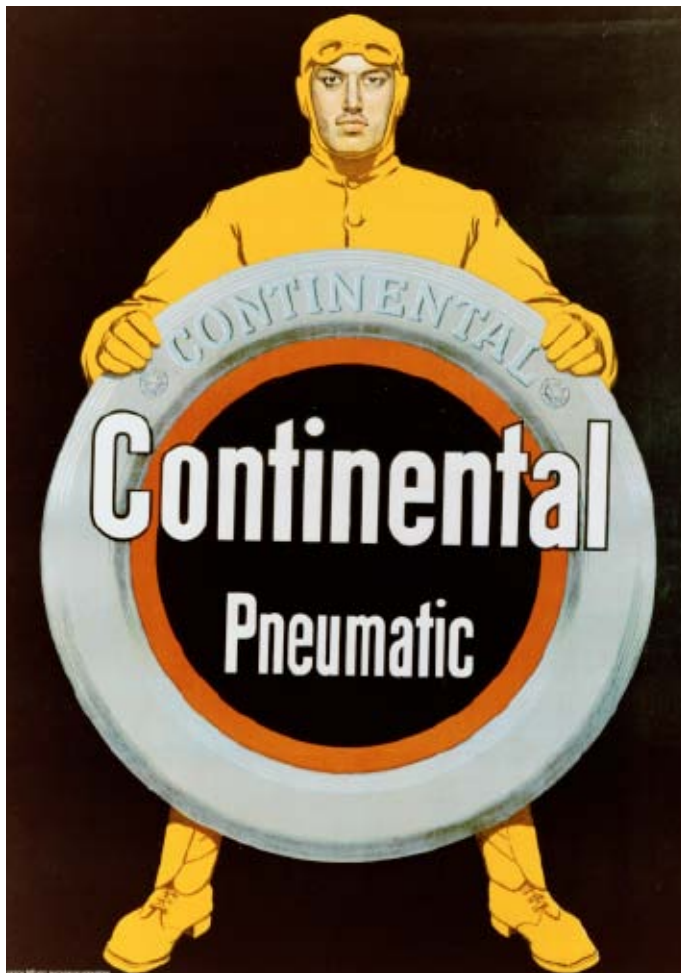
Lastbilsdäcket Conti-Cord lanserades i mitten av 1920-talet. Däcket erbjöd högre komfort och bättre livslängd.

### Corddäck introducerades

Vid 50 år fyllda (1921) var Continental det första tyska företaget att introducera corddäck på marknaden, och då inleddes produktionen av stora luftfyllda däck som ersatte de solida däck som tidigare använts på kommersiella fordon.

Andra viktiga utvecklingssteg var när man 1936 började använda syntetiskt gummi i däcken och när man 1943 lämnade in ansökan och fick patentet med nummer 893.164 för slanglösa däck: "pneumatiska däck för användning utan en luftslang". Med detta patent skrev Continental däckhistoria.

En annan milstolpe kom i mitten av 1950-talet i form av införandet av M + S däck för nyttofordon och användningen av mönsterklackar med sajpningar. Ännu en höjdpunkt



Annons för Continental bildäck cirka 1912.

är lanseringen av det första riktiga vinterdäcket för bussar och ett vinterdäck för släpvagnar.

### Massiva industridäck

Continental industridäck följde utvecklingen inom fordonsindustrin. För transporter av mycket tung last experimenterade Continental tidigt med höga tryck, mer än 10 bar, samt att fylla däcken med vatten. Detta gjorde man tills forskningsavdelningen kom på den smarta idén att fylla däck med det syntetiska materialet polyuretan som den bästa lösningen för just dessa krav. De massiva industridäcken föddes!

Industridäck är en produktgrupp med stor spännvidd. I dag har det minsta Contidäcket en diameter på 26 centimeter, medan det största mäter 230 centimeter!

Continental internationalisering accelererade i början av 1980-talet med övertagandet av den österrikiska tillverkaren Semperits däckverksamhet och med förvärvet av den europeiska delen av det amerikanska företaget Uniroyal tar företaget viktiga steg över till den stora nordamerikanska marknaden.

Conti köpte även däcktillverkaren General Tire, aktiemajoriteten i det portugisiska företaget Mabor och i den tjeckiska tillverkaren Barum samt svenska Gislaved. Alla dessa förvärv stärkte Continental och bredade verksamhetsområdet geografiskt även utanför Europas gränser. Detta blev grunden till det framgångsrika konceptet som brukar kallas "Multi Brand".

### Flera ben

I slutet av 1990-talet förnyades företagsstrategin ännu en gång. Det första steget i denna nya riktning togs 1998 i och med köpet av broms- och chassiverksamheten hos ITT

Industries (Teves). Under 2001 köpte Continental även den internationella fordonsselektionspecialisten Temic från Daimler. Därmed fick Continental fler ben att stå på vid sidan av däck, och man stärkte ytterligare sin position som global aktör inom fordonskomponenter.

En annan positiv effekt av den här breddningen var att man fick lättare att dämpa effekterna av upp- och nedgångar i den internationella ekonomin. Med förvärvet av Siemens VDO, det största förvärvet hittills i företagets historia, avancerade Continental till högsta ligan för leverantörer till fordonsindustrin världen över.

### Continental idag

I dag arbetar 7 000 anställda i företagets centralort Hannover. Utöver huvudkontor för Continental AG ligger där även de centrala administrationerna för företagets gummimidivision "Rubber", där företagsdelarna som jobbar med däck och andra tekniska gummiprodukter (ContiTech) ingår. Dessutom finns här både forskning, utveckling och produktion.

Med tanke på Continentals framgångsrika historia under loppet av nästan ett och ett halvt århundrade är det knappast någon överraskning att Nikolai Setzer, styrelsemedlem med ansvar för Continentals däckdivision, ser framtiden an med tillförsikt.

– Historien om hjulet går tillbaka tusentals år. Jag tror att många nya kapitel återstår att skriva i denna historia och att vi ska fortsätta att arbeta för en effektiv och säker mobilitet.

– Vår automobilitet kommer inte att försvinna även om de tekniska formerna förändras. Dagens personbilar och lastbilar ersätts måhända på sikt, men effektiv mobilitet med elektriska fordon, elektriska cyklar och allehanda andra fordon förutsätter däck! ■

” Jag tror att många nya kapitel återstår att skriva i denna historia.



Nikolai Setzer.



Sommardäcket ContiSportContact 5 P lanserades i Spanien 2010.

## Den tänkande lantbrevbäraren

Hjalmar Gullberg

Jag är en lantbrevbärare,  
jag går i snö och is.  
Och intet är mig kärare  
än gå på detta vis.  
Om världen än blir vrångare,  
för yrket jag ej skäms.  
Min äldste föregångare  
Merkurius benämns.  
Mitt kall hör till de ringare.  
Ej vingar har min häl.  
Dock är jag överbringare  
av bud från själ till själ.

Av lyckan borde mänskorna få lika!  
Det skar mig in i mörken så jag frös,  
när jag bar pengar till de redan rika  
och kravbrev till en medellös.  
Jag ville gå med väskan över mossen  
till torpets mö som kärlekspostiljon.  
Men till sin flicka skrev kanhända gossen  
ett avskedsbrev i hjärtlös ton.  
Den ville jag ge guld och diamanter,  
som skördat stenar där han gått med plog.  
Men ofta bar jag brev med svarta kanter  
till en som redan sörjde nog.

En hungrig mätta och en törstig läska -  
så borde väl min uppgift ha sett ut?  
Jag går omkring med Ödet i min väska:  
men i förseglat konvolut.  
O Mästare, vars bud jag går kanhända,  
varför är mångas liv så rått och kallt?  
Låt mig få gripa in en gång, en enda,  
och till det bästa ordna allt







# Posten kör med vinterdäck på både bilar och cyklar

Posten är en drömkund för däckbranschen. Postens småbilar sliter ut 3000 däck om året. Till detta kommer alla däck till de tyngre fordonen som rullar mellan terminalerna och i pakettjänst. **TEXT** Arne A Jansson **FOTO** Johnér Bildbyrå och Posten

**VAD ÄR DET** för likhet mellan en korpral och en postbil? Svar: bägge bryter kön. Korpralerna går före bassarna i matkön och postbilarna har förtur på däckverkstaden när det är dags för hjulbyte.

Det har hänt mycket med posten och med brevbärarna sedan Hjalmar Gullberg skrev sin kända dikt "Den tänkande lantbrevbäraren" på 1930-talet, den som tonsattes av Gunnar Turesson.

Det Kungliga Postverket har gått via affärsdrivande verk till helstatligt aktiebolag och lantbrevbäraren går inte i snö och is längre, han – eller lika ofta hon – kör bil i alla väder och väglag, även i snö och is. Då behöver brevbäraren däck därefter.

I vårt avlånga land med fyra årstider och högst skiftande väglag mellan norr och söder krävs det planering och logistik för att klara framkomligheten och se till att posten kommer fram. Alla fordon ska ha både sommar- och vinterdäck och

vinterdäck och hjulen ska skiftas när det är av behovet påkallat.

## Hur klarar en landstäckande organisation den detaljen?

– Det går bra, försäkrar Lennart Alfons, som är fordonsförvaltare på Posten Meddelande, den del av verksamheten som har hand om brevtjänst.

– Tack vare att vi har avtal med verkstäder över hela landet och att avtalet inkluderar inte bara skiftning höst och vår utan också förvaring av hjulen, så finns de på plats när det är dags för skifte.

Posten är en storförbrukare av bilgummi och även cykelgummi. Varje år byter Posten ut 30 000 bildäck på grund av slitage. Företaget använder enbart regummerade däck och har en enda leverantör – AGI i Anderstorp.

Lennart Alfons berättar att det bara i Sverige finns 6 000 brevbärarbilar (Renault Kangoo och Fiat Fiorino) och 800 ClubCar (postens

elbilar). Det betyder att det finns 54 400 bildäck till postens bilar, varav hälften är monterade på bilarna och hälften har säsongsvila. Dessutom rullar 1800 mopeder och omkring 5000 cyklar med och utan eldrift i postens tjänst. Många av dessa har också både sommar- och vinterdäck. När det gäller valet mellan dubbat eller dubbtfritt finns ingen uttalad regel för hela landet, det finns en valfrihet därvidlag.

– Om slitagegränsen är nådd för sommar- och vinterdäcken när det är dags för vintertid är det bingo, men säkerheten tummar vi aldrig på.

## Inga problem med köer och väntetider när halkan slår till?

– Nej, dels har vi framförhållning och inväntar inte nödvändigtvis första snöfallet, dels är våra kontrakterade verkstäder mycket tillmötesgående. Om det är kris så brukar en gul bil få gå före i kön och det händer att verkstäderna säger:

”OK, vi kör hela lördagen så hinner vi med”.

Det ska inte få hända att posten inte kommer fram för att däcken inte kommer på.

Lennart Alfons har ingen siffra på hur stor del av vinterdäcken som har dubb och hur många som är dubbria vinterdäck.

– De dubbria vinterdäcken vinner mark. Vi har en ambition att vara miljövänliga och vi har ett uppsatt miljömål att minska koldioxidutsläppen. De närmaste åren kan man nog tänka sig att det kommer helt nya fordon i Postens tjänst. Men även de behöver både sommar- och vinterdäck. ■



## Nytt yrke: Däck- och hjulmekaniker

Förra året beslutade Skolverket om en fördjupning, inom ramen för Fordons- och transportprogrammet i nya gymnasieskolan. Ett nytt skolämne införs, hjulutrustningsteknik. Resultatet är en formell utbildning för branschen till ett helt nytt yrke: Däck- och hjulmekaniker. Nu gäller det bland annat att stärka det regionala och lokala initiativet hos DRF-medlemmarna som bransch. För detta söker DRF kunniga och engagerade instruktörer till Kunskapslyftet.

### Sökes:

## Instruktörer till Kunskapslyftet

Du kommer att ha en viktig funktion. På den ort där en gymnasieskola satsar på utbildningen till Däck- och hjulmekaniker behövs det en kunnig person som hjälper till. Det handlar om att assistera lärare när eleverna introduceras i ämnet. Eleverna ska naturligtvis ut på verkstäderna för att se hur det går till, och så småningom även praktisera. Ibland kan det hända att skolan hyr in instruktören som en lärarresurs, allt efter personlig förmåga och intresse. Instruktören står för både yrkeskunnande och dialog mellan skolan och branschen. Uppdraget som instruktör genomför du parallellt med ditt ordinarie arbete. Vi utlovar en spännande och unik uppgift för en bransch stadd i utveckling.

Om du antas som instruktör så kommer vi att utbilda dig för ditt uppdrag. Läs mer på [www.drf.se](http://www.drf.se). Har du frågor om instruktör till Kunskapslyftet så ringer du DRF:s VD Anders Karpesjö 0708-56 04 05 eller DRF:s ordförande Sven-Erik Fritz 0733-3214 75. Ansökan med kort beskrivning av dig själv samt cv mejlas till: [anders.karpesjo@drf.se](mailto:anders.karpesjo@drf.se) senast fredag den 24 februari.

Däckspecialisternas Riksförbund DRF

Byängsgränd 6, Box 90114, 120 21 Stockholm

Tel: 08-50601050 | Fax: 08-50601051

[info@drf.se](mailto:info@drf.se) | [www.drf.se](http://www.drf.se)

# ”Gummigubben”

Bernt Wahlberg är mannen som blir STRO:s nya ansikte utåt. Han efterträder därmed Torsten Johansson, om inte till titulaturen så i alla fall i praktiken.

– **JAG TÄNKER** inte försöka vara en ny Torsten, det är det ingen som kan, men jag tror att jag har en hel del kunskaper och erfarenheter som nog kan komma STRO till godo.

Bernt Wahlberg är noga med att poängtera att han inte ska försöka ta över ”rakt av” efter STRO:s förre kanslichef Torsten Johansson, som så plötsligt lämnade oss i somras. En markering av viss ändring av tjänstens inriktning är också att Bernt Wahlberg blir informationschef när han börjar på STRO den 1 mars i år.

## Michelin trogen fram till nu

Men även om han inte är ”en ny Torsten” är Bernt en riktig ”gummigubbe” som började i branschen den 6 december 1978 på Michelins Depå i Rotebro – och sedan dess har han fram tills nu varit Michelin trogen.

– I Rotebro arbetade jag som innesäljare till 1986, då jag efter en del in hopp i samband med olika tester i Norrland fick erbjudande om att börja på Michelins Tekniska avdelning i Norden, där man då jobbade med alla olika kategorier av däck.

– Mitt första ansvarsområde på tekniska avdelningen blev cykel och entreprenaddäck. Sedan övergick jag efter något år till att arbeta med traktor- och lastbilsdäck.

Samtidigt tog Bernt också över det tekniska ansvaret för tävlingsdäck i Norden. Först på mc-sidan (road-

racing-VM, enduro, etc) och sedan även för bil, då främst Svenska och Finska Rallyt – och senare även STCC, där han var med från första dagen.

– Då var det bara ett fåtal bilar som tävlade och de använde åtta till tolv däck per år. Under mitt sista race-år 1999 hade vi tre långträdare med cirka 2 500 däck till varje tävling.

Tävlingsansvaret hade Bernt parallellt med arbetet med mc-, personbils- och lätta lastbilsdäck fram till slutet av 1999. Då överlät Michelin Norden tävlingsverksamheten på Däckproffsen i Växjö, som sedan dess har varit Michelins officiella tävlingsavdelning i Norden.

## Börjar den 1 mars

Sedan 1996 har Bernt också, förutom att han haft det tekniska ansvaret för Michelins personbils- och lätta lastbilsdäck, även varit involverad i utbildningen av både intern personal och återförsäljare samt även av externa kunder på Michelins skola.

– I mitt arbete med personbils- och lätta lastbilsdäck har jag också varit mycket involverad i utvecklingen av nordiska vinterdäck och inte minst när det gäller dubbar till dessa. De senaste fyra åren har jag också suttit i STRO:s styrelse som ledamot för Michelin, först som suppleant men sedan två år som ordinarie ledamot.

– När jag börjar som informationschef på STRO den 1:a mars blir

min första och viktigaste uppgift att se till att 2012 års ”Däckbibel” (STRO:s årsbok/red anm) blir färdig och distribuerad så fort som möjligt. Den kommer dock att bli någon månad sen, normalt kommer den ut i februari.

– Sedan kommer jag att fokusera på det dagliga arbetet, som innebär kontakter med medlemmarna, olika organisationer och myndigheter samt övriga däckbranschen i Norden. Vi kommer också att lansera en ny uppdaterad hemsida, där jag kommer att informera om nyheter när det gäller lagstiftning och andra saker som är aktuella för branschen.

– Det blir utmanande men också mycket spännande, och jag tror att jag på många sätt kan bidra till att

STRO kommer att fortsätta vara den utmärkta tekniska informationskälla som organisationen har varit under de senaste 50 åren.

– Har du några frågor eller behöver veta mer, så är du alltid välkommen att kontakta mig på telefon 018-24 48 38 eller [info@stro.se](mailto:info@stro.se). ■

**Namn:** Bernt Wahlberg

**Född:** Solna 5 december 1956

**Bor:** Norra Ängby, Stockholm

**Familj:** Gift, 2 vuxna döttrar och ett barnbarn

**Bil:** BMW 320d

**Gillar:** Umgås med familj och vänner, pyssla på sommarstället samt allt som rullar på 2 eller 4 hjul.

**Aktuell som:** Ny informationschef på STRO from 1 mars 2012.

FOTO Pontus Grönvall



Bernt Wahlberg blir STRO:s nya ansikte utåt.

## FRENDIX Däcklagarsystem



Fasta hyllor



Flyttbara hyllor

**FRENDIX** Däckhotell med fasta eller flyttbara hyllor för liggande däck och bästa hantering. Däckstaplare och däckkärör ingår för att få bort all manuell hantering innan montering på bilen.  
Besök oss i monter H:07 på Motorverkstad 2012, Kistamässan.

**FRENDIX** [www.frendix.se](http://www.frendix.se) 08-504 900 61

# Dåliga kunskaper om däck

I NTF-undersökningen "Däckval 2011" är flera resultat och slutsatser inga överraskningar, men mycket är intressant och en sammanfattning visar att däckkonsumenternas kunskaper lämnar en hel del övrigt att önska. **TEXT** Björn Sundfeldt

**UNDERSÖKNINGEN** "Däckval 2011" genomfördes under våren/försommaren 2011 med enkätfrågor till konsumenter (2623 stycken) och kundmottagningspersonal (343) på 350 däckverkstäder.

Undersökningen visar bland annat – och föga överraskande – att kunderna hos däckverkstäder oftast är män och det gäller även representanterna för däckverkstaden.

Däck är en högteknologisk produkt men nästan hälften (44 procent) av konsumenterna har inte kunskap om att bilen kräver däck med ett visst tygodkännande, ännu färre (28 procent) vilka grundläggande kännetecken ett tygodkännande innebär.

Broms, styr och accelerationskrafter mellan bil och vägbanan överförs via däcken. Krafter som på många bilar idag styrs av avancerade säkerhetssystem. Förarna av bilen bör ha en grundläggande kunskap om att däcken är direkt avgörande för trafiksäkerheten. Undersökningen visar att kun-

sapsbristen hos konsumenterna är stor gällande regelverk och däckens egenskaper. Knappt hälften har inte kunskap kring regler om minsta mönsterdjup (44 procent) eller att de bästa däcken bör placeras bak (49 procent) på bilen. Även när det gäller lufttryckets betydelse för däckets egenskaper är kunskaperna bristfälliga.

För däckköpet värderar konsumenten att däckverkstaden finns lokalt på orten samt att den erbjuder bra service och vägledning framför utbud och låg prisnivå. Konsumenten baserar också sitt däckval i första hand på däckverkstadens rekommendation och däckets fabrikat framför prisnivå.

Egenskaper hos däck som konsumenten tycker är viktiga är säkerhetsegenskaper som stabilitet och bromsgrepp före livslängd och rullmotstånd.

Information som konsumenten önskar vid däckköp är upplysningar om däckets egenskaper och fackmannamässig köpvägledning.

Enkätfrågorna till kundmottagningspersonalen grundas på hur kundmottagaren uppfattar kundens kunskaper, värderingar och behov av information. Resultatet visar att kundmottagaren tror att kunden har bristande kunskaper om däckets egenskaper och regelverk och att kunden värdesätter bra service och vägledning på den lokala däckverkstaden.

Däremot visar resultatet att kundmottagaren antar att konsumentens däckval styrs mer av däckets livslängd och komfort än av de säkerhetsaspekter (stabilitet, bromsgrepp) som konsumenten i själva verket värderar högst.

Enkäten efterfrågade också vilken typ av vinterdäck (dubbade/dubbria) konsumenten hade idag samt vilken typ av vinterdäck han/hon kan tänkas köpa till nästa gång. Resultatet visade ingen större förändring mellan vad för typ av vinterdäck konsumenten har idag eller kommer att köpa nästa gång, fördelningen av dubbade däck (66 pro-


cent) stämmer med uppskattningar i branschen. Dock tror kundmottagarna att en större del konsumenter köper dubbade däck nästa gång.

Konsumenter och kundmottagningspersonal är eniga om att andra åtgärder bör göras än att begränsa eller förbjuda dubbdäck.

Sammanfattningsvis visar undersökningen att konsumenten har bristande kunskaper kring däck samt att däck är en viktig faktor för trafiksäkerhet. Resultat som även däckverkstadens representanter instämmer i. Kunskapsbristen är oroväckande och lägger ett stort ansvar på däckverkstadsbranschen att agera rätt med vägledning och information till konsumenten samt vara lyhörd för konsumentens behov av rätt information.

För att säkerställa detta bör däckbranschen ta ansvar genom kompetensutveckling av personal i däckfackhandeln.

Detsamma gäller konsumentinformationen från både myndigheter och trafiksäkerhetsorganisationer. ■



**” Konsumenten har bristande kunskaper kring däck samt att däck är en viktig faktor för trafiksäkerhet.**

# KÖP & SÄLJ

## SÄLJES



### Balansmaskin för LV

Gammal men fullt fungerande 4000:- + moms bvsa  
Eventuell frakt står köparen för  
Auto-Vulk Brunflo  
Tel: 063-20580



### 40-fots container till salu

Vi har några 40-fots containers färdiginredda för däckförvaring godkända av Arbetsmiljöverket. Belysning och godkänd låsbox ingår. Pris 35.000:- + moms. Frakt ombesörjes av köparen. Kontakt: Fredrik Bång  
HB Däck Umeå  
Tel: 090-18 97 00

### 750/65-25 190B RL2+

4 st däck beg. däck 750/65-25 190B RL2+ Goodyear, mönsterdjup 34mm. 95.000 exkl. moms för alla fyra. Österlenvulk AB  
272 61 GÄRSNÄS  
Tel: 0414-504 10  
Mail: osterlenvulk@telia.com



### Boost Wheels 17x8 ET38

Finns på lager för omgående leverans, till Audi, Volkswagen, Skoda, BMW, Volvo Boost Wheels 17x8 ET38. Komplet paket med nya dubbdäck 225/45-17. 10 000:- ink moms & frakt. Givetvis har våra ÄF rabatt på detta pris. statusfalgar.se  
Tel: 08-527 052 64



### Sparkar - Vansbro 83 cm

Vi har sparkar för omgående leverans. Vansbro 83 cm spark. Guson Däck Sollentuna  
Bäckvägen 18  
192 54 Sollentuna  
Tel: 08-15 82 00

### Köp och Sälj i DäckDebatt

Du som har något att sälja eller vill annonsera efter något att köpa, skicka ett mejl till [marknad@ddebatt.se](mailto:marknad@ddebatt.se). 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.

## DäckDebatt på nätet

Visste du att du kan ladda ner och läsa nuvarande och tidigare utgåvor av DäckDebatt i PDF-format på DäckDebatts webbplats?

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



FOTO Niklas Martinson

## Fler däckrazzior 2012

**VID ETT MÖTE** i Stockholm den 19 december beslutade styrgruppen för kampanj Däckrazzia att nya razzior ska genomföras under perioden 27 augusti till 7 september 2012, det vill säga under vecka 35 och 36. Sedan de första däckrazziorna genomfördes i Sverige 2004 har visserligen standarden på däck

blivit bättre, men det är fortfarande alldeles för många som inte har koll på sina däck. Bakom kampanjen står Trafikverket, Polisen, Bilprovningen, Däckbranschen och NTF. Var i Sverige razzior ska genomföras är ännu inte bestämt. Mer om kampanjen kan man läsa på [www.dackrazzia.se](http://www.dackrazzia.se). ■

## DIN HELTÄCKANDE DÄCKDISTRIBUTÖR.



**Kompetens, tillgänglighet, service - och däckerna hos dig i sta'n på da'n!**

Besök oss på mässan

**FORDONSVERKSTAD 2012**

på Kistamässan den 17-18 januari 2012  
så berättar vi mer!

**DU HITTAR OSS I MONTER H09!**

**Kransens Gummi**

Box 60 | 619 22 Trosa | Tel 0156-409 00 | Fax 0156-182 60  
[info@kransensgummi.se](mailto:info@kransensgummi.se) | [www.kransensgummi.se](http://www.kransensgummi.se)

FÖR ATT DINA DÄCK SPELAR ROLL.

# ”Dubbdäck är bäst”

Ingenting är nytt under solen. Att dubbdäck är säkraste valet i värsta vinterföret slås fast i undersökning efter undersökning – men det är ju ingen nyhet för alla som har någorlunda erfarenhet av vinterkörning med olika typer av däck. **TEXT** Björn Sundfeldt

**DEN SENASTE RAPPORTEN** som påvisar dubbdäckens överlägsenhet när det verkligen gäller kommer från VTI, Statens Väg- och transportforskningsinstitut. Vi citerar institutets egen tidning, VTI-aktuell:

”64 procent av de dödsolyckor som inträffar på vinterväglag beror på att föraren har fått sladd på sitt fordon. Av dessa är 82 procent så kallade överstyrningsolyckor, alltså sådana där föraren fått rotation på fordonet. För att testa hur stor skillnad olika typer av däck gör för stabiliteten vid halt väglag har VTI utfört en studie. I studien tog institutet fram en testmetod baserat på NTHSA:s sine-with-dwell-manöver.

Testmetoden använder en rattrobot där en styrmanöver framkallar

kraftig överstyrning även på hala underlag som is och snö.

Studien visar att dubbdäck har en klar fördel på blank is. Även rejält slitna dubbdäck, med endast ett fåtal dubbar kvar, klarar sig bra jämfört med de odubbade däcken. Ett slitet dubbdäck är jämförbart med ett nytt odubbade vinterdäck av nordisk typ och klart bättre än det nya vinterdäcket av centraleuropeisk typ. Däcken av centraleuropeisk typ sticker ut på detta underlag som de som genererar mest överstyrning.”

Men denna undersökning tillför alltså egentligen inget nytt, den bekräftar bara tidigare undersökningar.

På hösten 2010 redovisade Trafikverket en ny studie som visade

att i vinterväglag minskar dubbdäck antalet dödsolyckor med 42 procent jämfört med odubbade vinterdäck. Om bilen dessutom har ESP minskar olycksrisken med ytterligare 29 procent.

Om den undersökningen blev det ett liv och ett kiv, inte minst internt på Trafikverket. Undersökningens slutsatser var nämligen inte politiskt korrekta, och på Trafikverkets hemsida tonades slutsatserna ner och undersökningen ”gömdes undan”.

Även i Norge har det gjorts liknande undersökningar (av TØI) med liknande resultat. Ändå vidhåller många politiker – varav i alla fall en del framstår som åtminstone normalkloka i andra avseenden – en närmast hatisk inställning till dubbdäck.

I höstas utmärkte sig politikerna i Jönköpings kommun genom att visa ovanligt dåligt omdöme. Med hänvisning till att ”de studier som hittills genomförts tyder på att slitagepartiklar påverkar luftvägarna...”

Att vetenskapliga undersökningar bevisar att dubbdäck sparar liv brydde man sig inte om utan gick i gång med en massiv kampanj mot dubbdäck.

Reaktionerna på kampanjen var blandade. Till exempel:

”Den unge mannen borde känna sig hedrad. Det är inte var dag unga män uppgraderas till kärring.”

”Jaha. Ännu en gång är det bevisat att vi män är klokare...Länge leve dubbdäcken!!!”

”Kalla någon för kärring eller uppmana till avlivning – vad är värst?”

”Det finns väl någon ansvarig för eländet...Häng vederbörande...Eller

är det kanske ett uttryck för den nya småländska kreativiteten?”

Men den mest uppmärksammade reaktionen kom från kommunalrådet Anna Mårtensson i Jönköping, som ”rasade mot kommunens egen kampanj mot dubbdäck.”

Det var dock inte kampanjens syfte som fått henne att reagera. Vi citerar Jönköpings-Posten:

”Ordvalet på affischen har alltså fått folkpartisten Anna Mårtensson, som har ansvar för jämställdhet, att reagera starkt. Hon ifrågasätter att den unge mannen kopplas till ett kvinnligt skällsord och säger till Jönköpings-Posten att ordvalet inte är acceptabelt.”

Bakgrunden till kärringepitetet var en tidigare undersökning som visat att unga män och äldre kvinnor är grupper i Jönköpings kommun som oftare än andra väljer dubbdäck.

Som sagt: ”En del politiker framstår som åtminstone normalkloka i andra avseenden”.

Men låt oss avsluta med några kloka ord, hämtade ur Motormännens tidning MOTOR:

”Idag kör ungefär 65 procent av svenskarna med dubbdäck vintertid. Om dubbdäcksanvändningen minskar till 20 procent ökar antalet dödade och skadade i trafiken med nästan 40 personer per år.

Plötslig ishalka är det mest förrädiska man kan råka ut för, då ger dubbdäck det bästa greppet. Det är därför viktigt att de som har behov av dubbdäck kan fortsätta att använda dem. Tas den möjligheten bort kommer olyckorna att öka!” ■



Jönköpings kommun gick i höstas i gång med en massiv kampanj mot dubbdäck.

” Den unge mannen borde känna sig hedrad. Det är inte var dag unga män uppgraderas till kärring.



FOTO Niklas Martinson

## Thomas Nummelin avliden

**VÅR ORDFÖRANDE** sedan maj 2007 Thomas Nummelin har i en ålder av 61 år hastigt lämnat oss. På årsmötet i Tranås i maj 2011 aviserade Thomas att detta år fick bli hans sista som ordförande eftersom han ville påbörja en nedtrappning av sitt yrkesliv.

Thomas har med sitt vinnande sätt aktivt bidragit till att både antalet medlemmar och aktiviteter ökat inom föreningen Fordonsverkstadsutrustarna (FVU). Självklart blir det ett tomrum efter Thomas i föreningen, men störst är ändå tomrummet efter en god vän som hade tid och hjärta för alla.

Thomas Nummelin startade Continova 1992 tillsammans med två medarbetare. Innan var han försäljningschef för Contitrade.

Styrelsen FVU

# JS Retreading fyllde 25

**I NOVEMBER VAR** det 25-årskalas i Växjö. DäckDebatt missade dessvärre festen, men vill i alla fall passa på att i efterhand – bättre sent än aldrig – gratulera JS Retreading till ett framgångsrikt kvartssekel och önska god fortsättning.

JS Retreading AB regummerar däck till tunga fordon och reparerar även entreprenaddäck. Kunderna är främst gummiverkstäder, åkerier och bussbolag. "JS" satsar på kundanpassade helhetslösningar: med egna lastbilar hämtar man gamla däckstommar hos kunderna och levererar nyproducerade regummeringar i södra och mellersta Sverige. Företaget är i slutskedet med certifiering för miljöledningssystemet ISO 14000.

JS Retreading AB grundades 1986 av Ulf Söderlund, som idag driver företaget tillsammans med sönerna Per-Olof och Magnus Söderlund.

Företaget har ett dussintal anställda men utvecklingen är positiv och man behöver nyanställa både i produktion och ledning. ■



Ett uttjänat däck kratsas hos JS Retreading för att få ett nytt liv.

## LÅT KÄRRAN GÖRA JOBBET

Se kärran i monter D:03



**CARPART**  
VERKSTADSUTRUSTNING

# 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](http://drf.se) eller ring vårt kansli.







Michelin Primacy 3:

# Säker satsning

När Michelin lanserar sitt nya däck Primacy 3 sparas det inte på krutet – men så är däckets också det kanske viktigaste i koncernens däckutbud. **TEXT** Björn Sundfeldt



**PRIMACY 3** ÄR avsett för mellanklassbilar, från Golf-klassen upp till Audi A4, VW Passat, Volvo V60 och dylika nästan fullstora bilar, som står för uppåt 50 procent av all nybilsförsäljning i Europa.

Inte så konstigt alltså att Michelin lagt ner själ och hjärta och inte så lite pengar på en välregisserad världspremiär i spanska Valencia, där man hyrt in sig på racerbanan Circuit Ricardo Tormo, en fyra kilometer lång och kurvig bana byggd 1999 och döpt efter en spansk mc-stjärna. Banskissen med 14 kurvor ser mycket tilltalande ut, men dessvärre är det i stort sett all erfarenhet vi får av banan.

Fast i ärlighetens namn är det nog lika bra; att bränna runt på en racerbana är kul men säger inte så mycket om däckens många olika egenskaper – och det kan dessutom bli ganska dyrt när mer eller mindre ovana journalister får horn i pannan.

I stället har Michelin låtit bygga upp ett helt litet samhälle på trafikövningsplatsen i anslutning till banan. Här finns huskulisser, butiker, salutorg och parker samt små gator, rondeller – och olika banor för test av bromsegenskaper i vått och torrt samt kurvegenskaper på våt bana.

Primacy lanseras med det måhända något kryptiska mottot "Safety to the Power of 3", vilket syftar på att däckets ska vara bäst just i de tre nämnda grenarna bromsegenska-



Vid lanseringen av Primacy 3 har Michelin låtit bygga upp ett helt litet samhälle på en trafikövningsplats i anslutning till racerbanan Circuit Ricardo Tormo i Valencia.

per i vått och torrt samt kurvegenskaper på våt bana. Och Michelin är inte blygsamma med sin målsättning: "Däckets kommer att inleda en helt ny era inom vägsäkerhet".

Michelin har låtit två oberoende testorganisationer, TÜV SÜD Automotive och IDIADA, testa Primacy 3 mot fyra konkurrentdäck och – tro det eller ej – i båda testerna var Miche-

lindäckets bäst!

Så var till exempel Primacy 3 bäst i bromstest på torr bana: Från 100 km/h blev bromssträckan 2,2 meter kortare än konkurrenternas genomsnittliga bromssträcka. Det låter kanske inte så mycket, men innebär att när bilen med Primacy 3-däck stannat passerar bilen med (det genomsnittliga) konkurrentdäcket i 24 km/h

– mer än tillräckligt för att dräpa en fotgängare eller cyklist om olyckan är framme.

Att Michelin satsar så hårt på säkerhetstemat hänger ihop med en europeisk kundundersökning som visar att säkerhet är prio 1! Det ledde bland annat till att Michelin inledde ett samarbete med universitetet i tyska Dresden, där man till exempel funnit att 70 procent av alla trafikolyckor sker vid torrt väglag och att 60 procent av olyckorna sker i låga hastigheter i tätbebyggda områden.

Nå, till saken: Är Michelin Primacy 3 ett bra däck? Självklart är det det, allt annat hade varit en sensation. Det känns fint i alla de situationer jag körde det, fattas bara. Och de oberoende testorganisationerna lär inte ha fuskat – Primacy 3 är säkert bättre än de fyra (hemliga) konkurrentdäcken i just de tre grenar som testats.

Enligt Michelin är det trots det fina väggreppet i alla olika situationer också mycket lätttrullande och har lång livslängd, bland annat tack vare en ny och patenterad gummiblandning.

Primacy 3 kommer ut hos återförsäljare i februari i 38 olika dimensioner från 15 till 18 tum. Om och när och i så fall på vilka bilar däckets blir fabriksmonterat är ännu inte känt, men det talas om cirka 20 nya bilmodeller bara i år. ■



# VINTERDÄCK FÖR ALLA KÖRFÖRHÅLLANDEN

## CHAMPIRO IcePro

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



## CHAMPIRO WinterPro

Dubbfritt vinterdäck med tufft rotationsbestämt mönster, som ger säker drivning i snö och modd. Testat av tyska TÜV Süd – Resultat: utomordentliga vinteregenskaper!



Experience the Performance • Discover the Value



TUV SUD  
AUTOMOTIVE TIRE TEST 2412  
GT RADIAL CHAMPRO WINTERPRO

# INTERWHEEL

Våxnäsgatan 148 | 653 43 Karlstad | Tel. 054-555 640 | Fax. 054-555 646  
E-post: info@interwheel.se | Ordermail: order@interwheel.se | www.interwheel.se

—däck

# DEBATT

## Lång väntan på vinterdäckslag för tunga fordon - och vi kan göra mer

**NÄR DETTA SKRIVS** i andra veckan av december har södra Sverige upplevt det första vinterkaoset på vägarna. Lastbilar har hamnat på tvären över vägarna med risk för trafiksäkerheten och långa köer som följd.

Sedan 1999 råder krav på vinterdäck i Sverige för personbilar och lätta lastbilar under 3,5 ton.

Det är en viktig del av svensk trafiksäkerhetspolitik och flera liv har räddats varje vinter sedan vinterdäckslagen trädde i kraft.

Vi socialdemokrater har drivit frågan om en vinterdäckslag även för tunga fordon. Olyckor med lastbilar och bussar kan få mycket allvarliga konsekvenser. Under 2011 har antalet dödade och skadade i trafiken åter ökat. Det är därför positivt att regeringen äntligen fattar beslut om att se över möjligheterna till en vinterdäckslag för tunga fordon.

Men det är märkligt att infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och regeringen tagit så lång tid på sig. Dävarande Vägverket föreslog en vinterdäckslag för tunga fordon redan våren 2008. Så sent som i maj månad föreslog Trafikverket och Transportstyrelsen en vinterdäckslag för tunga fordon. Först nu reagerar regeringen. Man vill studera frågan närmare. Trots att det redan finns omfattande studier på området gjorda av Trafikverket och däckbranschen.

Studier visar att de samhälls-ekonomiska kostnaderna blir mycket stora då aväktade lastbilar blockerar vägarna. Människor kan inte ta sig till jobbet i tid. Gods på väg till industrin eller ut i handeln sitter fast i köer.

En kommande vinterdäckslag skulle inte innebära några problem för seriösa åkerier och bussbolag. Enligt siffror från Trafikverket kör redan i dag 80 procent av de svenskregistrerade tunga fordonen på

vinterdäck under vinterhalvåret. Motsvarande siffra för utlandsregistrerade tunga fordon på svenska vägar är 57 procent.

I dag har flera europeiska länder som Norge, Tyskland, Luxemburg, Tjeckien, Slovakien och Slovenien en vinterdäckslag för tunga fordon.

För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten behövs fler åtgärder riktade mot tunga fordon än bara en vinterdäckslag. Kontroll av regel efterlevnaden inom yrkestrafiken måste öka. En nationell samordnare borde tillsättas för att koordinera de insatser som Polisen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket gör på området.

När det gäller säkerhetsutrustning i fordonen bör alkoholås införas i alla tunga fordon som säljs i EU. För att fler åkeri- och bussbolagsägare ska välja utrustning automatsbroms, filbytesvarning och anti-sladd borde försäkringsbolagen införa märkbara premielättnader för dem som köper lastbilar och bussar med denna utrustning. På så vis kan vi komma ännu lite närmare Nollvisionen. Samtidigt som seriösa aktörer inom yrkestrafiken gynnas.

Anders Ygeman (S)  
ordf. i riksdagens trafikutskott



Anders Ygeman (S) tycker att införandet av en vinterdäckslag för tunga fordon tar för lång tid.

FOTO: Magnus Selander

Du får många fördelar

# BLI PARTNER TILL EUROPAS STÖRSTA DÄCKKEDJA!



– Jag får ta del av styrkan av en stor kedja. Jag har fått mycket jourarbete och bra support.

**RONNY OLOFSSON** TÖREBODA GUMMIVERKSTAD.  
EUROMASTER PARTNER SEDAN 2005



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

**FREDRIK PERSSON** ÅKE PERSSON VULK AB  
EUROMASTER PARTNER SEDAN 2009



Euromaster är en del av Michelinkoncernen och har marknadens bredaste sortiment av däck, fälgar och tillbehör. Som partner till Euromaster tar du del av 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 jouserviceenhet 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

# Drester W-650

Maskinen som tvättar större hjul än tidigare modeller!



**NYHET!**



**DRESTER**

## Rena hjul - Ökar förtjänsten

Hjulbredd: 135 - 350 mm

Hjuldiameter: 560 - 850 mm

- SUV
- Run-Flat
- Vans
- Lätta lastbilar
- Standard hjul
- Småhjul

**CONTINOVA**

Continova AB  
Kungsparksvägen 31  
434 39 Kungsbacka  
Tel. 0300-30390; Fax. 0300-71565  
E-mail: info@continova.se  
www.continova.se

www.continova.se

**FVU** Fordons  
Verkstads  
Utrustarna