

DÄCK DEBATT



NR 3 • 25 APRIL 2012 • PRIS 60 KR

**SEMESTER MED
MOTOREFFEKT**

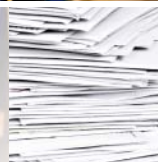
Nya verkstaden är ett

HIMMELRIKE



Bilsalongen i Genève

Nya däck och häftiga bilar på världens bästa bilsalong.



Bluffakturor

Så avslöjar du bluffakturorna och så hanterar du bluffmakarna.

Bevakar allt som har med däck, fälg och tillbehör att göra.

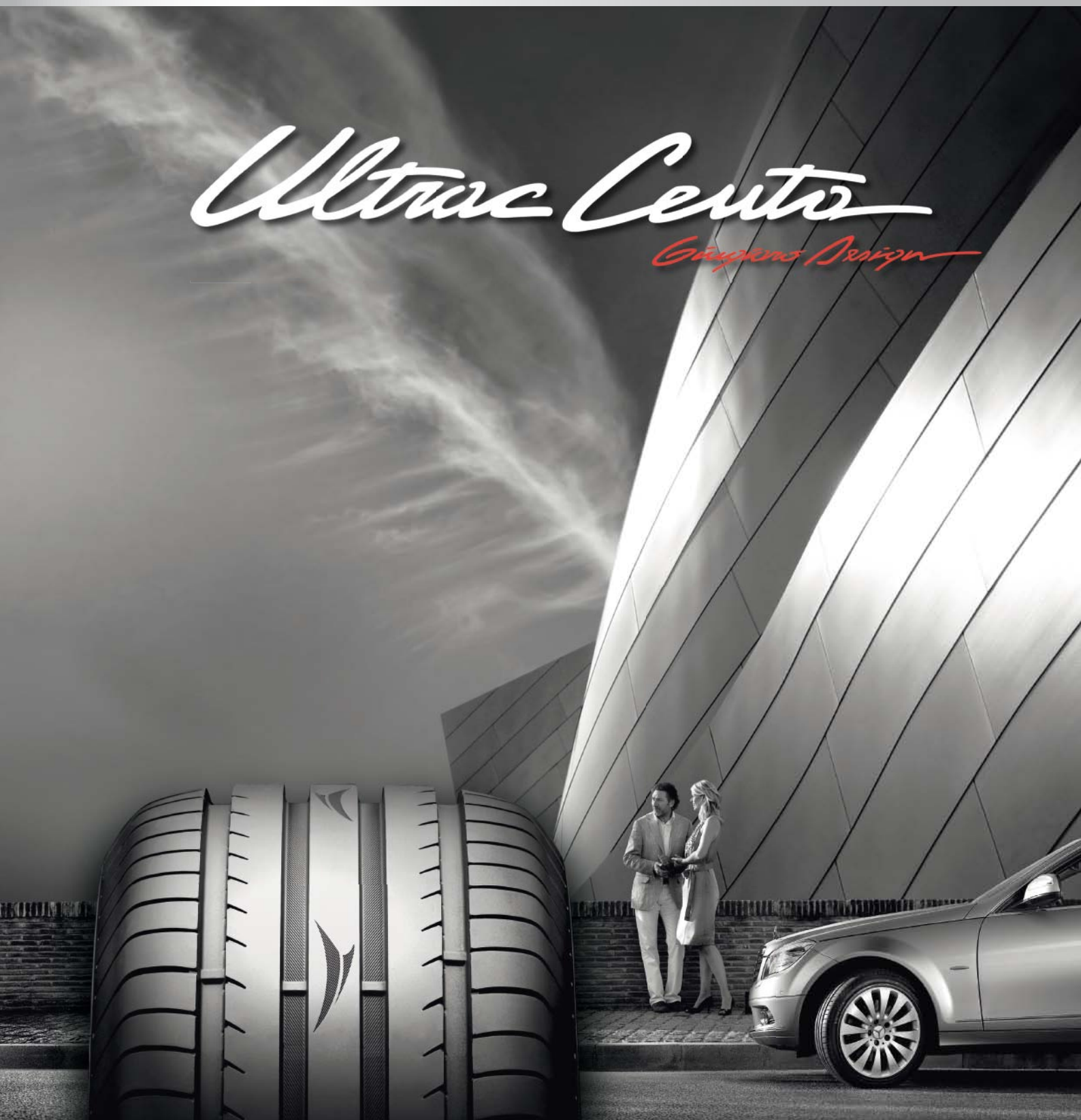
ddebatt.se

**Däckbranschens
egen tidning**

DET NYA DÄCKET: SÄKRARE, MER EKONOMISKT, TYSTARE.

Ultrac Cento

Giugiaro Design



ULTRAC CENTO. KOMFORTABELT SOMMARDÄCK DESIGNAT AV GIUGIARO DESIGN.

LÅGT RULLMOTSTÅND, ULTRALÄTT OCH TYSTGÅENDE. UTMÄRKTA KÖREGENSKAPER PÅ TORRA OCH VÅTA VÄGBANOR.

WWW.VREDESTEIN.SE


VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU



14

MODERN VERKSTAD RENA HIMMEL- RIKET

En av Sveriges modernaste däckverkstäder ligger just utanför Färjestaden vid Ölandsbrons fäste. Där är "arbetsmiljön i det närmaste perfekt", enligt en av de anställda som summerar arbetsförhållandena som "rena himmelriket".

Innehåll

April 2012



Bluffakturor är en pest

Så slipper du problem med skumma bluffmakares fusk-fakturor.



Vårsalongen

Bilsalongen i Genève bjuder inte bara på bilar utan också på däck, maskiner, galanta damer – och spioner.



Tunga vinterdäck

Nu blir det lag om vinterdäck på tunga fordons drivhjul.



Motorsemester i sommar

DäckDebatt bjuder på en snabbguide över sommarens mesta och bästa motorevenemang.



Partikelkritik från EU

EU kritiserar svensk partikelpolitik – men är kritiken verkligen befogad?



Vi har varit på turné...

DRF åker på "roadshow" för att informera om utbildning till hjul-utrustningstekniker.



ALLTID I DÄCKDEBATT

4 Ledare 6 Noterat 42 DäckDEBATT

Tänk inte bara på drivet – det kan sladda också!

Regeringen tycks nu ha bestämt sig för att lagstifta om vinterdäck även på tunga fordon. Det kommer att spela stor roll för de tunga fordonens framkomlighet i trafiken. Förhoppningsvis slipper Sverige merparten av tvärstoppen i trafiken på grund av slirande drivhjul. Men regeringen gör halt vid drivaxlarna.

Det är synd. För trafiksäkerheten är det ännu mer viktigt att det sitter bra däck på släpens och trailrarnas axlar. Tyvärr visar myndigheternas senaste undersökning att det oftast är där som de sämsta däcken sitter.

Positivt är att tjänstemännen menar att vinterdäck på drivaxlarna bör ses som ett första steg. Att mer lagstiftning ska komma.

Europeiska parlamentet trycker nu på hos kommissionen om ökade ansträngningar för trafiksäkerheten. En viktig angelägenhet är, som jag skrev i ledaren 1/2012, en vinterdäckslag i hela EU för såväl bilar, bussar som lastbilar. Den ska ta hänsyn till klimatet i varje enskilt land. Det sistnämnda måste nu regeringen och dess expertmyndigheter lobba för i Bryssel. En heltäckande hjullag borde vara visionen. Men det känner en hel del av de svenska politikerna och tjänstemännen redan till.



Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare



FOTO Robert Linde

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

Joachim Grusell

Bättre grepp om arbetsmiljö och kompetens



Bättre arbetsmiljö 2012 – två nya guider

TYA har tagit fram två guider som stöd för samverkan i arbetsmiljöarbetet som riktar sig till chefer respektive skyddsombud. Guiderna beskriver förutsättningarna för samverkan samt chefers och skyddsombudets roller.

De tar upp hur risker och brister i arbetsmiljön kan behandlas i samverkan samt hur 6 kap. 6a§ och skyddsombudsstopp hanteras på ett korrekt sätt vid oenighet. Vidare beskrivs åtgärder i samband med olyckor och tillbud samt Arbetsmiljöverkets tillsyn.

Guiderna är tänkta som ett stöd i det lokala arbetsmiljöarbetet men kan också användas vid arbetsmiljöutbildningar. Häftena är på 36 sidor i A6-format och kan beställas kostnadsfritt av TYA-anslutna företag på TYAs webbplats tya.se.

TYA-skolan

– ett urval av 2012 års kurser, för dig i däckbranschen

April

DATUM	KURS	DAGAR
17–19	PAM Landtransport, steg 1 Stockholm Kursnr: 30016 (Steg 2: 22–24 maj Kursnr: 31021)	3

Maj

DATUM	KURS	DAGAR
3	PAM Påbygggnad Stockholm Kursnr: 35018	1
10	Malmö Kursnr: 35019	
10	Arbetsmiljö för alla Göteborg Kursnr: 32019	1
22–24	PAM Landtransport, steg 2 Stockholm Kursnr: 31021	3
24	Lastsäkring Malmö Kursnr: 217210	1
25	Hässelholm Kursnr: 217211	
26	Helsingborg Kursnr: 217212	

September

DATUM	KURS	DAGAR
4–6	PAM Landtransport, steg 1 Gävle Kursnr: 30036 (Steg 2: 16–18 okt Kursnr: 31042)	3
18–20	Göteborg Kursnr: 30038 (Steg 2: 30 okt–1 nov Kursnr: 31044)	
25–27	Örebro Kursnr: 30029 (Steg 2: 6–8 nov Kursnr: 31045)	
11–12	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm Kursnr: 27037	2
25	PAM Påbygggnad Jönköping Kursnr: 35039	1

DATUM	KURS	DAGAR
25–26	Gruppledarutbildning, steg 2 Stockholm Kursnr: 27139	2
27	Truck – att leda och övervaka truckarbetet Stockholm Kursnr: 25639	1

Oktober

DATUM	KURS	DAGAR
2	Lastsäkring Stockholm Kursnr: 217400	1
4	Gävle Kursnr: 217401	
5	Sundsvall Kursnr: 217402 (Fler kurstillfällen Lastsäkring finns)	
2–4	PAM Landtransport, steg 1 Malmö Kursnr: 30040 (Steg 2: 20–22 nov Kursnr: 31047)	3
16–18	Stockholm Kursnr: 30042 (Steg 2: 27–29 nov Kursnr: 31048)	
16–18	PAM Landtransport, steg 2 Gävle Kursnr: 31042	3
30 okt –1 nov	Göteborg Kursnr: 31044	
18	PAM Påbygggnad Gävle Kursnr: 35042	1

November

DATUM	KURS	DAGAR
6–8	PAM Landtransport, steg 2 Örebro Kursnr: 31045	3
13–14	PAM Repetition Göteborg Kursnr: 36046	2
13–14	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm Kursnr: 27046	2

DATUM	KURS	DAGAR
15	PAM Påbygggnad Malmö Kursnr: 35046	1
20	Arbetsmiljö för alla Stockholm Kursnr: 32048	1
21	Krisstöd Stockholm Kursnr: 33047	1

December

DATUM	KURS	DAGAR
4–5	Gruppledarutbildning, steg 3 Stockholm Kursnr: 27149	2
5–6	Psykosocial hälsa och ohälsa – om din stress och andras Stockholm Kursnr: 33149	2
	Må bra på jobbet – om psykosocial arbetsmiljö Anmäl intresse till TYA Kursnr: 325	1
	Mänskliga faktorn Anmäl intresse till TYA Kursnr: 253	2

TYA-skolan

TYA-skolan är transportbranschen egen utbildningsarrangör och anordnar såväl arbetsmiljöutbildning som yrkesfortbildning på många olika områden och för olika personalkategorier. TYA är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. Du kan se hela vårt kursutbud på vår webbplats tya.se/tyaskolan. Har du frågor om våra kurser kan du också kontakta TYA per telefon på 08-734 52 50.



Mervärde i transportbranschen



Skoterdäck från Michelin...

POWER PURE SC är enligt Michelin världens första skoterdäck med olika gummiblandning i mitten och på sidorna av däck, vilket ska ge ökad säkerhet och körglädje samt längre livslängd.

Slitbanan är indelat i olika zoner med specifika uppgifter och olika gummiblandningar. Mitten av däck är mönsterfritt och har en hårdare gummiblandning i det partiet som är mest i kontakt med vägbanan, vilket ska öka livslängden. Däckets skuldror har en mjukare gummiblandning för bättre grepp och därmed säkerhet när skotern lutar i kurvorna.

Antalet skotrar har i Europa ökat med 73 procent på sex år. Åtta av tio förare kör sin skoter dagligen och tre av tio kör också motorcykel. ■

...och från Bridgestone

BRIDGESTONE HAR LANSERAT ett nytt radialdäck för stora skotrar. Battlax SC finns i två framskicks- och tre baksdäcksdimensioner och har ett nytt slitbanemönster som bland annat kännetecknas av breda mönsterspår. ■



Upprop mot förkort dubbtid

EFTER TRANSPORTSTYRELSENS negativa svar om återställd dubbdäckstid har DRF fått massor av reaktioner från medlemmarna. Den mest träffande sammanfattningen på reaktionerna är nog: "Orimligt, hur kan dom svara på det sättet! Att det inte skulle ha lett till några allvarliga konsekvenser".

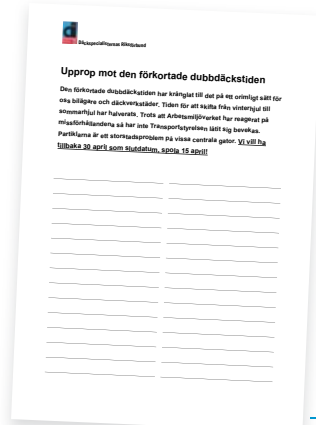
Efter förslag från flera medlemmar har DRF startat ett upprop mot den förkortade dubbdäckstiden. Alla medlemsverkstäder har fått ett formulär att lägga fram i kundmottagningen eller motsvarande lämplig miljö där kunderna kan läsa det och skriva på uppropet, som lyder:

Upprop mot den förkortade dubbdäckstiden

Den förkortade dubbdäckstiden har krånglat till det på ett orimligt sätt för oss bilägare och däckverkstäder. Tiden för att skifta från vinterhjul till sommarhjul har halverats. Trots att Arbetsmiljöverket har reagerat på missförhållandena så

har inte Transportstyrelsen låtit sig bevakas. Partiklarna är ett storstadsproblem på vissa centrala gator. Vi vill ha tillbaka 30 april som slutdatum, spola 15 april!"

När säsongen nu är slut ska formulären med alla underskrifter skickas in till DRF, som driver frågan vidare. Den 17 april kunde VD Anders Karpesjö lämna över de listor som då hade kommit in, till infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd. ■



Vianor + Perstad Sant



EN VÄLBEKANT TV-FIGUR har nyligen dykt upp i annonser från Vianor. Carl-Ingemar Perstad kan med fog sägas vara "känd från tv". Med start 1978 ledde och producerade han Trafikmagasinet i 24 år tills han fick sparken från SVT 2002, efter mångåriga konflikter med ledningen

och påstådda ekonomiska oegentligheter.

Numera driver han journalistisk verksamhet i egen regi och nyligen har han alltså också engagerats av Vianor för att "informera allmänheten om när det är dags att byta däck och serva bilen." ■



63 procent kör med för lågt lufttryck

UNDER FÖRRA ÅRET lät Bridgestone kontrollera däckens skick på 46 000 bilar i elva europeiska länder. Resultaten visar enligt Bridgestone att 63 procent av bilisterna körde med för lågt lufttryck, dock meddelas inte vad som räknats som "för lågt".

För lågt lufttryck leder som bekant till ökad bränsleförbrukning. Bridgestone beräknar att det redovisade för låga trycket resulterar i en överförbrukning av 3,1 miljarder ton bränsle värt 5 miljarder euro per år. För miljön innebär detta 7,4 miljarder ton onödigt CO₂-utsläpp per år, vilket motsvarar ytterligare 2,7 g/km för varje bil på vägen.

Bridgestones kontroller av 46 000 bilar med 184 000 däck genomfördes vid olika affärscentrum och offentliga parkeringsplatser och är en del av företagets pågående säkerhetskampanj.

17,5 procent av bilisterna körde med alldeles för lågt lufttryck (minst 0,5 bar lägre än rekommenderat lufttryck), vilket stämmer väl med liknande undersökningar som tidigare genomförts av andra aktörer.

I Bridgestones undersökning hade 4,3 procent av bilarna minst 0,75 bar under rekommenderat lufttryck, vilket allvarligt påverkar bilens köregenskaper. Dessa förare riskerar alltså både sin och andras säkerhet.

Nästan 20 procent av däckerna var dessutom slitna under EU:s lagstadgade nivå på minst 1,6 mm mönsterdjup och drygt 3,5 procent av de inspekterade däckerna hade både olagligt mönsterdjup och farligt lågt lufttryck... ■

Nokian lastbilsdäck för tuffa tag

NTR 46 är ett nytt Nokian lastbilsdäck med slitstyrka för grova underlag. Däck är speciellt utvecklat för grus-, timmer- och mjölkbilar och har enligt Nokian en slitstark konstruktion och gummiblandning som ger bra skydd mot riv- och stickskador samt mycket god slitstyrka.



Fel om fälgar

I ARTIKELN OM fälgar i förra numret av DäckDebatt hade fälgarna Nitro Cruiser, Advanti Raptor, Nitro Sprint, Nitro Mystic och Advanti Vulkan råkat få fel ursprung. De kommer från Specialfälgar och inget annat. DäckDebatt beklagar misstaget. ■



259 km/h på is med Nokianskodd elbil

I MITTEN AV mars sattes ett nytt hastighetsrekord för elbilar på is: Nokians testförare Janne Laitinen noterades för 252,09 km/h med elbilen E-RA på sjön Ukonjärvis i Inari i norra Finland.

Sportbilen E-RA (Electric Race-About) har byggts av yrkeshögskolan Metropolia. Den har en elmotor på 280 kW/380 hk och som bäst var hastigheten uppe i över 260 km/h. Bilen hade Nokian Hakka-peliitta 7 dubbdäck i dimension 225/40 R18.

Rekordkörningen genomfördes på en sex kilometer lång raksträcka, helt enligt reglerna för Guinness rekordbok. Hastighetsrekordet tas dock inte officiellt med i Guinness rekordbok eftersom det ännu inte finns någon egen klass för elbilar.

Tiden och hastigheten för körning under en kilometer mättes när bilen körde isbanan åt båda hållen. Rekordet är genomsnittsti-

den mellan dessa två mätningar. Starten sker flygande och körningen får pågå under en timme. Däcken på bilen måste vara kommersiellt tillgängliga och de måste vara godkända för trafik i det landet där världsrekordkörningen sker.

– Att testa däck under krävande förhållanden ingår som en central del i utvecklingen av vinterdäck. Världsrekordet och samarbetet i E-RA-projektet ger oss utmärkta möjligheter att få nya erfarenheter. Det här är en riktig inspirationskälla för däckutvecklare, vars viktigaste utmaning är att optimera både säkerhetsegenskaperna och lågt rullmotstånd, som är speciellt viktigt för körsträckan på en elbil, berättar Matti Morri, chef för Nokian Tyres tekniska kundservice.

Elbilen E-RA har byggts av studenter på Metropolia med hjälp av externa samarbetspartners och utnyttjar den senaste tekniken inom



259 km/h lyder det nya hastighetsrekordet för elbilar på is. Elbilen E-RA har byggts av studenter på Metropolia med hjälp av externa samarbetspartners och utnyttjar den senaste tekniken inom elektrisk kraftöverföring och batterier.

elektrisk kraftöverföring och batterier. Som minst förbrukar bilen endast 14,5 kW per 100 kilometer, vilket motsvarar 1,6 liter bränsle.

– Med rekordet vill vi visa att en elbil fungerar pålitligt även i kyla och i hög hastighet på halt underlag. Att prova gränserna sätter fart på den tekniska utvecklingen som till sist gagnar konsumenterna, säger

Sami Ruotsalainen, chef för teamet E-RA.

Nokian Tyres testförare Janne Laitinen har även Guinness officiella världsrekord för körning på is. Rekordet på 331,61 km/h sattes i mars 2011 på Bottenvikens is med Audi RS6 vars V10 dubbelturbo-motor hade hetsats upp till cirka 800 hk. ■

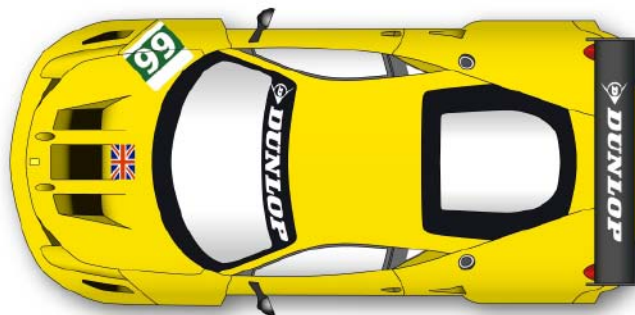


Goodyear för fyrhjulsdraft

MED NYA EFFICIENTGRIP SUV siktar Goodyear på den snabbt växande SUV/Crossover-marknaden i Europa. Däcket ska passa nästan alla 4WD-bilar på marknaden, från stora lyxbilar över standardstorlekar och ned till mellankompakt- och kompaktmodeller, och det ska enligt Goodyear ge lägre bränsleförbrukning och därmed dito CO₂-utsläpp samt lägre ljudnivå än föregångaren.

EfficientGrip SUV uppges också ge längre körsträcka och är lättare, vilket förutom lägre bränsleförbrukning även ger föraren lite bättre precision i styrningen.

suv/4WD-marknaden i Europa väntas uppgå till flera miljoner fordon under 2014. ■



Dunlop-tävling i racingdesign

DUNLOP SÖKER NU bidrag till sin fjärde tävling i design av en racingbil. Tävlingen går ut på att bidra till den visuella utformningen av en Dunlop-sponsrad Ferrari F458 Italia som ska köra årets 24-timmarsrace på Le Mans den 16–17 juni.

– I årets tävling utökar vi inbjudan till att även omfatta den konstnärliga världen. Den här gången vill vi ha bidrag från såväl bil- och racing-

fans som designstudenter inom alla inriktningar – från konst till industri, från mode till arkitektur. Alla har chansen att fritt designa Ferrari-bilens exteriör, berättar James Bailey, manager för European Motorsport Marketing and Communications.

Designbilar är ingen nyhet i Le Mans 24-timmarsstävling. Först ut på den franska banan var den amerikanska konstnären Alexander

Calder år 1975 och sedan dess har flera konstnärers verk susat fram på Mulsanne-raksträckan, bland dem namn som David Hockney och Andy Warhol.

Årets Dunlop-tävling är öppen för fler än någonsin tidigare. På tävlingens webbplats artcar.dunlop.eu finns mer utförlig information om tävlingen samt anvisningar för intresserade tävlingsdeltagare. ■

Firestones första RunFlat

FIREHAWK SZ90µ RFT är Firestones första däck med RunFlat-teknologi i Europa. Däckets förstärkta sidoväggar gör att föraren kan fortsätta köra trots punktering.

Firehawk SZ90µ RFT är avsett för bilar som ursprungligen varit försedda med RFT-däck och ägare som helst vill ha billigare däck än originalen.

Firehawk SZ90µ RFT finns i dimensionerna 16 till 18-tum i 40- till 55-profil. ■

Nytt transportbilsdäck från Hankook

SYDKOREANSKA HANKOOK HAR presenterat ett nytt sommardeck för lätta transportbilar. Vantra LT uppges minska bränsleförbrukningen med upp till 13 procent jämfört med förgångaren, samtidigt som livslängden ska öka med 12 procent. Vantra LT finns i 34 dimensioner. ■



Yokohama bygger i Indien

OM DRYGT TVÅ år ska Yokohamas nya fabrik utanför Delhi i Indien stå klar och då ska där – en första etapp – produceras 700 000 personbilsdäck per år. Yokohama köpte marken till fabriken redan 2008 men byggstarten har skjutits upp till nu på grund av orolig finansmarknad. ■



Fortsatt Michelin för Ferrari

PÅ FERRARIS SENASTE modell F12 Berlinetta med 6,3 liters V12-motor på 740 hk originalmonteras Michelin Pilot Super Sport. F12 Berlinetta gör därmed gemensam sak med Ferrari 599 GTO och FF, som sedan tidigare rullar på Michelingummi. ■

Nya Porsche 911 på Goodyear-gummi

DEN SENASTE VERSIONEN av sportbilsikonen Porsche 911 Carrera 2 levereras med 19-tums Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 i dimensionen 235/40 fram och 285 35 bak. Goodyears FuelSaving Technology ska bland annat bidra till att minska CO₂-utsläppen och samtidigt ska däcken ge ännu bättre bromspres-tanda än tidigare. ■



Michelin-guiden 2012:

Inga nya stjärnor men tio nya krogar

I ÅRETS UTGÅVA av Guide Michelin Main Cities of Europe får Sverige 12 stjärnor, fördelat på 10 restauranger i två städer. Utöver stjärnorna som delats ut har även nio restauranger tilldelats utmärkelsen Bib Gourmand, som indikerar vällagad mat till ett rimligt pris.

I Stockholm behåller Mathias Dahlgren Matsalen och Frantzén/Lindeberg sina två stjärnor. Stockholm är den enda stad i Norden med två 2-stjärniga restauranger.

Förutom ovan nämnda tvåstjärniga restauranger har Stockholm fyra 1-stjärniga: Mathias Dahlgren Matbaren, Esperanto, Fredsgatan 12 och Lux Stockholm. 1-stjärniga i Göteborg är Thörnströms Kök, Kock & Vin, 28+ och Fond.

Nio restauranger har fått en Michelin Bib Gourmand-utmärkelse – sju i Stockholm och två i Göteborg. Stockholm: Brasserie Bobonne, Proviant, Rolfs Kök, Den Gyldene Freden, Pubologi (ny), Ulla Winblad och Sjögräs. Göteborg: Tvåkanten och Familjen. ■

Tio restauranger är nya i årets guide (med utmärkelse eller "bara" omnämnda: Sjömagasinet (tillbaka i guiden), Gotland, AG, Gastrologik, Miss Voon, Volt, deVille, Bon Bon, Villa Godthem och Pubologi.

I Guide Michelin Main Cities of Europe 2011 finns totalt 1 558 hotell och 2 090 restauranger, vilket är en ökning med 329 restauranger jämfört med förra året. Urvalet av restauranger omfattar 249 Bib Gourmand-restauranger (48 nya för i år), 15 restauranger som tilldelats tre stjärnor, 74 med två stjärnor (18 nya) och 287 som har fått en stjärna (44 nya).

Michelins olika guider finns även tillgänglig på viamichelin.com, som har mer än 400 miljoner besökare per år. Boken gavs ut i mer än en miljon exemplar förra året och dessutom kan Guide Michelin laddas ner som Iphone- och Ipad-applikation där man kan hitta restauranger från alla Michelins europeiska guider inklusive Main Cities of Europe-guiden. ■



Snygg reklam på gamla däck

I Nya Zeelands huvudstad Wellington finns denna ovanliga cykel, som är gjord av fyra återvunna bildäck och fungerar som cykelställ och reklampelare. Firman bakom konstruktionen heter Bikerakk och erbjuder upplyst reklamplats i bakhjulet. ■



Välkommen till Däckpoolen.

En inköpsorganisation inom däckbranschen som verkar för att skapa goda förutsättningar för att ge bästa service till de bästa priserna. Vi har minst 100 års sammanlagd erfarenhet i styrelsen inom branschen och har byggt upp verksamheterna från början och vet vad som behövs.

www.dackpoolen.se

MAKALÖST GREPP



GÄLLER EJ
GISLAVED

Gislaved



Mästare på svenska vägar

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

Däckia i Borås

och pratar med platschefen Magnus Svensson

Hej, hur går affärerna?

– De går bra. Allt handlar ju om förberedelser och just nu (slutet av mars/red anm) är vi väl förberedda för att byta till sommardäck och ta hand om kundernas vinterdäck. Och just den delen, att sköta om och förvara kundernas däck, har ökat bra de senaste åren och verkar bli ännu bättre.

Vad tjänar ni mest på?

– Vi arbetar framför allt med personbilar, men har börjat jobba för att komma in på marknaden för lätta transportbilar också.

Hur halkade du in i den här branschen?

– Det var lite av en slump. Tidigare jobbade jag med filmdistribu-

tion när jag fick kontakt med Lars Olsson, den förra ägaren, och det slutade med att jag började jobba här. Och när Lars sålde firman till Däckia fick jag jobbet som platschef.

Från film till däck, var det en svår omställning?

– Nej, egentligen inte. Det handlar ju om att sälja rätt varor till rätt pris, att lära sig branschen och leverera vad kunden förväntar sig och helst lite till. ■

Namn: Magnus Svensson

Ålder: 40

År i branschen: 2 år och 6 månader

Bor: Långhem 20 km söder om Borås



DRF på TV

UNDER VÅREN HAR DRF varit flitiga gäster i SVT:s tunga nyhetsprogram. Den 5 april debatterade DRF:s vd Anders Karpesjö dubbdäcksförbud med Stockholms stads stadsmiljöborgarråd Per Ankersjö (C) i Aktuellt.

En knapp vecka senare, den 11 april, var det dags för ett nytt framträdande av Anders, denna gång i Rapport och då handlade det om vinterdäck på tunga fordon och om eventuell ny lagstiftning på området. ■

Däckrazzia på export

Efter en lyckad import av konceptet bakom kampanj Däckrazzia från Finland är tiden mogen att ge sig in i exportbranschen. Danmark står på tur.

1 JUNI 2004 åkte en liten delegation från svenska däckbranschen till Finland för att få goda råd inför de första däckraziorna på svensk mark, som skulle genomföras i Södermanland samma höst. Åtta år senare har en bra bit över 400 däckrazzior genomförts i alla Sveriges länslänningar och det är dags att betala av skulden till vårt östra grannland. När de första danska däckraziorna genomförs i maj i Köpenhamn har man med sig många goda råd från de framgångsrika finska och svenska kampanjerna.

– Vi hade otroligt bra stöd av Östen Brännäs med kollegor på finska Bildäcksförbundet när vi skulle komma igång med däckrazzior i Sverige och nu känns det väldigt bra om vi kan ge samma stöd till

Däckbranchens Fællesråd i Danmark, säger Pontus Grönvall, Däckbranchens Informationsråd.

Däckraziorna i Finland startade 1997 och i Sverige 2004. De första däckraziorna i Danmark genomförs i slutet av maj i år i Köpenhamn. Syftet med kampanjen är att öka kunskapen om bland annat mönsterdjupets och lufttryckets betydelse för trafiksäkerheten och miljön. Den breda samverkan är kanske den största styrkan. I Sverige är det NTF, Polisen, Bilprovningen, Däckbranchen och Trafikverket som står bakom kampanjen och en liknande bredd finns i både Finland och Danmark. Däckrazzior i Sverige genomförs i år den 27 augusti till den 7 september (vecka 35 och vecka 36). ■



FOTO Niklas Martinson

Skylten pekar mot Danmark. Vid ett möte i Varberg i mars fick Jesper Sørensen, Arne Hansen och Volker Nitz från danska Däckbranchens Fællesråd en hel hopar goda råd och tips av Pontus Grönvall från Däckbranchens Informationsråd, projektledare för den svenska versionen av kampanj Däckrazzia.

Kanonresultat för DäckPartner

227 DELTAGARE fick ta emot beröm när DäckPartners medlemsmöte inleddes efter lunch den 1 februari på Infracity i Upplands Väsby. Sverigeförbundet Kent Carlsson framhöll att trots ett tufft år 2011, bland annat med vissa leverantörssvårigheter, så blev det rekordresultatet. 75,4 procent utbetalning till medlemmarna, vilket var det högsta någonsin i DäckPartners historia.

DäckPartners koncernchef Petter Smebye fyllde i och meddelade att man även i Finland och Norge hade nått "all time high".

– Men det har inte varit samma tempo i Norge som i Sverige.

Totalt omfattar nu DäckPartner 240 verkstäder, målet är 330 stycken år 2015.

Efter den inledande informationen höll förra årets STCC-mästare

Rickard Rydell ett inspirerande föredrag på temat Hela vägen. Med utgångspunkt i föraren, teamet och bilen gjorde han jämförelser med hur det är att driva ett företag.

Efter informationen hölls en välbesökt leverantörmässa. Bland många däck- följ och utrustningsleverantörer fanns även DRF på plats.

– Det har varit en strid ström av besökare under hela mässtiden, med frågor och samtal bland annat om nya gymnasieutbildningen och Däckskolan. Sedan vi började medverka på kedjornas mässor har möjligheten till direktkontakt och dialog verkligen ökat, konstaterade DRF:s VD Anders Karpesjö. ■

OBS! Artikeln skulle varit införd i DäckDebatt nr 2. Ett tekniskt missöde medförde att den dessvärre inte kom med.



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

Micke Idensjö, Däckteam i Färjestaden

“För min del fanns och finns det inget alternativ. Däckteam är inte bara den starkaste utan också den bästa kedjan att vara med i.” Micke Idensjö med firman Däck-Roy i Färjestaden är bara en av våra många nöjda delägare i Däckteam. Det har han varit i 22 år. Och det finns många fler som honom.

Vill du veta varför alla är så nöjda med Däckteam?

Ring oss på 040-611 89 10 eller mejla till info@dackteam.se så berättar vi.

Nu är vi 120 verkstäder runt om i landet!

Anställda i gummi-branschen vill själva påverka sin lön

ÅTTA AV TIO anställda i gummi-branschen efterfrågar mer individuell löneförhandling. Detta enligt en undersökning som Demoskop gjort bland medarbetarna i gummi- och motorbranschföretagen.

Undersökningen visar också att lika lön inte prioriteras särskilt högt. Däremot anses det viktigt att man känner till kriterierna för lönesättningen.

Liksom i övriga delar av motorbranschen anser medarbetarna i Gummibranschen att de viktigaste faktorerna för lönesättningen är den individuella prestationen, följt av hur ansvarsfullt och svårt jobbet är.

– Vi vill skapa oss en bättre bild av hur anställda inom motor- och gummibranschen resonerar kring och värderar olika aspekter av bland annat lönebildning, säger Ari Kirvesniemi, förhandlingschef på MAF och tillägger:

– Undersökningen visar tydligt att medarbetarna i branschen vill se mer av företagsnära löneförhandlingar.

Demoskops undersökning bygger på svar från drygt 700 kollektivarbetare och tjänstemän i företag inom motor- och gummibranschen som är medlemmar i Motorbranschens arbetsgivareförbund, MAF.

De viktigaste faktorerna för rättvis lönesättning anser de anställda vara att man får information om vad man behöver göra för att få högre lön och hur lönediskussionen ska gå till. Idén om lika lön har oväntat svagt stöd. Att alla får samma löneökning anses minst viktigt.

De flesta efterfrågar i allt högre grad en individuell löneförhandling. I undersökningen vill fyra av fem ha en mer individuell förhandling mellan arbetstagare och arbetsgivare. Resultatet kan enligt Demoskop även tolkas som att det finns en öppenhet för en större lönespridning i branschen.

Den egna lönen är en stark drivkraft för den arbetsinsats man gör; lönen bör spegla individens arbete mer än kollektivets. ■



App från Däckia

DÄCKIA LANSERADE NYLIGEN en app med det primära syftet att användaren lätt ska hitta närmaste vägen till en Däckia-verkstad. Utöver det finns det en smart funktion där man på ett lätt och kul sätt kan testa fälgar på sin bil. ■



FOTO Wesa Lehto

Sverige-Finland i Vianor-hockey



DEN 17 MARS var det tuffa tag i hockeyrinken i Upplands Väsby norr om Stockholm. Där möttes Vianor Sverige och Vianor Finland i en prestigeladdad hockeymatch med spelare som till vardags jobbar

som montörer, administratörer, platschefer och i ledningsgrupper.

Efter en hård men schysst match vann Vianor Sverige med 7-3 och utmanar nu andra företagslag. ■



NORDISK DÄCK IMPORT AB

NDI är ett ledande grossistföretag i däck- och fälgbranschen som ingår i en stor nordisk koncern. Vi importerar däck och fälg från hela världen och har egna agenturer i Sverige och Norden.

Våra kunder är däckverkstäder och däckedjor, återförsäljare av lantbruksmaskiner, entreprenadmaskiner, skogsmaskiner mm. Den svenska delen av företaget är lokaliserat med lager i Flen och Lund. I Lund finns även administration och kontor. NDI har expanderat och vuxit de senaste fem åren och nu tar vi nästa steg och expanderar ytterligare. Vi behöver sex stycken bra medarbetare på olika positioner i företaget. Vissa uppgifter kräver god erfarenhet medan andra ger möjlighet för rätt person att växa in i sina uppgifter på företaget.

VI SÖKER FLER MEDARBETARE

- **Lager- och logistikchef till lagret i Lund.** Ett utmanande arbete för rätt person. Företaget växer och med detta ställs nya krav. Vi ser att det kräver nya lösningar för sättet att arbeta och lageroptimering. Rätt person har goda kunskaper i att leda personal och få dem att trivas och prestera, planeringsförmåga, logistiskt tänkande, vilja att skapa effektiva rutiner, kunskap att göra lönsamma lösningar och detta på ett enkelt och jordnära sätt.
- **Key Account storkundsavtal.** En helt ny tjänst. Vi har tagit hem en del stora avtal som vi ska se till att förvalta väl. Vi söker dig som trivs med att vara spindelen i nätet och se till att allt fungerar som det är tänkt. Du är länken till beställare och underleverantörer. Du utvecklar konceptet tillsammans med dina medarbetare. Du reser och besöker både underleverantörer och beställare och kan vara med och ta in nya avtal och få med dem i våra befintliga rutiner.
- **Inköpare till kontoret i Lund.** Vi köper in från hela världen direkt till våra lager. Vi söker en person som kan förhandla, hålla liv i leverantörskontakterna, vet knepen att få bästa dealen och är redo att implementera nya rutiner. Som person måste du vara en lagspelare som både lyssnar och förmedlar.
- **Orderchef till kontoret i Lund.** Vi har mycket duktig personal som servar våra kunder dagligen men som saknar en ledare som kan utbilda, sätta nya rutiner och effektivisera avdelningen. Här krävs kunskaper om däck och fälg.
- **Däckmontör till lagret i Lund** med god erfarenhet av tunga produkter såsom LV, entreprenad, lantbruksmaskiner osv.
- **Säljare för tunga produkter med placering i Lund** med en del resdagar per månad. Då vi är en av Sveriges största fälg- och däckleverantörer till traktorer och entreprenadmaskiner måste du ha stor kunskap inom området, vara serviceminded och ha teknisk förståelse.

Alla anställningar är tillsvidareanställningar. Senaste ansökningsdag är den 2 maj 2012. Endast skriftlig ansökan med CV på brev eller mail. Märk din ansökan med aktuell tjänst och sänd till:

Nordisk Däck Import AB • Box 4027 • 227 21 LUND, alternativt info@ndi.se



Maskin & Service AB

JohnBean

DIN KOMPLETTA LEVERANTÖR AV DÄCKMASKINER/HJULINSTÄLLARE



Extremt snabb kontroll av alla hjulvinklar. Tar endast ca 5 minuter för en mätning.

Hjulinställare John Bean Arago

Visualiner Arago är toppmaskinen i Snap-on 3D Aligners produktportfölj.

Andra fördelar med Arago är:

- Ökad precision
- 3-dimensionell bild på skärmen med aktuell mätuppgift och tydliga anvisningar
- Reflekterande måltavlor på hjulen utan känslig elektronik
- Omfattande aktuell fordonsdatabas



Extremt snabb kontroll av alla hjulvinklar. Tar endast ca 5 minuter för en mätning.

Leasingkostnad:

3 488 kr/mån.*
(36 mån)

* Förhöjd 1:a månadskostnad.
Restvärde.

Pris från:

148 900:-



Balansering

John Bean BFH 2000

Den mest avancerade balanseringsmaskinen på marknaden. Speciellt anpassad för däckverkstäder med stora däckvolymen. Har avancerad diagnostisk med laserteknik som identifierar eventuella brister på däck och fälg.

Alla priser exklusive moms.

Hjulinställare John Bean 3D Lite

På grund av 3D Lites effektiva kamerateknik, enkla användning och utrymmessnåla design är 3D Lite ett mycket intressant alternativ även för små verkstäder.



Ackrediterad kalibrering

Vi är ackrediterade att utföra kalibreringar av:

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

Service

Vårt servicenät är väl utbyggt och täcker in hela Sverige. Du får snabbt och effektivt den service du behöver.

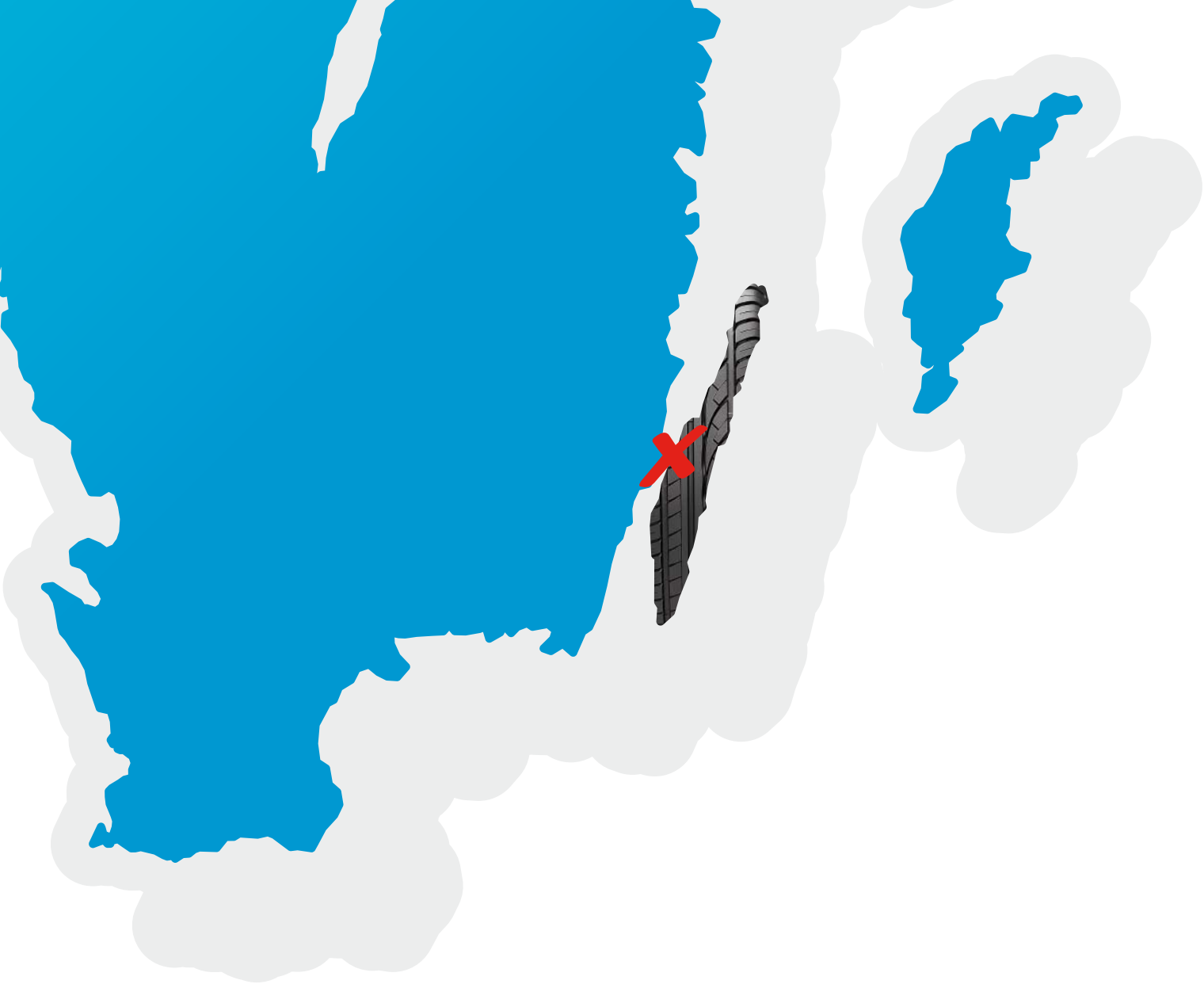
Vi har serviceverkstäder i Karlstad, Stockholm och Göteborg.

www.sunmaskin.se

Medlem av







ÖLAND HAR SVERIGES MODERNASTE DÄCKVERKSTAD:

ATT JOBBA HÄR ÄR RENA HIMMELRIKET

Däck-Roy i Färjestaden satsade 15 miljoner kronor på att bygga Sveriges modernaste däckverkstad och fick omedelbar utdelning. DäckDebatt har studerat investeringen hos Mikael Idensjö och hans anställda. **TEXT** Mats Glaad **FOTO** Joachim Grusell och Mats Glaad



– URSÄKTA MIG, en kund...

Jag vet inte vilken gång i ordningen Mikael Idensjö försvinner ut i butikslokalen. Kanske fjärde eller femte gången sedan jag dök upp. Det är alldeles uppenbart att det inte finns särskilt mycket tid för oplanerade infall hos Däck-Roy.

I sofforna i den ljusa och öppna receptionen sitter två hundar med sina ägare. För en kort sekund funderar jag på om jag kanske tagit fel ingång och kommit till Färjestadens djursjukhus, för så kliniskt rent, ljöst och fräscht känns det.

Men det är naturligtvis bara inbillning. Hundägarna sitter inte bara bekvämt. De har full koll på vad som händer i verkstaden också, eftersom man valt att ha fönster mellan kundmottagning och verkstadsdelen för privatfordon. Lösningen renderar helt klart en rätt skön atmosfär.

Det ligger i linje med den vagn som står utanför entrén, med texten: "Lägg din punktering här". Det ska vara snabbt, bekvämt och kanske också lite underhållande att lämna in bil eller hjul hos Däck-Roy i Färjestaden.

Familjeföretag

Jag är inne på min andra espresso från bryggaren i receptionen när Mikael slutligen slår sig ned bakom skrivbordet på sitt kontor.

– Farsan startade verksamheten redan 1974. Då fanns vi inne på Storgatan och var väl en däckfirma lite som alla andra, berättar Mikael.

"Farsan" ifråga hette förstås Roy

och 1983 började Mikael jobba med "Däck-Roy". Då var han 19 år gammal. Lika många år senare – 2002 – hade han tagit över och löst ut sin far. Mikaelson Patrik står på tur och kommer sannolikt att förvalta familjeföretaget vidare en vacker dag.

Den verksamhet som Mikael Idensjö utvecklat sedan 2002 består av väldigt många olika byggsstenar. Exakt vad framgångsreceptet består i kan te sig aningen förvirrande. Här är det många bäckar små som resulterat i ett veritabelt inlandshav. Ska man prompt hitta ett bra ord att sammanfatta det hela med känns "proaktivitet" rimligt. En kultur av att göra snarare än att snacka har gjort Däck-Roy till en av

Sveriges i särklass mest framgångsrika och moderna däckfirmor.

– Man kan ju tycka att läget är lite lustigt, eftersom vi finns på Öland. Men vi täcker in en "halvmåne" som består av bland annat Oskarshamn, Karlskrona, Växjö och Kalmar, säger Mikael.

Jo, Däck-Roy har många lantbrukskunder och en stor andel företagskunder med tunga fordon. Men man har även satsat ordentligt på marknadsföring, inte minst via lokala tv-kanaler. Lite enligt klassisk amerikansk modell, med Mikael Idensjö själv som huvudrollsinnehavare i filmerna. Dessutom är man leverantör till många av närområdets bilhandlare, en smart

win-win-lösning, där bilfirmorna slipper ha hjul på lager och Däck-Roy gör en bra affär.

– Det är naturligt för mig att vara ute och kolla om vi kan samarbeta med andra företag.

Varifrån säljdrän kommer vet Mikael Idensjö inte riktigt, men han medger att han säljer in sin verksamhet tämligen ihärdigt. Och potentialen att växa har visat sig vara enorm.

Våldsam expansion

2002 omsatte man nio miljoner kronor per år. 2011 hade man nått siffran 27,6 miljoner kronor och nu är man tolv anställda, varav fyra på sälj- och kundmottagningsidan och



Modernt däckförvaringsystem...



...och nya maskiner hos Däck-Roy i Färjestaden.



Det ser ut som att vi kan bli en gubbe till här före årsskiftet, så bara sedan flytten från de gamla lokalerna har vi i så fall fått anställa två personer.



Mikael Idensjö säljer in sin verksamhet tämligen ihärdigt. Och potentialen att växa har visat sig vara enorm.

resterande åtta gubbar på verkstads-golvet.

– Det ser ut som att vi kan bli en gubbe till här före årsskiftet, så bara sedan flytten från de gamla lokalerna har vi i så fall fått anställa två personer, konstaterar Mikael.

De nya lokalerna, Sveriges modernaste i sitt slag, var med andra ord inte bara en rejäl satsning (totalt

investerade man 15 miljoner kronor, varav bygget kostade 11,8 miljoner), utan har även överträffat alla förväntningar hittills. De 3 000 förvaringsplatser för däck man hade utökades till 5300. Men det tog bara två månader innan det var fullt.

– Vi var tvungna att flytta för att kunna växa. Vi fick inte plats. Och skulle vi göra det skulle vi göra det

ordentligt. Så vi har verkligen försökt bygga den perfekta däckverkstaden här. Det gäller allt från mått och design till belysning på lagret och att underlätta det dagliga arbetet. Och så tyckte vi att vi tog i rejält när vi nästan dubblade kapaciteten på däckförvaring, men här står vi nu och överväger att bygga ut ytterligare, skrattar Mikael.

Tomten ligger strategiskt utmed brofästet vid Ölandsbron. Den sobert svarta och modernt fyrkantiga byggnaden är en av de första man ser när man svänger av mot Färjestaden, och läget var förstås viktigt.

– Jag hittade tomten av en slump redan för sju år sedan. Jag tog en extrasväng för att få upp värmen i bilen när jag plötsligt hamnade här. Det var som när en seriefigur får en lampa över huvudet. Det bara slog mig att "här ska jag bygga en supermodern däckverkstad".

Kommunen nyttjade dock sin förköpsrätt och lade vantarna på marken. Till slut bestämde man dock att upplåta marken till kommersiell verksamhet, och Mikael gick från tanke till handling.

Skräddarsytt

Mikael Idensjö har tillsammans med sonen Patrik stått för stora delar av planeringen. Allt är genomtänkt i minsta detalj. Inte bara tekniken, utan även arbetsmiljön är minutiöst utformad såväl för att optimera effektiviteten som för att värna om personalens hälsa.

– En sådan sak som golvvärme, till exempel. Det är bra för killarna som ligger på knäna och kryper i verkstaden hela dagarna, säger Mikael.

En intressant detalj är att man medvetet gjort utrymmena vid sidan om lyftarna rätt trånga.

– Då blir det inte att man lägger ifrån sig en massa grejer vid sidan av, utan man placerar dem där de ska vara.

Lyftarna är nedsänkta och samtliga monteringslinjer är utformade på så vis att man aldrig ska behöva lyfta ett däck. Såväl luft som nitrogen finns dessutom i stolpar vid respek-

tive monteringslinje, vilket gör att hanteringen av byngliga behållare och slingrande slangar är ett minne blott.

– Om det här är en dröm så vill jag inte vakna, säger Stefan Johansson, en av de anställda som varit med sedan allra första början.

Han menar att arbetsmiljön är i det närmaste perfekt.

– Rena himmelriket. Vi har alla tänkbara hjälpmedel här och allt går både lättare och fortare, säger han.

Nej, någon dröm är det inte. Men samtidigt ändå. För det här är Mikael Idensjö's dröm i förverkligad form, även om vägen dit kantades av en del mardrömmar.

– Det är klart man har svettats över lånen och så, men vi har inte belånat oss upp över skorstenen. Kommunen köpte vår gamla mark och byggnad för sju miljoner kronor, och det underlättade förstås.

Totalt har företaget dubblat sin yta till 1 900 kvadratmeter totalt i och med flytten. Lokalerna innefattar bland annat ett toppmodernt kök med en soldränkst jättebalkong. Man kan nästan se framför sig hur gänget njuter av varsin öl efter att butiken stängt en solig fredagkväll i början av sommaren.

– Det kan absolut hända ibland, medger Mikael Idensjö nöjt.

Mot ena kortsidan av kökslokalen står ett piano. Lite udda för att vara en däckfirma kan man tycka. När DäckDebatts utsände kommenterar saken slår sig Mikael Idensjö ner på pianostolen, fäller upp locket och river av ett stycke som skulle fått självaste Robert Wells att haka till. Efter att ha sett ut som en fågelholk en stund frågar jag om han möjligtvis tjänat pengar på att spela piano. Jodå, det har Mikael Idensjö, visar det sig.

– Jag har spelat med The Boppers och Lasse Berghagen, bland annat.

Vi befinner oss förvisso på fel kust för att skämta på göteborgska, men ändå: Klart att en man med sådan känsla för sväng vet hur man handskas med hjul! ■



Vi har alla tänkbara hjälpmedel här och allt går både lättare och fortare.



Stefan Johansson

Däck med design

Att nya Vredestein är ett mönsterdäck innebär inte nödvändigtvis att det är bäst, men det är i alla fall omsorgsfullt mönstrat. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Gert Karlsson/Bilsport



– **ÄNTLIGEN ETT** företag som förstått hur vi journalister ska behandlas, skämtar en kollega.

Själv tycker jag att det känns lite fänigt och ganska onödigt – men jag ska inte förneka att det också är rätt kul att vi får poliseskort.

”Vi” är i detta fall tre busslaster däck- och motorjournalister plus en del annat löst folk på väg från Budapest centrum till F1-banan Hungaroring några mil österut och runt våra tre bussar pilar två mc-poliser med blinkande blåljus och ylande sirener.

Det är uppenbart att de här båda poliserna – en kille och en tjej – jobbat med eskortkörning tidigare. En av dem kör före till nästa korsning och stoppar all trafik, sedan sticker den andre iväg till nästa korsning och är det bilar i vägen tvingas de åt sidan och ibland går mc-poliserna ut i mötande fil och rensar den så att bussarna kan köra om köer via mötande körfält. De är imponerande duktiga och kör ibland mycket fort förbi bussarna och andra bilar och det är inte utan att det ibland ser rätt farligt ut.

Men vi kommer fort och smidigt fram till Hungaroring och kan börja bekanta oss med två nya däck: Sportrac 5, som efterträder

Sportrac 3 (nummer 4 hoppades över) och Ultrac Vorti, som är ett extremsportdäck och alltså en tämligen smal produkt trots sin bredd; som mest 295/30 ZR 20.

Vi får åka några snabba varv med snabba bilar runt den krokiga banan, men inte köra själva på banan – vilket får betecknas som en både förståelig och förständig försiktighetsåtgärd från Vredesteins sida.

På ett par mindre banor får vi dock köra några korta repor med på en liten handlingbana samt provbromsa på blött underlag, och visst fungerar däckerna bra – men hur bra de är i jämförelse med konkurrenterna går förstås inte att avgöra.

Giugiaro Design

Vredestein samarbetar som bekant flitigt med kända italienska designföretaget Giugiaro Design och så även när det gäller dessa båda däck.

Fabrizio Giugiaro, son till företagets grundare Giorgetto Giugiaro, var på plats vid introduktionen och förklarade apropå Sportrac 5 att han var mycket stolt över det nya däckets design.

Vid en kortare intervju berättade han att utformningen av ett nytt däck ofta börjar med att Giugiaro

Design tar fram några skisser på hur däckets borde se ut:

– Vi jobbar framför allt med däckens mönster. Ofta börjar utvecklingen av ett däck med att vi skissar på ett snyggt mönster och sedan tar teknikerna över. Sedan bollas utformningen fram och tillbaka mellan design och konstruktion tills vi har ett väl fungerande mönster som stämmer med både design- och teknikönskemål.

På DäckDebatts direkta fråga förnekade Fabrizio Giugiaro dock att denna arbetsmetod innebar att man kompromissade med däckets egenskaper till förmån för designen...

Å andra sidan är ju alla däck alltid en kompromiss mellan en mängd olika egenskaper, så helt sanningsenlig var Fabrizio Giugiaro kanske inte i det fallet.

Hur som helst är mönstret på Sportrac 5 asymmetriskt i stället för riktat (som på Sportrac 3).

Sportrac 5 har fyra breda längsgående spår för optimal undanträngning av vatten och maximala vatten-



Fabrizio Giugiaro.

planingsreserver. Fördelningen av däckets skulderblock ger enligt Vredestein ”perfekta prestanda vid bromsning på våta underlag samtidigt som den bidrar till däckets låga bullernivåer”.

Både Vredestein Sportrac 5 och Ultrac Vorti finns redan i Sverige i 14 respektive 11 dimensioner. ■



Skaplig däcktestbil: Aston Martin V8 Vantage Coupe.

Fabrizio Giugiaro var mycket stolt över det nya däckets design.



DOTZ

TUNING WHEELS

www.oclbrossons.se/dotz



NY!

TERRITORY dark

BREAKING NEW GROUND

9 x 19	3495:-
10 x 20	4295:-
10 x 21	5195:-

Ladda ner våra appar
för Smartphones/Tablets.
Sök efter **DOTZ** på
Android market och
AppStore.



Available on the
App Store



Scanna QR-koden
för mer information



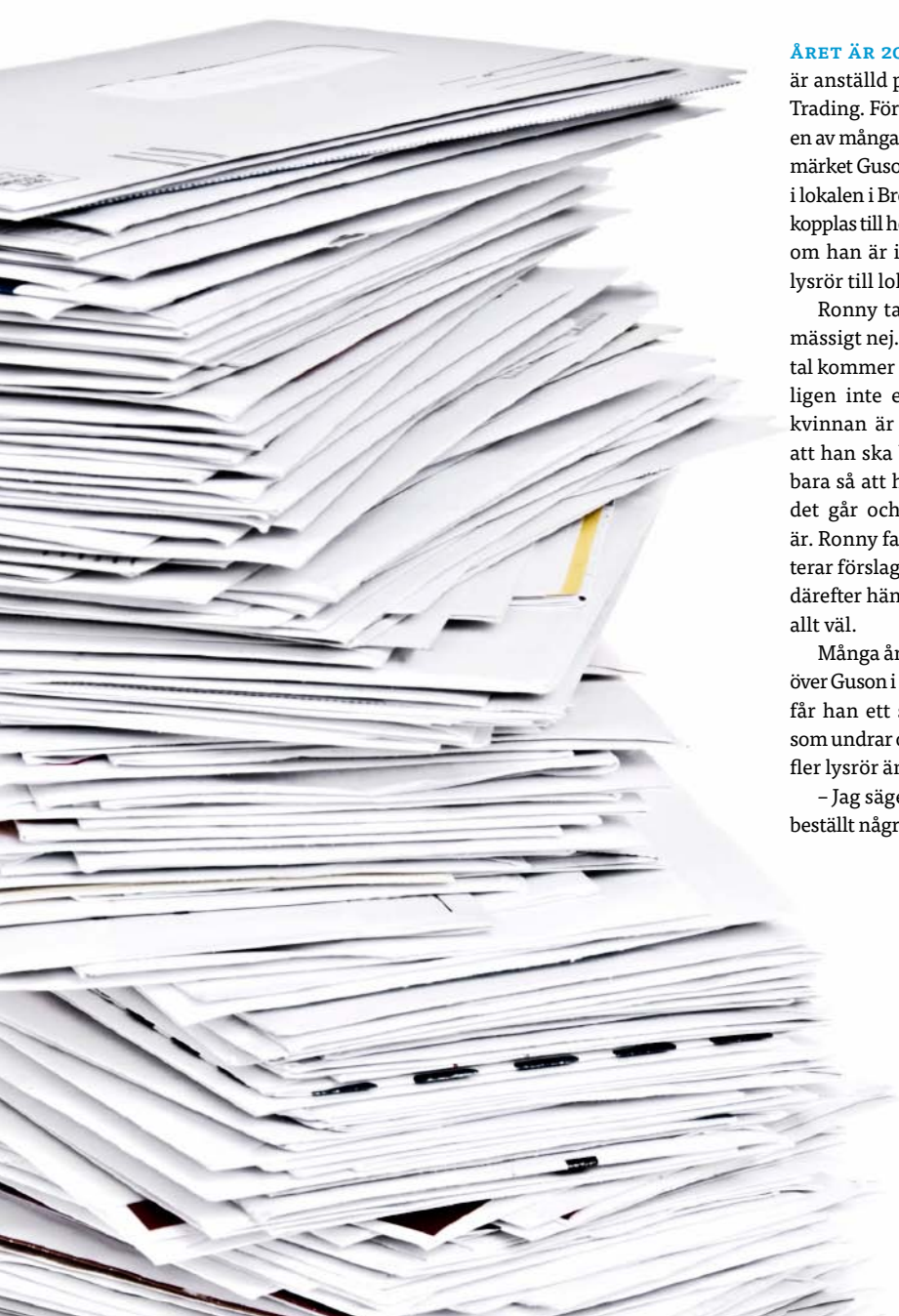
Följ oss på Facebook
www.facebook.com/OCLBrossons

Alla priser är rekommenderade ca priser inklusive moms

OCLBROSSONS
FÄLGSPECIALISTEN

”Däckfirmor är perfekta måltavlor för bluffakturering”

Bluffakturering sveper över Sverige som en ekonomisk pest och särskilt utsatta är firmor som sysslar med hantverks- eller verkstadsorienterade verksamheter. DäckDebatt har tittat närmare på fenomenet och hur du undviker att hamna i bluffmakarnas klor. **TEXT** Mats Glaad



ÅRET ÄR 2005 och Ronny Lundin är anställd på däckfirman Smillrik Trading. Företaget är mer känt som en av många däckfirmor under varumärket Guson. Det är stressiga dagar i lokalen i Bromma när ett säljsamtal kopplas till honom. En kvinna undrar om han är intresserad av att köpa lysrör till lokalen.

Ronny tackar nästan slentrianmässigt nej. Den här typen av samtal kommer ofta och han har egentligen inte ens tid att prata. Men kvinnan är påstridig och föreslår att han ska beställa en låda lysrör, bara så att han kan se hur smidigt det går och hur bra produkterna är. Ronny faller till föga och accepterar förslaget. Lådan anländer och därefter händer ingenting. Så långt allt väl.

Många år senare har Ronny tagit över Guson i Bromma. På hösten 2011 får han ett samtal från en kvinna som undrar om han inte behöver lite fler lysrör än de han redan beställt.

– Jag säger till henne att jag inte beställt några lysrör, men då tar hon

upp den här beställningen som gjordes 2005. Och så kommer det riktigt konstiga. Hon hävdar att jag har ett konto hos dem och att det enda sättet att säga upp det är genom att hon först skickar ett gäng nya lysrör, berättar Ronny.

Han är stressad även vid det här tillfället och har inte riktigt tid att ifrågasätta kvinnan i telefonen. Hon skärper tonen och hävdar att han måste acceptera lysrören.

– Jag är både irriterad och stressad så jag säger efter en del tjafs något i stil med ”skicka skiten, då”, minns Ronny.

Inom kort ringer kvinnan igen och berättar att hon tänker skicka ännu fler lysrör, men Ronny förklarar att han inte tänker betala. Lådan med lysrör levereras med budbil, men Ronny skickar tillbaka den med vändande bud, och kvinnan återkommer snart per telefon.

– Hon hänvisade till vårt avtal. Jag sa att hon fick skicka uppgifter om avtalet. Då säger hon att det inte finns skriftligt, utan att jag gått med



Skicka skiten, då!

på avtalet muntligen, per telefon. Jag säger att hon i så fall får bevisa den saken och att jag tänker bestrida det hela.

Där är vi nu. Ronny har, efter att ha konsulterat DRF i ärendet, skickat tillbaka rubbet och även formellt bestridit det faktum att det skulle finnas något avtal.

– Däckfirmor är den perfekta måltavlan för de här bluffmakarna, konstaterar Per Geijer, säkerhetschef på organisationen Svensk Handel.



Per Geijer, säkerhetschef på organisationen Svensk Handel.

Han berättar att den enorma ökning av bluffakturering under hösten 2011 nu tycks ha nått sin topp, men att problemet fortfarande är att betrakta som enormt. Och att verksamheter som av den typ som Ronny Lundin bedriver är speciellt drabbade råder det alltså inget tvivel om.

– Bluffmakarna väljer hellre verksamheter där någon är upptagen med att lossa muttrar snarare än befinner sig framför en dator. Verkstadsfirmor och hantverkare av olika slag är populära måltavlor, menar Per Geijer.

Står man upptagen med någonting mer praktiskt orienterat har man ju förstås mindre möjligheter att snabbt kolla upp vem som ringer, och man är sannolikt också lite förströdd och ofokuserad. Inte sällan ringer säljarna också när de vet att det är stressigt. Däckfirmor är speciellt utsatta under perioder då exempelvis skiften från sommar- till vinterdäck sker som mest intensivt.

– Man spelar ofta ut stresskortet också. De säger att man har fem minuter på sig att bestämma sig.

Men kan man då inte bara säga nej och be vederbörande att dra till ett extra varmt ställe?

Nej, tyvärr inte. Bluffmakarna är mer sofistikerade än att de låter sina

offer komma undan så lätt. Ofta jobbar man nämligen enligt metoden att man låtsas att vi redan accepterat ett grunderbudande, vilket får oss att tro att vi tackar nej när vi i själva verket tackar nej till tilläggstjänster.

– Man kan till exempel använda sig av fraser som "vill du ha extratjänsten x och y, eller är du nöjd med bastjänsten?". Om man då svarar att man är nöjd med bastjänsten så får man den plus en faktura. Inte sällan spelar säljaren även in just den del av samtalet där man säger sig nöja sig med bastjänsten, förklarar Per Geijer.

Bluffakturor kommer i många skepnader. Det som Ronny Lundin råkade ut för med sin däckfirma är bara ett scenario, det vill säga att man påstås sitta fast i avtal man aldrig ingått. Men även "erbjudanden" som ser ut som fakturor dyker upp. Det kan även vara blanketter man ska fylla i, och så framgår det av det finstilta att man egentligen skriver på ett avtal om att köpa någonting. Och så finns det företag som bara skickar en faktura rätt och slätt.

– Det sistnämnda med förhoppningen att den kanske ska hamna i händerna på någon sommarvikarie på ekonomiavdelningen, som bara låter den slinka igenom, förklarar Per Geijer.

Enligt honom spänner även gärningsmännens profiler över ett brett spektrum.

– Det handlar om allt från 18-åriga grabbar som tycker de har kommit på världens mest geniala grej till enorma organisationer med kopplingar till många verksamheter och bolag. Det handlar ofta om klassisk ekonomisk brottslighet, med målvakter och andra lösningar som gör det svårt för eventuella utredare att komma åt dem, säger Per Geijer.

Svensk Handel får runt 100 samtal om dagen från företagare som fått bluffakturor. Runt 40 av dessa är samtal från företagare som bara vill prata av sig lite. Man blir ett slags terapeutiskt stöd för de som känner sig maktlösa. Resterande undrar hur de ska agera.

Många av bluffmakarna hotar med inkasso och kronofogden om man inte betalar. Men så långt behöver det faktiskt sällan gå.

– Det viktiga är att man bestri- der fakturan. Om det kommer upp snack om något avtal så ska man begära att få se det. Man ber dem helt enkelt skicka ett underlag. Säger de att man ingått avtalet muntligt ska man be dem bevisa den saken

” Det viktiga är att man bestrider fakturan. Om det kommer upp snack om något avtal så ska man begära att få se det.

också. Och även om de har en inspelning så håller det inte alltid i juridisk mening, då man ofta bara spelat in valda delar av samtalet, förklarar Per Geijer.

Det händer i princip aldrig att ett bluffföretag väljer att gå till tingsrätten. Och har man bestridit en faktura så ligger ärendet vilande hos kronofogden. Det blir alltså ingen betalningsanmärkning om man kan visa att man bestridit fakturan.

Tyvärr har många domstolar i dag inställningen att parterna ska förlikas i mål av den här typen, vilket Svensk Handel och andra organisationer kritiserar och vill förändra.

– Man kan inte betrakta parterna som likvärdiga i de här fallen, och vissa av bluffmakarna har till och med kalkylerat med förlikningen, menar Per Geijer.

I skrivande stund pågår en rättegång i Helsingborg, där männen bakom ett företag påstås ha ägnat sig åt omfattande bluffakturering. Om utgången blir en fällande dom kan det förhoppningsvis bli en tydlig signal till bluffmakarna om att deras verksamhet faktiskt kan få kännbara påföljder.

– De har ju tyvärr kunnat agera utan några nämnvärda konsekvenser hittills, säger Per Geijer. ■

Så hanterar du bluffmakarna

- ✓ Får du ett säljsamtal, så ta dig tid att försöka förstå vem som ringer och avgöra huruvida personen är seriös eller ej. Det är värt mödan.
- ✓ Påstås du ha ingått ett avtal, be då att få se det.
- ✓ Påstås du ha ingått ett muntligt avtal, be då om bevis på det.
- ✓ Var vaksam så att du genom att tacka nej till "tilläggstjänster" inte tackar ja till någon form av grundutbud eller standardtjänst på samma gång (exempelvis genom att besvara frågor som "Skulle du vara nöjd med endast grundutbudet?").
- ✓ Gå aldrig med på att säga upp ett avtal genom att göra "en sista beställning".
- ✓ Låt dig inte stressas av explicita kommentarer (t ex "Om du inte betalar går det till kronofogden, och du tycker väl inte det är värt 11000 kronor att få en betalningsanmärkning?"). Bestri- der du fakturan blir det ingen betalningsanmärkning.
- ✓ Bestrid fakturor och skicka tillbaka varor du inte beställt. Meddela kronofogden om att du bestridit ett eventuellt krav.
- ✓ Ignorera aldrig situationen, för då blir det i regel bara värre. Agera!
- ✓ Var skeptisk mot "erbjudanden". Läs alltid det finstilta innan du tar del av dem.
- ✓ Har du en smart telefon kan du ladda ned Svensk Handels app för iPhone eller Android. Den listar företag som sysslar med tveklaktiga säljmetoder.



GENEVE **82^E SALON**
8-18 INTERNATIONAL
MARS **DE L'AUTO**
2012 ET ACCESSOIRES



Salongs



berusad

Bilsalongen i Genève är utan konkurrens världens trevligaste bilsalong. Den är också den största årliga bilsalongen i Europa och under de inledande pressdagarna vimlar det inte bara av journalister utan också av galanta damer – och massor av spioner. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Peter Sundfeldt m.fl.

FÖR MÅNGA BILNÖRDAR, eller "bensinhuvuden" med svengelsk terminologi, är bilsalongen i Genève varje vår en lika trevlig som matnyttig inledning på ett nytt bilår.

Till ovan nämnda kategori får nog eder redaktör räknas in. Sedan 1973 har jag genom åren ofta mött våren när jag besökt Salon internationale de l'automobile Genève, och allt som oftast upplevt en slags "salongsberusning" – vackert vårväder och klasar av läckra bilar blir man inte precis nedstämd av.

Förutom alla nya "riktiga bilar" bjuds här alltid på många spännande, roliga, galna, vackra och fula bilar, varav en del kanske snarare bör betecknas som "bilar" eller "bil-liknande fordon".

Däck och fälgar finns det också gott om. Förutom Michelin var alla stora och många mindre däcktillverkare på plats och många av dem

bjöd på nyheter. I år presenterade till exempel Goodyear sitt utvecklingsprojekt Air Maintenance Technology, en i däckets inbyggd miniluftpump som ska se till att däckets alltid har rätt lufttryck. Continental begick officiell världspremiär för ContiPremiumContact5, Bridgestone lanserade nya Turanza T001 och gjorde också ett stort nummer av de färgade däck som DäckDebatt avhandlade i förra numret, medan Vredestein till och med kunde stoltsera med en "egen" bil!

I den stora hall nr 7 för tillbehör, verktyg och däckmaskiner står också fälg tillverkarna på rad, och bara i den hallen går det lätt åt både en och två och kanske fler timmar. För hela salongen bör man avsätta två dagar, att försöka klara av den på en dag blir stressigt.

Att utse den snyggaste eller läckraste bilen på årets salong

låter sig knappast göras, där fanns åtminstone tio dugliga kandidater till den titeln.

Något lättare då att utse årets missfoster, till den "utmärkelsen" fanns bara två kandidater – men de var å andra sidan desto mer självskrivna.

Fula fordon

Manza från indiska Tata ser ut som om man snott "designen" från gamla Lada Samara och sedan lyckats med bedriften att göra den ännu fulare, men värre ändå är Bentley Exp 9F, företagets första försök i SUV-branschen. Det är en grotesk pjäs med 23-tums fälgar och allmänt vulgär framtoning, som säkert kan bli en succé hos alla med för mycket pengar men för lite smak.

– Det här är ett intressant segment för oss. Inget är bestämt om den ska gå i produktion, vi testar

reaktionerna här på salongen så får vi se, berättade en av Bentleys män i montern.

– Hoppas inte, muttrade en av Sveriges mer kända motorjournalister, som hört vår konversation men som av hänsyn till sina relationer med VW-koncernen föredrar att förbli anonym.

Redan under den första pressdagen började rykten surra om att Bentley beslutat modifiera formerna hos Exp 9F – för en planerad introduktion 2015.

Av alla nya bilar var det naturligtvis Volvo V40 som var mest intressant för svenskt vidkommande, men mest förvåning eller uppseende väckte nog nya Mercedes A-klass, som i generation tre blivit en helt vanlig halvkombi i "Golf-klassen" – medan helt nya Audi A3 krävde expertögon för att framstå som ny.

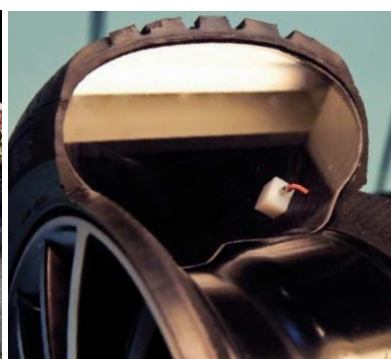
Världens första VW Golf GTI



Seat bjöd på show i form av damer på höga svajmaster.



Bentley Exp 9F, ett experiment i vulgäritet?



Goodyear AMT: miniluftpump inne i däckets.



Tata Manza, värre än gamla Lada Samara.



Bugatti Veyron, världens snabbaste cabriolet.



Koenigsegg, som ju numera är vårt enda svenska "personbilmärke", visade upp nya Agera R med 1140 hk, världens första ihåliga kolfiberfälgar (sparar 20 kg) och trendig "mattmetalliclack".



Härförande utsikt från den stora VW-monterns balkong: Ett hav av nya spännande bilar.



Ferrari F12 Berlinetta med 6,3 liters V12:a på 740 hk. 0-100 km/h på 3,1 sekunder.



Volvo V40 var förstås den mest intressanta bilen för svenskt vidkommande.



Vredestein stoltserade med en "egen" bil på mässan.



Världspremiär för Volkswagen Golf GTI i snygg cabrioletversion.

Cabriolet är snygg, riktigt snygg, både med taket upp och nere – och elektrohydraulisk ner- eller uppfällning tar för övrigt bara 9,5 respektive 11 sekunder och kan utföras i farten upp till 30 km/h.

Volkswagens GTI-ikon har alltså aldrig tidigare funnits i öppet utförande, men när den 36 år efter GTI-begreppets födelse kör in på banan med 211 hk under huven är den nästan dubbelt så stark som "ur-GTI:n" (110 hk) och tre gånger så stark som den första Golf-cabben

med 70 hk.

Giorgetto Giugiaros berömda designföretag Italdesign, som en gång för länge sedan ritade den första Golf-modellen (1974), har numera (sedan nästan två år) inlemmats i den omfattande VW-koncernen. I Genève bjöd Giugiaro, som brukar svara för designen av Vredesteins däck, bland annat på en specialbyggd Vredestein-bil.

Bland "värstingarna" stannade vi förstås till vid nya Ferrari F12 Berlinetta och inte minst vid den

numera enda svenska "personbilen" Koenigsegg Agera R – men Bugatti var som vanligt värst med världens snabbaste cabriolet: Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse med en 8-liters W16-motor på 1 200 hk och 1500 Nm har en toppfart på 410 km/h!

De allestädes närvarande bilspionerna – eller konkurrentanalytiker som de själva föredrar att kallas – svärmade i de flesta monter men kanske mest runt Audi A3 och Mercedes A-klass. "Spionerna" känns igen på sina omfat-





**GENEVE 82^E SALON
8-18 INTERNATIONAL
MARS DE L'AUTO
2012 ET ACCESSOIRES**



De allestädes närvarande bilspionerna – eller konkurrentanalytiker som de själva föredrar att kallas – svärmade i de flesta montrar men kanske mest runt Audi A3 och Mercedes A-klass.

► tande protokoll och på att de plåtar extrema närbilder på detaljer – och ibland när de tror att ingen ser dem skär de till och med loss en liten textil- eller plastbit.

Ingen Genèvealong utan Sbarro

Men roligast på Genèvealongen är nog ändå alla mer eller mindre snygga, realistiska, häftiga, konstiga

och läckra koncept- och specialbyggen.

Här finns inte plats för en bråkdel av allt kul på hjul som bjuds på salongens totalt 110 000 m², men Franco Sbarros kreationer måste med. Den italienfödde schweizaren har sedan tidigt 70-tal bjudit på nya specialare, den ena mer udda än den andra, och årets salong var inget undantag: Grönvita Espera

förde tankarna till ett badkar – med en kompressormatad rak Jaguar-sexa på 326 hk – och knallgula Formel 1-inspirerade Delphi F1för3 (en förare, två passagerare) lär inte heller vinna något skönhetspris.

Något sådant får nog inte heller Morgans nyttillverkade version av klassiska 3Wheeler – men däremot mitt eget högst personliga "vill ha"-pris... ■



Med rötter i 1920-talet: Nya Morgan Three Wheeler med 2-liters V-twin, 115 hk, matchvikt ca 500 kg, 0–100 km/h ca 5 sekunder, toppfart 185 km/h. Vill ha!



Konkurrentanalytikerna jobbade flitigt i och runt nya Mercedes A-klass och dokumenterade varenda detalj.



Sbarros grönvita Espera påminner en hel del om ett (snabbt) badkar.



Formel 1-inspirerade Delphi F1för3 (en förare, två passagerare) lär inte vinna något skönhetspris.



Fulldubbade Formel 1-däck som tagits fram för ett Red Bull-event på is.



Senaste utrustningen till den moderna verkstaden fanns också att beskåda i Geneve.



Butler 8050WS

Fyrhjulsmätare - Radiokommunikation

- Rullande fälgkastkompensering.
- Spoilerprogram.
- 1 dags utbildning hos kund.

Leverans inkluderar:

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

Butler CISOR 35A



- Saxkörbanelyft med inbyggda glidplattor och uttag för vridplattor.
- Lyftkapacitet 3,5 ton.
- Körbanelängd 4600 mm.
- Frihjulslift, lyftkapacitet 2,6 ton.
- Belysning

Paketpris

1st 8050WS + 1st Cisor 35A
inkl.belysning +1st SD26PHL

189 900:-

Leasing: 3 699:- / månad

Moms, frakt och installationskostnad tillkommer. Pris giltigt till 2012-06-30.
Med reservation för valutakursändringar överstigande +2%.
Leasing beräknat på 60 månader och 10% restvärde.

stertil KONI ST4040



- Fyrpelaryft med en lyftkapacitet på 4 ton.
- Körbanelängd 4665mm.
- Min höjd 130mm.
- Lyfthöjd 2000mm.
- Frihjulslift, lyftkapacitet 2,6 ton.
- Belysning.
- Lyfttid 29 sekunder.
- Justerbar sänkhastighet.

Paketpris

1st 8050WS + 1st ST4040
inkl.belysning +1st SD26PHL

169 750:-

Leasing: 3 307:- / månad

Moms, frakt och installationskostnad tillkommer. Pris giltigt till 2012-06-30.
Med reservation för valutakursändringar överstigande +2%.
Leasing beräknat på 60 månader och 10% restvärde.

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



Kommande lag om vinterdäck på tunga fordon:

"En fråga om framkomlighet, inte om säkerhet"

TILL DEN KOMMANDE vintersäsongen blir det med stor sannolikhet lag på att tunga fordon (+3,5 ton) ska ha vinterdäck på drivaxeln.

– Ja, det är jag ganska övertygad om. Vi kom ju med ett första förslag om detta redan 2008 och nu har ministern (infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd) bestämt sig, kommenterar Göran Andersson, utredare på Transportstyrelsen, och fortsätter:

– Förslaget ska ut på en kort remissrunda och sedan ska det notifieras hos EU. Ministern hoppas att lagen kan träda i kraft den 1 december i år och jag tror att det är praktiskt möjligt.

Borde det inte vara krav på vinterdäck på alla hjulen även på tunga fordon?

– Det kan man kanske tycka, men det här är ett första steg på vägen och det handlar om framkomlighet, inte om trafiksäkerhet. En kost/nytto-analys visar att det inte är lönsamt med vinterdäck på alla hjul om man bara ser till framkomlighet. Däremot kan det förstås ha betydelse för trafiksäkerheten, men vi får ta en sak i taget.

Förutom vintrarnas verklighet – i form av slirande, stillastående och av vägen-kanande långträdare – backas lagförslaget även upp av ett par undersökningar om tunga fordons däckutrustning vintertid 2011 och 2012. Undersökningarna

genomfördes på uppdrag av Transportstyrelsen och Trafikverket av Däckbranschens Informationsråd i samverkan med Polisen i Skåne och Stockholms län.



519 kontrollerade fordon

Vid den senaste undersökningen kontrollerades regelefterlevnaden när det gäller krav på däck med minst 5 mm mönsterdjup på dragbilens däck, men man mätte även mönsterdjup på släp/trailer (lagkrav 1,6 mm) och kontrollerade andelen vinterdäck på svenska och utländska fordon.

519 fordon kontrollerades under januari/februari i Stockholmsregionen och utanför Helsingborg, varav tre fjärdedelar var registre-

rade i utlandet. Merparten, 73 procent, var långträdare med trailer, så kallade trailerdragare.

I rapporten redovisas bland annat att:

- Andel fordon med däck med mindre än 5 mm mönsterdjup på någon position på dragbilen var 9 procent på alla fordon, 18 procent på svenska fordon och 7 procent på utländska fordon.
- Andel fordon med däck med mindre än 5 mm mönsterdjup på någon position på dragbilen var lägre 2012 jämfört med 2011.
- Andel fordon med däck med mindre än 5 mm mönsterdjup var 2 procent på styraxel, 2 procent på drivaxel, 17 procent på bäraxel, 20 procent på släp framaxel och 25 procent på släp/trailer bakaxel.
- Medelmönsterdjupet på det mest slitna däck på respektive axeltyp var 9,9 mm på styraxel, 12,1 mm på drivaxel, 7,7 mm på bäraxel, 6,5 mm på släp framaxel och 6,7 mm på släp/trailer bakaxel.
- Andelen vintermönster var 31 procent på styraxel, 56 procent på drivaxel, 8 procent på bäraxel, 4 procent på släp framaxel och 1 procent på släp/trailer bakaxel.

Fler undersökningar behövs

– Denna studie ger en indikation på hur mönsterdjupet är i

däcken på tunga fordon och hur många som använder vintermönster på de olika axeltyperna. För att få en mer tillförlitlig bild av statusen på däck på tunga fordon i olika delar av Sverige behöver sannolikt mer omfattande undersökningar genomföras, konstaterar Pontus Grönvall på Däckbranschens Informationsråd.

Anders Karpesjö, VD för Däckspecialisternas Riksförbund, är nöjd med att ett lagförslag är på gång men inte med dess omfattning:

– Det här är den andra studien som genomförts. Det är bra att man den här gången även tittat på släp och trailer. Bra däck på drivaxeln är ju viktigt för framkomligheten. Men för trafiksäkerheten kan släp och trailer vara betydligt mer avgörande.

Av rapporten framgår att andelen vintermönster på släp var så låg som fyra procent på framaxeln och bara en (!) procent på bakaxeln på släp/trailer. Vad är din kommentar till det?

– Nu är ju detta en pilotstudie, men det är anmärkningsvärt lågt. Det sämsta mönsterdjupet var dessutom på släp och trailer. DRF har sedan tidigare påpekat släpets och trailerns betydelse för trafiksäkerheten. Vi får hoppas att regeringen tar till sig informationen, svarar Anders Karpesjö. ■

**BOAB
HJULDELAR**



**KOMPLETT REPARATIONS
STATION FRÅN TECH!**
INKL. SKÅP+INNEHÅLL & SPRIDAREN

10 000:-
+Moms



NÄR DÄCK BEHÖVER MER ÄN BARA LUFT!

www.boabhjuldelar.se 0530-133 33

Motorsommar

DäckDebatts sommarguide för fordonsförtjusning och rafflande racing. Vi har kollat och sållat, här är ett alls icke heltäckande urval av sommarens entusiastträffar plus en snabbguide till den välfyllda racingsäsongen.



I sådana fordon för dom fordom



Sommar! Högtid för favoritfordon och fordonsfanatiker av alla de slag. Nyputsade och glänsande fordon från fordom rullas ut ur vintergömslen och möter nya och äldre entusiastfordon och -motorcyklar. **TEXT** Arne A. Jansson **FOTO** Jan Tägt m.fl.

DET FINNS ÖVER 125 000 bilar i Sverige som uppfyller kravet på att vara historiska fordon, det vill säga äldre än 30 år, och som rullar i trafik under sommaren. Historiska motorcyklar finns det 30 000 av och veteranbussarna är omkring 180 stycken. Så här års kommer de ut ur sina gömslen och visas upp av sina stolta ägare i samband med veteranfordonsrallyn och träffar i märkesklubbar eller större sammanhang.

Lägg till detta alla äldre, halvgamla och halvnya entusiastbilar och motorcyklar. Praktiskt taget varje dag under hela långa sommaren sker någonting någonstans i Motor-Sverige. Vissa dagar händer det mycket på en och samma gång, på många ställen samtidigt. Sveriges Nationaldag 6 juni är också Motor-



På våren töms Sveriges lador och garage och ut rullar veteranbilar, gamla bilar och inte så gamla bilar, motorcyklar av likande årgångar och mängder av andra kul och intressanta fordon med två, tre, fyra och även många fler hjul.



På parad: en Cottleau 15/18 från 1906 följt av en blå Vabis från 1909.
Förare och passagerare i tidstypiska kläder.



En rote Heinkel Kabinenroller poserar med en Supermarine Spitfire vid en flygdag i Borås. Spitfire var som bekant Englands främsta jaktplan under andra världskriget och gick hårt åt Heinkelarnas flygande föregångare, framför allt bombplanet Heinkel 111.



Gamla moppar kan bli som nya och gå mot en ny vår.

historiska Dagen med evenemang på ett 30-tal orter i Sverige. Då är åtskilliga bland MHRF:s 170 medlemsklubbar i elden och står för sin del av arrangemangen.

Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, är paraplyorganisationen som organiserar 170 klubbar med 86 000 medlemmar. Det är också MHRF som håller reda på och katalogiserar alla träffar och evenemang som händer ute i klubbarna.

Vill du veta mer om klubbträffar och annat som DäckDebatt inte har tagit upp eller detaljer om arrangemangen så gå in på MHRF:s hemsida www.mhrf.se och klicka fram Evenemangskalender. Sedan planerar du din resa till lämpligt evenemang. Det blir garanterat en trevlig och upplevelserik resa till gårdagen när allt kanske inte var bättre men i varje fall helt annorlunda. Innan mekaniken ersatts av elektroniken... ■

Här är ett urval av sommarens fordonshistoriska evenemang:

MAJ

1	Luleå	Första Maj-rundan för mc Luleå-Boden-Älvsbyn-Piteå.
1	Norrköping	Öppet hus, Norrköpings veteranbilsklubb.
5	Göteborgstrakten	Tunga Rallyt-Väst.
12	Östergötland	Östgötarallyt, veteranbilsrally med frågor.
13	Helsingborg	Sofiero. Prins Bertil 100 år.
17	Born/Rättvik	ÅkVadDuVillRallyt Erik Grip-gården.
19	Taxinge slott	Fest för franska fordon.
26	Kemi/Torneå	Toukotaiwal vårrally.
26	Sundsvall	Sundsvallsmarknaden. Bergsåkers travbana.
30	Nyköpings hamn	Onsdagsträff för svans- och mittmotorbilar.

JUNI

2	Mariefred	Ångans Dag. Ånglok- och båtar, entusiastbilar.
2	Markaryd	Markaryds veteran- och kuriosamarknad.
2	Hudiksvall	Traktorträff. Utflykt.
2	Linköping	Gamla Linköping Kultursväng.
3	Stockholm	Gärdesloppet. Prins Bertil Memorial.
6	Hela landet	Motorhistoriska Dagen.
9	Vårgårda	Nostalgifestivalen Tänga hed.
9	Västerås	Classic DamRally.
17	Karlskoga	Velodromrallyt. Gelleråsen.
29	Åland	Ålandsträff mc-bilar. Notviken camping. T.o.m. 1 juli.
30	Uppsala	Viksta Traktordag.

JULI

2	Visby	Träffa MHRF i Almedalen t.o.m. 4 juli.
5	High Chaparral	Classic Chevy Club sommarmöte t.o.m. 8 juli.
5	Västerås	Power Meet 5-7 juli.
7	Örebro	Gnällbältesträff.
7	Järvsö	Nostalgi och storloppis på Lörstrand.
13	Varberg	Wheels & Wings 13-14 juli.
14	Rättvik	Siljansrallyt 14-15 juli. Dalarnas Automobilkлубb 100 år.
20	Karlshamn	Karlshamn Classic Car.
20	Landskrona	Crusing i Landskrona.
21	Landskrona	Thulin-träffen på citadellet.
27	Strängnäs	Motorhistorisk marknad på Malmby flygfält 27-28 juli.
27	Rättvik	Classic Car Week 27 juli-4 augusti.

AUGUSTI

4	Surahammar	Mälardalsrundan. Motorcykelmuseet.
4	Brösarp	Österlenkicken. Rally för veteran-mc.
4	Boden	Retro Rally.
10	Snogeholm	Internationell träff Panther-mc Gydar 10-12 augusti.
11	Borlänge	Dalarnas AK:s Damrally.
11	Kalix	Fiskarbyrundan, Veteran-moppe- och lättviktarrally.
11	Skellefteå	Guldrundan, veteranfordonsrally.
11	Jönköping	Utomhusmarknad på Elmiafältet.
18	Östersund	Tungt rally, Optand Teknikland.
18	Filipstad	Hyttsvängen. Rally för alla självgående fordon.
25	Ängelholm	Lergöksrallyt. Träff och marknad. Bosse Bildoktorn.
25	Karlskoga	Damrally.

SEPTEMBER

1	Östra Frölunda	Motorträff för veteranmotorer.
8	Södertälje	MHS Tunga Rallyt/Åkarsvängen.
9	Ludvika	Väsman runt.
9	Värby	Röda kaféet, Stockholmsrallyt.

Fler evenemang går att hitta på MHRF:s evenemangskalender på www.mhrf.se



Racingröra

Vi ska för all del inte glömma alla tävlingar för fordon med två, tre eller fyra och eventuellt fler hjul – här får vi dock bara plats med kortfakta om tävlingarna i STCC och den nya utbrytarserien TTA. **TEXT** Björn Sundelft

ÅRETS RACINGSÄSONG BLIR sannolikt den mest omfattande någonsin – men knappast den bästa. STCC kör nio tävlingsomgångar men har som bekant drabbats av svår förar- och teamdränering i och med starten av den konkurrerande tävlingsserien TTA, som kör åtta tävlingar.

I STCC, Scandinavian Touring Car Championship, gäller i stort samma reglemente som tidigare; en VW Scirocco eller Chevrolet Cruze är i grunden just en VW Scirocco eller Chevrolet Cruze, om än rejält modi-

fierad. STCC kör på Yokohama-däck.

TTA står ursprungligen för Touringcar Team Association men i marknadsföringen kör man hårt med TTA – Elitserien i racing. Bilarna har kompositkarosser som påminner om BMW 3-serie, Citroën C5, Saab 9-5 och Volvo S60, men under skalet har de alla likadana chassin och V6-motorer från Nissan. TTA kör på däck från Hankook.

Årets racingsäsong bjuder också på tre nya tävlingsbanor. Att STCC-finalen ska gå på Solvalla i Stock-

holm har varit klart länge, men dessutom kör man Airport Race i Östersund, medan TTA kör en deltävling på nya Tierp Arena mellan Uppsala och Gävle.

I STCC verkar startfälten i skrivande stund bli blott ett dussintal bilar stort och av dem får ungefär hälften betraktas som utfyllnad. Striden lär stå mellan tre fabriksstödda team.

VW ställer upp två team med vardera två biogasdrivna Scirocco: För Team Biogas.se/KMS kör WTCC-meriterade spanjoren Jordi Gené och Johan Kristoffersson och i IPS Team Biogas rattas bilarna av Patrik Olsson och Johan Stureson.

Chevrolet Motorsport Sweden mönstrar två Cruze, som körs av Rickard Rydell och Michel Nykjaer, medan Honda Racing Sweden är ett enbilsteam styrt av Tomas Engström.

Ytterligare ett halvdussin äldre bilar är anmälda men lär inte ha några chanser till framskjutna placeringar.

Inte så många namnkunniga förare i STCC alltså, men desto fler i TTA. Här hittar vi bland andra Richard Göransson, Fredrik Larsson, Martin Öhlin, Fredrik Ekblom, Thed Björk, Robert Dahlgren, Tommy Rustad, Jan "Flash" Nilsson och Mattias Andersson och eftersom alla kör i princip likadana bilar bör det innebära tät och spännande racing, även om startfältet om 16 bilar är tämligen tunt även i TTA.

För svensk racing – och inte minst för publiken – är splittringen synnerligen olycklig. De bakomliggande orsakerna är många och komplicerade, men i grund och botten handlar det förstås som alltid om pengar – men här finns inga vinnare! ■

” Splittringen inom svensk racing är synnerligen olycklig, inte minst för publiken.



Saab gör comeback i svensk racing. Flash Engineering ställer upp i TTA-serien med fyra bilar försedda med karosser som har drag av både Saab 9-3 och 9-5.



Volkswagen ställer upp med fyra biogasdrivna Scirocco i årets STCC. Förare är (fr v) Johan Stureson och Patrik Olsson i IPS Motorsport, medan Jordi Gené och Johan Kristofferson kör för Team Biogas.

Racingkalender

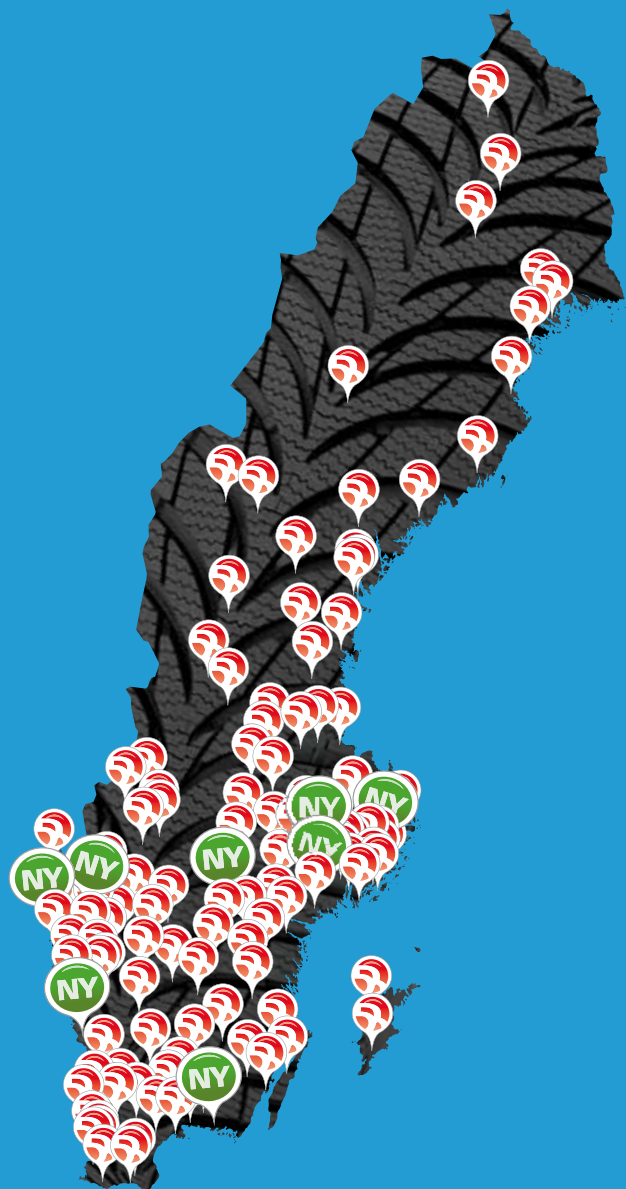
STCC®

4-5 maj	Mantorp Park
18-19 maj	Ring Knutstorp
1-2 juni	STCC City Race, Göteborg
15-16 juni	Sturup Raceway Malmö
6-7 jul	Mantorp Park i
10-11 augusti	STCC Airport Race Östersund
25-26 augusti	Jyllandsringen Danmark
7-8 september	Ring Knutstorp
21-22 september	Sollvalla, Stockholm

TTA
ELITSERIEN I RACING

12 maj	Karlskoga
2 juni	Anderstorp
16 juni	Göteborg City Race
7 juli	Falkenberg - Västkuistloppet
18 augusti	Karlskoga - Kanonloppet
1 september	Anderstorp
15 september	Tierp Arena
29 september	Göteborg

Däckiakedjan växer



Det kan du tjäna på

Däckia är en av Sveriges största däckservicekedjor.

2011 växte vi med 8 nya verkstäder i:

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

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

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

 **Däckia**

Enhagssligan 5 | 187 40 Täby | 08-120 47 800 | www.dackia.se

Partikelpproblem i EU-domstol?

EU hotar med domstol om inte Sverige blir mer partikelfritt. Sverige svarar att arbetet går mycket bra, vilket bör minska domstolshotet.

DÄCKDEBATTS GRANSKNING visar att en rad åtgärder mot höga partikelhalter fortfarande faktiskt är outnyttjade i flera kommuner. Inte en enda av dubbförbudskommunerna har hittills infört hårdare asfalt eller slityta. Bara Göteborg och Uppsala har intensifierat sin rengöring och städning. Varken Stockholm eller Uppsala praktiserar i nuläget dammbindning. Sandningen och saltningen är ett problem, anser Naturvårdsverket.

Strax före jul kom ett kritiskt formulerat brev till regeringen från Europeiska kommissionen om partikelhalterna i Sverige, och då närmast PM10-partiklar (med diameter mellan 2,5 och 10 mikrometer).

Sverige står inför hot att dras inför domstol på grund av överskridna gränsvärden. Regeringen svarade avväpnande att det blir bättre och bättre. Om några år är problemet löst, lovade man.

Inför svaret skickade regeringen för säkerhets skull en remiss till en liten krets expertmyndigheter, länsstyrelser och kommuner. Vissa berörda behövde inte yttra sig eftersom det blivit så mycket bättre. Balansen mellan hälsohotet och trafikriskerna (genom minskad dubbdäcksanvändning) berördes inte i Sveriges svar. Men det togs upp i yttrandena från regeringens expertmyndigheter.

Transportstyrelsen menade att dubbdäcksförbud kan ge negativa effekter på trafiksäkerheten. Ett antal fordon måste köra dubbat så att isen ruggas och friktionen ökar. Om inte uppruggningen kan lösas på något annat sätt.

Naturvårdsverket var ännu tydligare. För att klara gränsvärdet i närtid (mätt i mikrogram per kubikmeter) ansåg man visserligen att det krävs kraftfulla åtgärder mot dubbdäck. Men Sverige måste nå trafiksäkerhetsmålen och där finns en konflikt. Boven i dramat, menade myndigheten, var inte bara uppvirvling av slitagepartiklar till följd av dubbdäcksanvändning, utan också

Sammanställning av den nationella rapporteringen som utförts för berörda zoner för år 2005-2010

(<http://cdr.eioneteuropa.eu/se/eu/aapp>) Källa: Naturvårdsverket

Fetmarkerade mätplatser anger mätplatser vilkas resultat någon gång rapporterats som överskridanden till kommissionen. Mätplatser med understruken text anger mätplatser vars halter rapporterats till kommissionen men inte som ett överskridande. Fetmarkerade halter visar nivåer över gränsvärdet. Uppmätta halter till vänster om / Antal dygn över 50 mikrogram/m³ (gränsvärde; max 35 dygn/år). Uppmätta halter till höger om / :årsmedelvärde (gränsvärde; max 40 mikrogram/m³). Rödmarkerade rutor = båda gränsvärdena överskridna. Gulmarkerade rutor = något gränsvärde överskridet. Grönmarkerade rutor = inget gränsvärde överskridet.

ZON	KOMMUN	MÄTPLATS	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SW1	Örnsköldsvik	Centralesplanaden				>40/-	>30/-	20/-
SW2	Södertälje				42/31	56/33	43/27	31/23
SW2	Norrköping	Östra Promenaden	53/31	54/30	16/23		15/20	16/18
		Kungsgatan					59/31	54/32
SW2	Uppsala	Kungsgatan				53/31	43/28	29/24
SW3	Jönköping	Barnarpsgatan		>29/-	35/26	36/24	22/21	
SW2	Visby	Österväg						37/-
SW4	Stockholm	Hornsgatan	80/42	64/38	74/42	77/37	65/37	46/30
		Norrländsgatan	67/34	76/38	56/35	50/27	29/24	25/22
		Sveavägen	56/33	71/33	44/31	58/31	33/26	29/23
		Essingeleden		73/37	36/30	65/33	54/30	38/26
SW5	Göteborg	Gårda	47/30	43/31	35/28	19/27	15/24	10/19

Naturvårdsverkets tabell ger en ljus bild av PM10-utvecklingen i Sverige. DäckDebatts komplettering med rött, gult och grönt förtydligar bilden.

Åtgärder mot PM-10-partiklar		Norrköping	Södertälje	Uppsala	Jönköping	Stockholm	Göteborg
1	Hårdare asfalt, slityta	x	x				
2	Dammbindning	x			x		x
3	Rengöring	x	x	x	x		x
4	Hastighetsbegränsning 30 km/h			x			x
5	Utvidgad skyltning förbud tomgångskörning vid broöppning (Södertälje)		x				
6	Satsning kollektivtrafik, framkomlighet	x				x	
7	Satsning gång- och cykeltrafik	x		x			
8	Höjd avgift boendeparkering					x	
9	Infrastrukturförändring, trafikomläggning	x		x			x
10	Trängselskatt (Göteborg 2013)					x	x
11	Dubbfria däck förval kommunens fordon				x		
12	Miljökrav upphandling tunga transporter					x	
13	Kampanj mot dubbdäck	x		x	x	x	x
14	Dubbdäcksförbud			x		x	x

Inte en enda av förbudskommunerna har infört hårdare asfalt eller slityta. Göteborg och Uppsala har intensifierat rengöring och städning. Varken Stockholm eller Uppsala praktiserar i nuläget dammbindning.

” Trafikverket har en pessimistisk syn på utvecklingen.

I Naturvårdsverkets ljusare svar finns den mest intressanta och positiva informationen i svarsunderlaget: En summerande tabell med uppmätta halter åren 2005–2010.

sandning och saltning. Slutklämmen var att det behövs mer kunskap.

Trafikverket, som vill ha ner dubb-däckandelen till 10 procent, upp-gav att man normalt inte använder sandnings-sand på de statliga väg-arna. För att radikalt få ner dubb-däcksanvändningen argumenterade myndigheten för skatt på dubb-däckanvändning.

Trafikverket har en pessimistisk syn på utvecklingen. I Naturvårds-verkets ljusare svar finns den mest intressanta och positiva informa-tionen i svarsunderlaget: En sum-merande tabell med uppmätta halter åren 2005–2010. Av någon outgrund-lig anledning ingår den inte i Sve-riges svar.

Den första mätpunkten är Cen-tralesplanaden i Örnsköldsvik. Där hade man problem år 2008, men 2009 och 2010 klarade man gräns-värdena. Örnsköldsvik behövde inte svara på remissen. Inte heller Läns-styrelsen i Västernorrlands län.

Den andra mätpunkten är Tur-ingegatan i Södertälje. Där över-

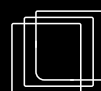
skreds det ena gränsvärdet 2007–2009. 2010 var det grönt. Inte heller Södertälje kommun har behövt svara på några remissfrågor.

Därefter kommer Norrköping. På Östra Promenaden har man mätt sedan 2005, och där överskreds båda gränsvärdena 2005–2006. Därefter har det varit grönt. På Kungsgatan började man mäta 2009. Både 2009 och 2010 överskreds där ett gränsvärde (antalet dygn över 50 mg/m³). Naturvårdsverket note-rar att byggverksamhet pågått på Kungsgatan, och att detta kan ha påverkat mätresultatet. Länsstyrel-sen i Östergötland konstaterar att de åtgärder som initialt gav störst effekt var förbättrad vinterväg-hållning och dammbindning. Ny beläggning med hårdare asfalt har visat sig mycket bra ur partikelsyn-punkt.

Åren 2006–2010 pågick stora byggprojekt i centrala Uppsala (Rese-centrum, Dragarbrunnsgatan) och trafikavstängningar (Strandbodga-tan, Stationsgatan). 2006 lades buss- ▶

” Länsstyrelsen i Östergötland konstaterar att de åtgärder som initialt gav störst effekt var förbättrad vinterväghållning och dammbindning. Ny beläggning med hårdare asfalt har visat sig mycket bra ur partikelsynpunkt.

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

VAD BEHÖVER DU?



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

Det ordnar vi.

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

Välkommen till Kransens Gummi!



I sta'n på da'n.

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

FÖR ATT DINA DÄCK SPELAR ROLL.



A.drive

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

C.drive 2

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

S.drive

Sport i kombination med komfort. Högastighetsdäck med perfekta vätegenskaper i vått och torrt.

ADVAN Sport

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



serwo
automotive



SERWO GmbH
Benzstrasse 4-6
513 81 Leverkusen
Germany

Markus Jahl
Tel: +49 (0) 2171 50 02-32
Fax: +49 (0) 2171 50 02-82
E-mail: markus.jahl@serwo.de
www.serwo-automotive.com



**HALL 6
STAND 339
VISIT US**

NO. 1 IN TYRES AND MORE
05.06-08.06 2012 • Essen • Germany

**MESSE
ESSEN**
Place of Events



Från Jönköpings kommuns kampanj mot dubbdäck.

► trafiken om till Kungsgatan. Allt tillsammans bidrog troligen till ökad partikeltransport och uppvirvling. Mätningarna startade 2008, och de två första åren överskreds liksom i Norrköping antalet dygn över 50 mg/m³. 2010 var det grönt.

Jönköpings kommun har under ett par år drivit en uppmärksam kampanj mot dubbdäck. Mätningar på Barnarpsgatan i Jönköping har gjorts 2006-2009. Det har varit grönt på Barnarpsgatan alla åren, utom 2008 då antalet dygn över 50 mg/m³ blev 36 mot tillåtna 35. Varken Jönköpings kommun eller Länsstyrelsen i Jönköpings län har fått frågor från Regeringskansliet.

I Visby startade mätning 2010 på Österväg, med grönt resultat. Inga frågor från Regeringskansliet.

I Stockholm har mätningar skett på tre platser sedan 2005. Hornsgatan är förmodligen Sveriges mest

kända gata i de här sammanhangen. Rött ljus rådde 2005-2008. Medan det 2009 och 2010 har blinkat gult på Hornsgatan. 2006 startade mätningarna på Essingeleden, och där har gult ljus lyst hela tiden.

Den sista mätplatsen i Naturvårdsverkets tabell är Gårda i Göteborg. Där blinkade det gult 2005-2006, därefter har det lyst konstant grönt. Göteborgs Stad konstaterar i sitt remissvar att några överskridanden av gränsvärdena inte förekommit i Göteborg sedan 2007 (dubbdäcksförbud infördes på Friggagatan och Odinsgatan vintersäsongen 2010/2011).

DäckDebatt har gjort en sammanställning i tabellform som avslöjar att kommunernas åtgärdsstrategier skiljer sig åt. Bland de tre kommuner (Stockholm, Göteborg, Uppsala) som infört dubbdäcksförbud har ingen enda infört hårdare asfalt eller slityta. Det har endast Norrköping och Södertälje gjort.

Bara Göteborg tillämpar dammbindning (förutom Norrköping och Jönköping). Stockholm är den enda kommunen över huvud taget som inte har intensifierat rengöringen och städningen. Både Göteborg och Uppsala har utökat hastighetsbegränsningar till 30 km/h och genomfört trafikomläggningar - däremot inte Stockholm.

Andra särdrag i åtgärder är att Stockholm ensamt har infört miljökrav vid upphandling av tunga transporter, liksom höjd avgift för boendeparkering. Ett annat särdrag, slutligen, är att Jönköping som ensam kommun har infört dubbfria däck som förval på sina egna fordon. ■



Göteborgs Stad konstaterar i sitt remissvar att några överskridanden av gränsvärdena inte förekommit i Göteborg sedan 2007.



Vi har varit på turné, det var en riktigt god idé

En "roadshow" arrangerad av DRF har rullat genom Sverige från Malmö i söder till Vännäs i norr för att informera om det nya skolämnet Hjulutrustningsteknik.

I MARS RULLADE Däckspecialisternas Riksförbund ut på en informationsturné – eller "roadshow" – till de av Sveriges gymnasieskolor som har Fordons- och transportprogrammet på programmet. Under två intensiva veckor träffade DRF ett sjuttioal skolledare och lärare. Utgångspunkten var det nya skolämnet Hjulutrustningsteknik.

Sammanfattningen av utfallet: Idel aha-upplevelser! Stort intresse!

DRF-turnén stannade till i Malmö, Eksjö, Borås och Köping. Efter en veckas uppehåll fortsatte resan till Vännäs, Sundsvall och Gävle. Ett

viktigt syfte med träffarna var att visa bredden och djupet i ämnet Hjulutrustningsteknik. Att det är ett ämne med stort kunskapsinnehåll.

Programmet var systematiskt upplagt. Först en kort introduktion till det nya ämnet (Anders Karpesjö, DRF). Därefter en redogörelse för "det fantastiska däck" (Bernt Wahlberg, informationschef på STRO). Punkt tre handlade om fälgar (Tommy Kärnström, med underlag från ocl. Brorsson). Den fjärde punkten på programmet behandlade service och underhåll – kärnan i ämnet Hjulutrustningsteknik (Tommy Kärn-

ström, utbildningsansvarig på Continova). Till sist en presentation av branschen och de frågor som den brottas med, samt hur DRF arbetar med att möta skolornas behov.

Många fick en tankeställare

De flesta fordonsgymnasier utbildar personbilsmekaniker, ibland även lastbilsmekaniker. Med hjälp av en bild från Aitikgruvan i Gällivare kunde Anders Karpesjö visa upp de största hjul som förekommer i Sverige, drygt fyra meter i diameter. Det var en aptitretare som gick hem. Anders gick vidare med att



Det är stor skillnad på skottkärrehjul och dessa drygt fyra meter höga hjul (Aitikgruvan). Båda rymms inom ämnet Hjulutrustningsteknik.

visa på hjulens och hjulaxlarnas betydelse för ett tungt fordon's ekonomi och säkerhet. Många fick sig en tankeställare.

Koncentrationen var stor när Bernt Wahlberg lade ut texten om "En ovanligt god kompromiss". I branschen är det en självklarhet, men det finns ju inget däck som är bäst på allt. "Allround" betyder i praktiken "lagom", men däckets kan också vara optimerat för vissa egenskaper. Däckens kvalitet avgör fordonets köregenskaper, säkerhet och driftekonomi, förklarade Bernt. Därför är det viktigt att ha rätt däck. Det påverkar väggkänsla, styrrespons, stabilitet, spårkänslighet, vägljud, komfort och bromsförmåga.

Stor förvåning väckte svaret på frågan hur många beståndsdelar ett däck består av. Många gissade på mellan 20 och 30. Rätt svar är mellan 200 och 250.

Vad innebär ett punkteringskört däck, var en annan fråga. I avslutning till det var det naturligt att understryka lufttryckets betydelse. Avslutningsvis tog Bernt upp reglerna för däck, inklusive den kommande energimärkningslagen. Att man alltid ska ha de bästa däckerna bak är inte ett lagkrav, men viktigt för trafiksäkerheten. Det ställtippet vållade faktiskt en del diskussion på några orter.

Däck i all ära, men utan fälg och trycksättning fungerar det inte. Tommy Kärnström använde här OCL Brorssons presentation (OCL B kunde tyvärr inte medverka).

Tillverkning av fälgar sker till att börja med på olika sätt: gravitationsgjutning ("sockerkaksmetoden"), högtrycksgjutning, smide, valsning, split. När Tommy sedan gick in på en fälg's olika dimensioner (bredd, diameter, bultcirkel, inpressning, centrumhål, bromsfrigång), förstod alla att det här med hjulutrustningsteknik är lite mer än bara att skruva av och på "däck". Eller som en lärare formulerade sig vid en av träffarna:

– Däckbiten har alltid varit undandömd, bortglömd i undervisningen.



FOTO: Bo Lundkvist

Intresset var stort om Skolverkets nya ämne Hjulutrustningsteknik. DRF, som bidragit till branschangepassade ämnesplaner, träffade ett drygt sjuttio-tal skolledare och lärare från gymnasiet under ett två veckors intensivt program (bilden från Köping den 16 mars).

Man har kunnat säga "skit samma, släng på nåt skit!" Ingen har nog riktigt lyssnat i skolan.

Även kring fälgar finns naturligtvis en del regler, till exempel att hjulet inte får ta i karossen eller sticka utanför hjulhuset. Viktigt är att fälgerna verkligen klarar belastningen. Ett exempel som belyste problemet var fem- eller sjusitsig Volvo XC90. I det ena fallet måste fälgerna klara en belastning på 675 kg, i det andra 735 kg. Sådant får man inte missa.

KUNSKAPS LYFTET

DRF Kunskapslyftet är ett hos PRV registrerat varumärke. Det står för en vision och ett projekt som kommer att leva under många år.

En viktig fråga för alla som tog del av denna roadshow var hur ämnet Hjulutrustningsteknik skulle kunna utnyttjas i skolan. En rektor frågade rent ut hur ämnet skulle

kunna kombineras med program-mets olika inriktningar och elevers skiftande förutsättningar?

Anders Karpesjö svarade att det finns alla möjligheter för skolorna. Viktigt kommer dock att vara hur arbetsmarknaden ser ut på orten, och vilken typ av fordon som förekommer. Personbil, buss och lastbil är väl ganska givet på de flesta håll, men när är entreprenad, skog, gruv, jordbruk och industri aktuellt?

Däck och sånt...

En föreläsning som somliga hade med sig till träffarna var att det här med däck och sånt inte skulle vara så märkvärdigt. Men efter Tommy Kärnströms genomgång om balanserings- och monteringsmekanik, så förstod alla att det här kräver både kunskap, noggrannhet och riskmedvetenhet. Han började med att berätta om balansering:

– Man måste förstå obalansens orsaker, hur man åtgärdar – och inte minst måste man förstå vikten av en korrekt balansering.

Under turnén passade Tommy på att gå runt i skolornas verkstäder. Han kunde där se att vissa viktiga tillbehör saknades, samt att

underhållet av utrustningen inte alltid var den bästa. Underhållet är viktigt för att få till korrekt uppspanning, balanseringsmaskinen måste dessutom kalibreras regelbundet. Monteringsmekanikens betydelse betonades, både att följa rutinerna och att ha rätt utrustning.

Viktig balans

Bernt Wahlberg hade tidigare pratat om däckens egenskaper. Tommy fyllde nu på med vilka problem som dåligt balanserade hjul leder till:

- Sämre kontakt mellan däck och vägbana (säkerhet)
- Dålig förarkomfort (trötthet – säkerhet)
- Ökat däckslitage (ekonomi)
- Slitage av styr- och hjulupphängningsdelar, speciellt stötdämpare (ekonomi)
- Kortare livslängd för fordonet (ekonomi)
- Ökad bränsleförbrukning (ekonomi, miljö)

Obalans i ett hjul leder till stora krafter när fordonets hastighet ökar. Tommy gav ett par exempel. 50 grams obalans på 24-tumshjul ger en kraft av 18,9 kg vid 120 km/h. Om samma hjul väger 20 kg och är ▶

” Däckbiten har alltid varit undandömd, bortglömd i undervisningen. Man har kunnat säga "skit samma, släng på nåt skit!" Ingen har nog riktigt lyssnat i skolan.



För den elev som verkligen satsar och går på djupet med hjulutrustningstekniken hägrar att bli en riktig Däck- och hjulmekaniker. Frågorna var många och intresset stort under informationsträffarna (bilden från Köping den 16 mars).

► monterat 0,3 mm fel från centrum blir obalansens kraft 7,6 kg. De här krafterna finns alltid när bilen är i rörelse och ökar snabbt slitaget. Ett 14-tums hjul snurrar i 100 km/h omkring 800 varv per minut. Det resulterar alltså i 800 skakningar per minut!

Vad är det då för obalans som kan uppstå? Flera olika slag, relaterade till däckets och/eller fälgens sammansättning: statisk eller dynamisk obalans; uppspänningsfel, ofta på grund av smuts, rost eller gruskorn (balanseringsmaskinens flänsplatta och fälgens baksida); eller överdriven eller ojämn åtdragning av muttrarna som stör fälgens och hjulet; ovalitet; kraftvariationer; lufttryck; impulsbalans.

Utrymmet räcker inte till för att redovisa all information som åhörarna fick om balansering och montering. Detta var ändå inte en kurs utan en introduktion, i syfte att visa på bredden och djupet i ämnet Hjulutrustningsteknik. Och då blev hjulinställning bara flyktigt behandlat.

Studier i ämnet Hjulutrustningsteknik innebär möjlighet till en helt ny yrkesutgång, Däck- och hjulmekaniker. Men vad innebär det att uppbära den yrkesbenämningen? Anders Karpesjö förklarade här DRF:s syn på den kompetens som en god Däck- och hjulmekaniker

måste ha. Han var noga med att förklara att den kompetensen är ett resultat av god utbildning på gymnasiet, men också av förvärvad erfarenhet i yrket.

1. För det första en mogen kvalitetsuppfattning. Man jobbar med en tjänst genom underhåll. Det innebär att kunna läsa av avvikelser på fordonet och kunna åtgärda dem. Men också att kunna se avvikelser som är på väg att hända, och kunna förhindra dem. På kvalitetssvenska kallas det "avvikelser, korrigerande och förebyggande åtgärder".
2. För det andra riskmedvetenhet, av två slag. Dels kunskapen om rutinernas betydelse i arbetet. Hjul är tryckkärli och måste behandlas som sådana. Dels förhållandet att kundens fordon ska ut i trafiken efter servicen. Och då ska det vara så trafiksäkert som möjligt.
3. För det tredje handlar arbetet inte om enkla skiften, av och på med hjul. En skicklig Däck- och hjulmekaniker har ett systematiskt och problemlösande arbetssätt. Ett bra verktyg för detta är DRF-metoden: D = diagnostisera avvikelser; R = rekommendera kunden åtgärder; samt F = färdigställa.

Positiv respons

Responsen på DRF:s roadshow blev

mycket positiv. Informationen om Break Down ledde alltid till omfattande diskussioner. Liksom frågan om explosiva gaser (drivgas i punkteringsspray). Alla hade svårt att förstå att man faktiskt får ha explosiva gaser i tryckkärlet hjul – att det är helt lagligt.

Sagt av skolledare och lärare:

- En handledare från branschen måste veta vad det innebär att ta emot praktikanter i verkstaden.
- Våra programråd är viktiga – representanter måste in även från era företag.
- Branschens engagemang är verkligen ett föredöme.
- Er satsning på ämneslitteratur är unik mot andra organisationer.
- Det här ger oss inspiration, det ger så många möjligheter.
- En väckarklocka.
- Utrustning är en viktig fråga.
- Det här tar vi med oss hem och pratar med de andra på skolan.
- Jätteviktigt att samarbeta mellan branschen och skolan.
- Bra att däckbranschen samlar oss så här, det ger oss möjlighet till dialog.

Sista ordet på hela turnén fick värden för träffen på Borgarskolan i Gävle, biträdande rektor John Hjalmarsson:

– Det är så viktigt att vi samarbetar och att vi levererar elever med kompetens! ■

FAKTA



Hjulutrustningsteknik är ett nytt fördjupningsämne på gymnasiet fordons- och transportprogram. Ladda ned Skolverkets föreskrift (SKOLFS 2011:164) på drf.se eller sök på Skolverkets hemsida. Beslutet om ämnet togs av Skolverket i mars 2011. Under ett halvår jobbade sedan DRF tillsammans med Skolverket för att få till en bra ämnesplan. Föreskriften vann laga kraft den 12 januari 2012.

Enligt SCB (Statistiska Centralbyrån) berörs 33 000 anställda i närmare 15 000 företag av något slags arbete med däck, fälg och hjul. I däckbranschen jobbar drygt 3 000 anställda i 1 200 företag.

Däckspecialisternas Riksförbund uppskattar att cirka 13 000 anställda har något behov av kompetens inom hjulutrustningsteknik. Rekryteringsbehovet är cirka 600 personer per år. Alla behöver dock inte vara fullfjädrade Däck- och hjulmekaniker.

DRF har just nu nästan 800 medlemmar. Antalet medlemmar har ökat med 74 procent sedan år 2004. Branschtäckningen är för närvarande ungefär 66 procent.

Däcktester i sammandrag

Nästan alla som behövde nya sommardäck i vår har nu klarat av den detaljen, men det kan ändå vara bra att ha koll på vilka däck som klarat sig bäst i olika tester.

Vanliga sommardäck

I FÖRRA NUMRET av DäckDebatt redovisade vi resultaten från Vi Bilägares sommardäcktest, som då var det enda som publicerats. Nu har även Aftonbladet och Motor publicerat sina tester och dessutom har Vi Bilägare redovisat ännu ett test, denna gång av av lätttrullande däck.

DäckDebatt har gjort en sammanställning av de olika testerna. Vi redovisar resultaten för de däck som testats av minst två av de tre tidningarna samt hur Vi Bilägare rankat de lätttrullande däcken. Även de andra två tidningarna har kört några

lättrullande däck, som då redovisats tillsammans med Vi Bilägares test av de "gröna" däcken.

Aftonbladets testade tillsammans med finska testföretaget Testworld i januari i Sydafrika. Motor har köpt "sitt" test av Adac, Tysklands motsvarighet till svenska Motor-männen. Vi Bilägare genomförde sina både tester i Texas i höstas.

Resultaten är – som så ofta när det gäller däcktester – tämligen spretiga. Det är alltså inte lätt att veta vilka däck som passar bäst för vem, men sammanställningen här nedan kanske kan ge viss vägledning. ■

Lättrullande sommardäck

VI BILÄGARES TEST av "gröna" däck i rangordning med betyg och eventuell placering i annat test inom parentes. I Aftonbladet och Motor har däcken jämförts med "vanliga"

däck. Vid Vi Bilägares test jämfördes de lättrullande däcken även med vinnardäcket bland vanliga sommardäck, Conti Premiumcontact 5, som var bäst på det mesta och fick betyget 4.

Lättrullande sommardäck

- 1 Nokian Hakka Green (3,6)
- 2 Continental EcoContact 5 (3,5)
- 3 Michelin Energy Saver (3,4)
- 4 Hankook Kinergy Eco K425 (3,1, i Motor 9:e plats)
- 5 Bridgestone Ecopia EP 150 (3,0)
- 6 Goodyear Efficient Grip (3,0, i Aftonbladet 6:e plats)
- 7 Yokohama C.drive 2 (2,9, i Motor 7:e plats).

Vi Bilägares slutsats är att de små bränslebesparingar som lättrullande däck ger inte är värda det pris man får betala i form av sämre prestanda.



Vanliga sommardäck	Aftonbladet	Motor	Vi Bilägare
Continental Conti PremiumContact 5	4	1	1
Dunlop SP Sport Fastresponse	7	3	5
Hankook Ventus Prime 2	1	-	7
Nokian Hakka Blue	1	-	2
Michelin Pilot Sport PS3	4	-	2
Pirelli Cinturato P7	1	6	-

Siffrorna i tabellen anger placering i respektive tidnings test.

COLMEC®

Colmec levererar regummerade och nya däck över hela Sverige med egna distributionsbilar



Colmec gör ditt däckval enklare

Överdriven skräckpropaganda från Goodyear

Replik på Lars Bergmarks (GoodYear) insändare i Däckdebatt 2/2012

ATT DÄCKTILLVERKARNA VILL öka sin däckförsäljning är fullt förståeligt, men att man med en överdriven skräckpropaganda försöker få myndigheterna att ändra lagstiftningen som en viss (vissa?) däcktillverkare försöker göra är inte seriöst. I senaste numret av Däckdebatt framförde Lars Bergmark från Goodyear bland annat:

"Ökningen av dubbfria däck på vintern har skapat andra allvarliga problem på sommaren. Allt fler väljer nämligen att köra de dubbfria däckarna året om"

Svar: Enl VTI rapport har inga ökade olycksrisker upptäckts (se nedan).

"Det är i princip lika dåligt som att köra ett sommardäck på hala och snöiga vintervägar..."

Kommentar: Nu när överdrifterna "all time high". Alla vet väl att det är mycket farligare att köra ett sommardäck på vintern.

Det går alltid att ta fram siffror på skillnader i bromssträcka med mera, men det svåra är att dra de rätta slutsatserna, nämligen hur de påverkar olycksrisken. VTI rapport säger ordagrant:

"Olycksstatistik från dödsolyckor indikerar dock inte att personbilar utrustade med vinterdäck sommartid skulle vara inblandade i signifikant fler dödsolyckor som beror på tappat väggrepp än de utrustade med sommardäck. Olycksmaterialet var dock relativt litet.

Risken för en olycka som leder till allvarlig skada på grund av de längre bromssträckorna med vinterdäckarna är för de flesta scenarior i absoluta termer inte mycket större än för sommardäck. De scenarior som skulle kunna påverkas mest är bakändeskollisioner och kollision med oskyddad trafikant, och störst skillnad mellan de två däcktyperna fås under längre inbromsningar från relativt hög hastighet. Det är dock inte känt i hur stor del av olyckorna som föraren bromsar maximalt under en längre tid.

Baserat på befintlig olycksstatistik och olycksrisker ser vi därför, trots skillnaderna i väggrepp, inte några alarmerande olycksrisker med att använda odubbade vinterdäck sommartid. Vi har dock inte ett fullständigt statistiskt underlag för att kunna dra heltäckande

slutsatser, och rådet till konsumenten måste bli att använda sommardäck sommartid"

Här sägs något viktigt nämligen "Rådet att använda...". Det finns säkert bilister som kör tufft med motorstarka bilar och dom ska givetvis använda däck anpassade för den körningen, det vill säga sommardäck.

Ägna i stället tid åt en seriös information till bilisterna hur de ska sköta sina däck (rätt däck för resp bilist, lufttryck, hjulinställning etc). Det skulle ge ett bättre däckmedvetande och därmed ökad säkerhet.

Den debatt som nu verkar ta fart utmålar däckerna som en stor säkerhetsrisk och det kan väl inte vara i branschens intresse. Branschen borde vara lite mer intresserade av att framhålla sina produkter (däckerna) som en SÄKERHETSPRODUKT och inte som nu som en SÄKERHETS-RISK. Det ger ingen bra bild av vad däckerna bidrar med när det gäller säkerheten på våra vägar.

Man måste se till kostnadseffektivitet och bilistens ekonomi. Kostnadseffektivitet innebär att den ökade kostnaden för bilisterna och landet skall uppvägas av andra posi-

tiva faktorer, men som VTI säger i sin rapport finns inga tendenser till ökad säkerhetsrisk med slitna vinterdäck (man sätter ju inte på nya vinterdäck i maj!) på sommaren. Det skulle följaktligen bli en kostnad för oss bilister utan påvisad ökad säkerhet. Sist men inte minst så är det bättre ur säkerhetssynpunkt att bilisten sliter ut sina halvslitna vinterdäck på sommaren än att han använder dem en vinter till på snö och is.

Jag som bilist har inget emot att branschen ökar sin däckförsäljning, men det ska ske med seriösa och verkliga argument och inte med en halvsann skräckpropaganda. Vi bilister får hoppas att myndigheterna står på vår sida både vad gäller säkerhet och ekonomi.



Ulf Wallin

Pensionär, tidigare 32 år på Michelin's tekniska avdelning.

Goodyear har beretts tillfälle att besvara Ulf Wallins replik redan i detta nummer eftersom nästa nummer av DäckDebatt dröjer ända till september.

Replik till Ulf Wallin

Goodyear tar sitt ansvar för säkerheten

GOODYEAR GENOMFÖR ÅRLIGEN en mängd noggranna tester på däck i alla temperaturer och väglag bilister kan råka ut för. Alla våra egna tester visar att dubbfria vinterdäck får avsevärt sämre egenskaper på både torra och våta sommarvägar än ett utpräglat sommardäck. Det gäller såväl nya som slitna. Det beror givetvis på att däck idag är konstruerade med gummiblandningar och mönster som är avpassade för att ge säkra egenskaper i en viss temperatur och på speciella underlag.

Kör man vinterdäck på sommaren blir bromssträckorna längre, väg-

hållningen sämre och därmed ökar trafikfarorna. Dessutom ökar bränsleförbrukningen och miljöutsläpp genom att rullmotståndet ökar, och givetvis minskar livslängden på vinterdäckarna i högre takt om de körs på varma, torra vägar.

Detta vill inte Goodyear bidra till. Ulf Wallin däremot bidrar till att sprida felaktig information.

Goodyear arbetar oavbrutet och envetet för att öka säkerheten i trafiken och för att minska påverkan på miljön. Det vore därför oansvarigt av oss att INTE påpeka farorna med att köra på vinterdäck på sommaren,

lika illa som att hävda att sommardäck passar på vintern.

Ulf borde veta att det är olagligt att köra med sommardäck på vintern. Enligt våra mätningar är det nästan lika farligt att köra med vinterdäck på sommaren, och därför vill vi göra lagstiftarna uppmärksamma på att de borde ta sitt ansvar för att höja trafiksäkerheten genom att göra vinterdäck olagliga på sommaren.

Det blir extra viktigt när antalet dubbdäck minskar och de dubbfria ökar. Trafikanterna måste få veta att de riskerar att bli trafikfaror genom

att köra på dubbfria vinterdäck på sommaren, och 170 000 bilister gör det. Detta har sannerligen inget med Goodyears kommersiella intressen att göra.

Vi utvecklar däck för alla säsonger, men de är anpassade för att öka säkerheten just för det de är konstruerade för, vinterdäck på vintern och sommardäck för sommaren.

Det är oansvarigt att propagandera för motsatsen.

Lars Bergmark

Landschef

Goodyear Dunlop Tires Sverige

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 jourserviceenhet som Euromaster erbjuder. Du får

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

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

www.euromaster.se



PARTNER

■ NYHET FRÅN TIP TOP

Halverad torktid med nya
Fast Dry Cementen,
passar till alla Tip Top produkter
med blått förbindningsskikt.



CONTINOVA

www.continova.se

Continova AB Kungsparksvägen 31 434 39 Kungsbacka Tel. 0300-30390 Fax. 0300-71565 e-mail. info@continova.se

FVU Fordons
Verkstads
Utrustarna