

DÄCK DEBATT



NR 4 • 5 SEPTEMBER 2012 • PRIS 60 KR

VÄRLDENS STÖRSTA
DÄCKMÄSSA I ESSEN

EU:s däckmärkning:

RÄTT OM ETIKETT



Autoklav i Hällefors

Törnbloms Vulk är ett av få företag som lagar däck på detta sätt.



DRF i Almedalen

DäckDebatt for till Gotland och tog tempen på (däck)debatten.

DINNER AT 7.00 PM SHARP!



16

DEN NYA EU-MÄRKNINGEN AV DÄCK: BRANSCHEN POSITIV, KUNDERNA OVETANDE

EU-märkningen av däck syftar till att minska vår energiförbrukning och till att underlätta kundernas val av däck - men kan "lura" en del kunder att välja dåliga vinterdäck.

ARCTRAC 
ARCTRAC  


VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU

WWW.VREDESTEIN.SE

Innehåll

September 2012



DRF i Almedalen

I media framställs Almedalsveckan i Visby ofta som ett tramsigt jippo, men för den som vill allmänbilda sig är den ett himmelrike.

22



Bakugn för stora däck

En autoklav är i princip en ugn eller kanske en stor tryckkokare som inte längre är så vanlig i däckbranschen. Men Törnbloms i Hällefors lagar stora däck för högtryck.

24



Störst och mest i Essen

Däckmässan är störst i världen och förutom mängder av däck och maskiner bjuder den också besökaren på en hel del motion.

30



Lag på tunga vinterdäck

Lagförslaget om krav på vinterdäck på tunga fordons drivhjul har fått klartecken från alla remissinstanser.

36



Däckrazzia sprider sig

Sverige importerade Däckrazzia från Finland och nu har vi exporterat idén till Danmark, som liksom Sverige satsar hårt nu i september.

38

ALLTID I DÄCKDEBATT

4 Ledare 6 Noterat 42 DäckDEBATT

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

Mikael Pilstrand

Nya hjulspår?

Under Almedalsveckan i Visby anordnade DRF ett seminarium på temat "Alla har en åsikt om däck - men vad vet man?" En av programpunkterna var att VTI:s forskningsdirektör Nils Petter Gregersen presenterade en alldeles färsk litteraturoversikt från VTI om däck, fälg och hjul.

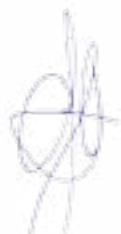
Studien ingår i ett samprojekt mellan DRF och NTF. Här fick vi veta, inte vad man vet utan framför allt vad man inte vet. Till exempel att forskning om ämnet däck, fälg och hjul (eller med ett annat ord: hjulutrustningsteknik) mest handlar om slitbaneseparation och däckexplosion. Slutsatsen var att det finns luckor i forskningen.

Med ett helt nytt gymnasieämne, Hjulutrustningsteknik på Fordons- och Transportprogrammet, har vi nu all anledning att ta oss en fundare på de luckor som finns inom forskningen. Vi kan också fundera på hur långt vi kan komma med de praktiska erfarenheter och rutiner som branschen byggt upp under ett sekels verksamhet.

Om en kunskapsbrist kan dölja en trafiksäkerhetsrisk, och om en djupt rotad tradition någonstans hypotetiskt kan öka denna risk - vad måste vi göra åt detta? Jag tror att svaret på den frågan är såväl forskning och kunskapsutveckling som lagstiftning och intensifierad information.

Det är lätt att använda metaforer som hjulspår när man pratar om däck, fälg och hjul. Den som trampar på i invanda fotspår eller rullar i gamla hjulspår hamnar förr eller senare i ett läge där vägen eller stigen helt enkelt upphör att existera.

Välkommen till ett nytt nummer av DäckDebatt, som vanligt laddat med nyheter, nöje och fördjupande läsning. Var dag bär med sig sin lärdom!



Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare
Twitter: @karpesjo



Europas ledande däckkedja



Vill du också vara en del av Europas största däck- och bilspecialist?

First Stop-verkstäderna har styrkan och kunskapen att kunna erbjuda ett produktsortiment som passar alla typer av önskemål.

Återförsäljarens oberoende roll gör det möjligt för dem att utnyttja sin lokala styrka och erbjuda skräddarsydd service.

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

www.firststop.se

BRIDGESTONE

Firestone

DAYTON



Världens största däck-tillverkare är - LEGO

BRIDGESTONE, GOODYEAR OCH Michelin må vara stora däcktillverkare, men faktum är att det lilla LEGO-däcket kör över konkurrenterna med en tillverkning på hela 318 miljoner däck om året eller över 870 000 däck om dagen!

LEGO-hjulet firar 50-årsjubileum samtidigt som Guinness rekordbok utser Lego till världens största däck-tillverkare.

Produktionen av LEGO-däck står aldrig stilla. Fabriken tillverkar däck 24 timmar om dygnet, 365 dagar om året, eftersom nästan hälften av alla LEGO-set innehåller något slags hjul.

LEGO-klossar är kända för sin förmåga att sätta fart på fantasin,

och innan LEGO-hjulet uppfanns 1962 använde barn helt enkelt klossar som hjul. ■

Hjulfakta

- LEGO-gruppen tillverkar 381 miljoner hjul om året.
- Det första LEGO-hjulet ingick i set nummer 400, som lanserades 1962. Det var 1967 års bästsäljande set med en försäljning på 820 400 förpackningar.
- Det minsta LEGO-hjulet är 14,4 mm i diameter och sitter på en liten tvåsitsig bil.
- Det största LEGO-hjulet är 107 mm i diameter och sitter på en dragtraktor.



Bridgestone ökar i Polen

BRIDGESTONES DOTTERBOLAG I Polen, Bridgestone Stargard Sp. z o.o. har beslutat öka produktionskapaciteten för lastbils- och bussdäck. Den totala investeringen blir cirka 120 miljoner euro, alltså drygt en miljard kronor. Den planerade expansionen kommer att öka anläggningens produktionskapacitet med cirka 1350 däck per dag till cirka 3750 däck. Expansionen beräknas vara klar under andra halvan av 2014. ■

Falun nobbar dubbdäcksförbud

DET BLIR INGET förbud mot att använda dubbdäcken i Faluns centrala delar. Miljöpartiet hade lämnat in en motion där ett dubbdäckförbud fanns med som ett delförslag.

Trafik- och fritidsnämnden valde att avslå motionen, främst för att mätningar i centrala Falun visat att varken miljökvalitetsnormer eller utvärderingströsklar för partiklar överskreds.

Men oavsett hade det varit svårt att fatta ett beslut om dubbdäcksförbud, då man är beroende av att ha dubbdäck på sina bilar i de flesta av Faluns områden i övrigt, säger Jonas Lennethson (S), ordförande i trafik- och fritidsnämnden. ■



FOTO: Helena Gottberg/MHF

Tiger är Årets Trafikhjälte

ÅRETS TRAFIKHJÄLTE ÄR någon som utmärkt sig genom att ha civilkurage, bragd och handlingskraft i oväntade situationer i trafiken. Det av MHF instiftade priset delades i våras ut till schäfern Tiger på Trafiknykterhetens Dag.

I april i år körde en berusad man i Karlskoga ned i ett dike. Han flydde sedan från platsen. Med hjälp av polishunden Tiger kunde rattfylleristen gripas. Hunden sniffade sig fram till rätt fastighet och sedan till rätt lägenhet där mannen med matchande fylla befann sig.

På MHF:s Facebook-sida "Jag vill inte förlora vänner och familj - kör inte full" har drygt 209 000 medlemmar haft möjlighet att nominera kandidater till Årets Trafikhjälte 2012 och därefter rösta på den de vill ska vinna. Duktiga hunden Tiger fick majoriteten av rösterna.

Det är väldigt roligt för oss som jobbar med polishundar att få ett sådant erkännande, säger poliskommissarie Mats Rupla vid Örebropolis, där Tiger och tolv andra polishundar jagar vapen, narkotika och rattfyllerister.

Prissumman på 10 000 kronor gick till hundgruppen vid Örebropolis, som består av totalt 13 personer. Utmärkelsen har en hedersplats på polishuset i Örebro. ■



Det är inte mycket som är kul i Grekland just nu. Inte att jobba på den här däckverkstaden i Lavrio sydost om Aten heller.



Krandäck med ökad livslängd

Michelin lanserade i somras det nya krandäcket Michelin X-crane + i dimensionen 445/95 R 25. X-crane + är ett radialdäck för mobilkranar och har hastighetsmärkningen F, vilket innebär att däcket är godkänt för 80 km/h.

Dagens mobilkranar är högteknologiska maskiner som klarar av att lyfta last på 35 till 1200 ton och är utrustade med två till tolv axlar. Det nya däcket är extra flexibelt och kan köras lika bra på vägar och motorvägar som i den krävande terrängen på byggarbetsplatser.

Jämfört med föregångaren har däcket förbättrats på tre primära områden: Det har 15 procent längre livslängd, är lättare att montera och har utformats för en mer regelbunden slitagebild. Däck monterade på mobilkranar och som kör på motorvägen utsätts för tuffa förhållanden som kan resultera i ett oregelbundet slitage. Genom minskad oregelbundenhet ökar komforten för föraren, vilket i sin tur ökar säkerheten. ■



Världens snabbaste hjullastare

EN VOLVO HJULLASTARE har satt nytt världsrekord för fordonstypen. Rekordet lyder på 103 km/h och sattes i våras på Anderstorp Raceway med en specialpreparerad Volvo L60G PCP (Performance Concept Prototype).

Rekordförsöket arrangerades av Swecon, den svenska återförsäljaren för Volvo Construction Equipment, och är ett led i marknadsföringen av Volvos fordon och i synnerhet det nya sortimentet av hjullastare.

Swecon kontaktade oss för att få hjälp att genomföra rekordförsöket, berättar Gerry Hartley, Chief Engineer Off-Road Tyres, Bridgestone Europe.

Bridgestones ingenjörer föreslog vhs (V-Steel Highway Service) lyft-

kransdäck i dimension 525/80R25, som kan köras i hastigheter upp till 100 km/tim. Hjullastarens ordinarie 20.5R25-däck är anpassade för den normala maxhastigheten 40 km/h.

Varje Bridgestone vhs-däck måste bära upp 2,5 ton för rekordförsöket. Med dessa belastningar och ett mål på 100 km/h rekommenderade Bridgestones ingenjörer ett lufttryck på 5 bar. ■



Karin Olsson, rekordförare.

Se mer av rekordkörningen på nätet: youtube.com/watch?v=ZJiyWL4tow



Kokbok med gummigener

PIRELLI LEVERERAR SOM bekant däck till alla Formel 1-stall, men nu har man också gett sig in matbranschen med kokboken "Miles and Meals - handcrafted by Pirelli" som innehåller kulinariska F1-recept. De två F1-förarna Jenson Button och Romain Grosjean deltog i somras vid lanseringen av kokboken och provlagade maten i Pirellis mobila F1-restaurang.

Boken inleds med jämförande av matrecept och däcksammanställningar som "båda är resultat av ingredienser av högsta kvalitet och den harmoniska balansen mellan dem, tillsammans med en konstant avsmakning, flera års erfarenhet och en dedikerad fokus på slutan-

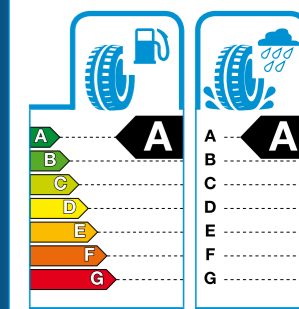


Jenson Button och Romain Grosjean deltog i somras vid lanseringen av Pirellis nya kokbok.



VI HAR FIXAT DÄCKMÄRKNINGEN!

Från 1/11 2012 träder EU-direktivet för däckmärkning i kraft. DäckData - Nordens mest använda program för däckhandeln är redan anpassat för att klara de nya kraven. Ring oss: 040 672 88 88, www.compileator.com





120 miljoner kronor för att förstöra däck

REGNET ÖSTERNER och Lars Åman från Svensk Däckåtervinning AB och Hroar Braathen på Norsk Dekkretur AS "öste" ner ett par invigningsdäck i den kvarn som ska förstöra 35 000 ton utslitna däck årligen, varav cirka nittio procent förväntas komma från personbilar och resterande tio procent från lastbilar.

Trots att det var den första riktiga sommardagen enligt kalendern, det vill säga den 1 juni, var det bara sex grader varmt i blötan, och allt annat än gästvänligt för den ganska stora skara som samlats utanför Vänersborg för att fira invigningen av Sveriges enda gummigranulatfabrik.

Ragn-Sells AB har tillsammans med holländska Granuband B.V. investerat 120 miljoner kronor i anläggningen och det var betydligt gästvänligare inne i den rymliga produktionshallen, där två parallella linjer snyggt och prydligt delar upp däckerna i två tredjedelar gummi-granulat och en tredjedel stål-cord, dubb och textilier (och en och annan stenflisa som följt med mönstret in i processen). Huvudnumret är gum-

migranulatet som framställs i olika fraktioner och som kan användas som inblandning i asfalt, för konstgräsplaner, till lekplatser med mera.



Två parallella linjer delar upp däckerna i två tredjedelar gummigranulat och en tredjedel stål-cord, dubb och textilier.

I den för dagen än mer gästvänliga angränsande lagerhallen hade man dukat upp med god mat, tårta med däckutsmyckning och intressanta föredrag om bland annat förträffligheten med gummiasfalt och potentialen i marknaden för konstgräsplaner. Däck är värdefulla, visar det sig, med det visste vi ju redan... ■

Axfood samarbetar med Michelin

AXFOOD SVERIGE AB har skrivit treårsavtal med Michelin Fleet Solutions för leveranser och service av däck. Totalt omfattar avtalet 220 lastbilar och släpvagnar.

Axfood ska minska sin koldioxidbelastning med 75 procent från 2009 fram till 2020. En del i detta mål är att sänka bränsleförbrukningen på lastbilarna genom bland annat eco-driving, val av rätt motorer och kylaggregat, samt val av de mest bränsleeffektiva däckerna utan att tumma på säkerheten.

Division Dagab sköter logistiken till Axfoodkoncernens butikskedjor Willys, Hemköp, PrisXtra samt Tempo. Leveranser sker med lastbilar till cirka 500 butiker runt om i landet.

– Genom att outsourca hanteringen av våra däck till Michelin förväntar vi oss inte bara minskade bränslekostnader utan också att det totala antalet förbrukade däck minskar, säger Anders Ender-torp, Transportchef på Axfood Sverige AB – Division Dagab. ■



Bussigt däckkontrakt

NU I SEPTEMBER blir Colmec ny leverantör av däcktjänster till Nobina (inklusive Swebus), som är Nordens största aktör inom buss- och trafikbranschen. Totalt omfattar det nya avtalet däckleveranser till cirka 3 200 bussar i tre länder. Normalt betyder detta cirka 16 000 hjulbyten per år.

– Vi har haft ett mycket gott samarbete med Michelin och Bridgestone, men totalt sett får vi nu en mer flexibel kundorienterad lösning där leverantören tar en betydligt större del av risken och ansvaret för leveransen, säger Erik Junkrans, kategoriansvarig strategisk inköpare på Nobina.

Totalkostnaden för Nobina kommer vara lägre dels tack vare ett smart logistikkoncept, dels genom att huvuddelen av däckleveranserna framöver kommer att vara regummerade. Priserna kommer att vara fasta under avtalsperioden på 5 år.

Colmec är en av Nordeuropas ledande leverantörer inom detta område och har redan flera andra större bussbolag som kunder.

– Vi är glada och hedrade över det förtroende som Nobina nu har

visat oss beträffande detta helhetsuppdrag inom däcktjänster, förklarar Peter Eckerström, VD på Colmec-gruppen.

– Nobina ställer höga krav på sina leverantörer, vilket vi känner oss säkra att kunna uppfylla, med bra samarbete och ett målorienterat kundfokuserat arbete. Med Colmecs flexibla service- och logistikkoncept kan vi erbjuda en skräddarsydd tjänst med god totalekonomi och en teknisk support med hög kompetens, säger Peter Eckerström.

Innehållet i grundtjänsten är enligt Nobinas förfrågan mer omfattande än tidigare. Bland annat ingår nu kostnader för däckskräddade skador, fälgar och axelinställningar i grundtjänsten. Därutöver finns fem tilläggstjänster, till fasta kostnader, som är valbara för respektive trafikområde (vägassistans/jourservice, ytterligare hjulstatusinspektioner mm). Genom att välja vilka delar som skall ingå får de lokala trafikområdena möjlighet att smidigt anpassa leveransen efter sina lokala behov. Väljer trafikområdet alla fem tilläggsval så ligger i princip allt ansvar och risk på leverantören. ■



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



Testa våra vinterfälgar på din egna bil med Fälgprovaren HD.

www.specialfalggar.se



Håll tyst till höger!

UNDER LÅNGA BILRESOR är det lätt hänt att man går varandra på nerverna. En tredjedel av svenskarna tycker att besselwisern är den värsta typen att ha i passagerarsätet, enligt en undersökning som däck- och servicekedjan Vianor låtit genomföra bland drygt 1 000 svenskar.

Förutom besselwisern undviker svenskarna helst att åka bil med folk som pratar för mycket, snackar i telefonen eller smaskar när de äter. Stockholmarna retar sig mest på besselwisern, medan man i Sydsvetige retar sig ovanligt mycket på mobilpratarna. I Västsverige är det i stället pratkvaren som är ovanligt impopulär.

Förvånande nog är det ungdomar i åldern 18–29 år som är mest upprörda över telefonpratarna i passagerarsätet. ■

Vem är din värsta medpassagerare?

- Besselwisern (37%)
- Pratkvaren (14%)
- Telefonpratarna (13%)
- Smaskaren (10%)
- Sovaren (9%)
- Vet ej (8%)
- Mobilsurfaren (3%)
- Kartläsaren (3%)
- Annat (3%)



Konstnärligt däckmönster

VINNAREN I DUNLOPS "konstbilstävling" heter Egidijus Gužasuskas och kommer från Litauen. Tävligen gick ut på att "färglägga" en Ferrari 458 GT2, som sedan tävlade i årets 24-timmars på Le Mans lackerad i den vinnande designen. Egidijus Gužasuskas konstverk "Speed

Rhythm", som utgörs av svarta däckmönster (Dunlop förstås) som konstnärligt löper över den gula Ferrari-karossen, presenterades på Le Mans med den klassiska Dunlop-bron som bakgrund.

Tävlingen samlade 175 deltagare från 13 länder. ■

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

Däckperfekt

i Helsingborg och pratar med ägaren Per Renström

Hej, hur går affärerna?

– Jo tack, det går riktigt skapligt. Vi fortsätter att öka omsättningen trots att Helsingborg är ett getingbo när det gäller däckfirmor. Det gick bra även i somras, fast då hade vi förstås bara halvbemannat – jag själv och en gubbe till.

Vad får ni för jobb under sommaren?

– Under semestertider är det många punkteringar, 10–15 per dag. Av dem lagar vi väl kanske 80 procent, men vi säljer en del nya däck också. Både som ersättning för punkteringar och helt nya uppsättningar runt om. Nu klockan elva har vi till exempel en kund som ska ha fyra nya Hankook, han har kört på det märket och är nöjd med dem.

Vi hör ju till Däckkonomen och säljer alla däckmärken, det är en klar fördel jämfört med att vara låst vid bara några märken. Totalt säljer vi cirka 25 000 däck per år här i Helsingborg och 18 000 i verkstaden i Ängelholm.

Hur många anställda har du?

– Normalt är vi fyra i Helsingborg och tre i Ängelholm. Och så har jag några brandmän och ambulansförare som hoppar in och förstärker när det är som mest att göra på hösten och våren. ■

Namn: Per Renström

Ålder: 46

År i branschen: 20

Bor: Ängelholm

Euromaster växer vidare

EUROMASTER ÄR EUROPAS största däckverkstadskedja och har nu blivit ännu större. Företaget har tagit över delar av verkstadsdriften vid Sharifs Dekksenter AS i Oslo, som är en av Europas största enskilda däckverkstäder. Förvärvet är Euromasters första stora etablering i Norge. Avtalet omfattar medarbetare, verkstad, maskiner och utrustning från den 1 augusti 2012.

– Detta är ett stort steg i vår ambition att på allvar etablera Euromaster i Norge. Vi har ambitionen att växa ytterligare på den nordiska marknaden i allmänhet och på den norska i synnerhet och vi bjuder gärna in andra branschaktörer för att diskutera framtida samarbeten,

säger Joakim Petersson, Euromasters nordiska koncernchef.

Euromaster ägs av däcktillverkaren Michelin, har fler än 1 900 servicecenter i 15 europeiska länder och sålde under 2011 omkring tio miljoner däck för personbilar och varubilar, och omkring två miljoner lastbilsdäck. I Norden är företaget representerat med över 220 verkstäder, varav över 100 finns i Sverige. ■



Joakim Petersson, Euromasters nordiska koncernchef.

www.dackteam.se

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

Micke Idensjö, Däckteam i Färjestaden

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

DÄCKTEAM
vet vilka däck du behöver



Världsrekord för "Elak Grön"...

MEAN GREEN, världens snabbaste hybridlastbil, satte i våras två nya världsrekord i hastighet på stående och flygande kilometern. Rekorderna noterades på Wendover Airfield i Utah, USA, med den Volvo-byggda lastbilen Mean Green, som ägs och körs av Boije Ovebrink.

På stående kilometer noterades 153,252 km/h och på flygande kilometer blev snittfarten 236,577 km/h, och Mean Green och Boije slog därmed sina egna tidigare rekord på 152,253 respektive 218,780 km/h. Rekordhastigheterna är genomsnittet av körningar åt båda hållen.

Mean Greens hybridmaskineri levererar 2100 hk (1566 kW) och ett vridmoment på hela 6770 Nm. 200 av hästkrafterna (149 kW) och 1198 newtonmeter kommer från den elektriska motorn och resten från

en 16-liters dubbelturodiesel.

Aerodynamik spelar också en viktig roll för att uppnå toppfart, så Volvos designers valde en nordamerikansk VN hytt och anpassade den till den optimala aerodynamiska formen för lastbilen. Inte bara toppfarten utan även accelerationen är imponerande. "Elak Grön" klarar o till 100 km/h på fyra sekunder; ett bra Porsche-resultat, men ännu mer imponerande för en lastbil som väger sex ton.

Rekordbilens däck kommer från Goodyear, som arbetat nära Volvo i detta projekt och specialutvecklat däck för Mean Green. Däcken är baserade på 495/45R22.5 Marathon Long Haul drive, men har vidareutvecklats för att klara det enorma vridmomentet och den höga hastigheten. ■

FRENDIX
Däcklagerssystem



Frendix Flyttbara hyllor på Bildemo AB i Uppsala

FRENDIX Däckhotell med fasta eller flyttbara hyllor för liggande däck.

Däckstaplare och däckkärror ingår för att få bort all manuell hantering.

Vi bygger från 2 nivåer till 6 nivåer beroende på takhöjd.

Du får ett **effektiva däckhotell, gladare medarbetare** och **nöjdare kunder.** Kontakta oss idag på hyllor@frendix.se

Frendix Sverige, Almedalsvägen 5, 13770 Dalarö
08-504 900 61 www.frendix.se

www.FRENDIX.se 08-504 900 61



Michelin för motorstarka traktorer...

NYA AXIOBIB ÄR enligt Michelin "ett däck utvecklat för att ge maximal dragkraft åt motorstarka traktorer och samtidigt skona jorden. Resultatet innebär effektiva fordon och en åker som snabbt kan återhämta sig från tidigare skördar".

För att möta de allt hårdare kraven från dagens moderna jordbruk används allt starkare traktorer för att plöja allt större åkrar.

- Nya Michelin AxioBib är speciellt framtaget så att dessa traktorer

ska kunna utnyttja motorns dragkraft fullt ut med mindre slirning. Med nya Michelin AxioBib kan traktorerna köras med ett lägre lufttryck som gör att kontaktytan blir upp till 16 procent större än kontaktytan från däck med traditionell teknologi, säger Nurgül Atayer, marknadschef, lantbruksdäck, Michelin Nordic.

Michelin AxioBib kan köras i upp till 65 km/h på landsväg och uppges också erbjuda en förbättrad körkomfort. ■

...och för starka skördetröskor

MICHELIN HAR LANSERAT ytterligare dimensioner av lantbruksdäcket CerexBib, som lanserades förra året.

Idag klarar en modern skördetröska med 600 hästkrafter av en skörd på mer än 60 ton spannmål på en timme. Från 2015 till 2020 kommer ännu kraftfullare maskiner att skörda upp till 80 ton på en timme. 1965 kunde en 80 hästkrafters maskin skörda enbart 4,5 ton spannmål på en hektar mark på en timme.

Denna utveckling leder till att maskinerna hela tiden måste klara av tyngre belastningar. För att svara upp mot dessa ökade krav har Michelin utvecklat nya storlekar av sitt senaste lantbruksdäck, och utöver tidigare dimensioner finns CerexBib nu också i IF (Impro-

ved Flexion) 800/70 R 38 CFO och IF 900/60 R 38 CFO (Cyclic Field Operation). ■



SUN

Maskin & Service AB

JohnBean.

**DIN KOMPLETTA LEVERANTÖR
AV DÄCKMASKINER TILL LASTVAGNAR,
BUSSAR OCH SKOGSMASKINER**

Balansering

John Bean b9200

- Mobil hand-spinn balanserare, speciellt utformad för lastbilshjul
- Mycket hög mätnoggrannhet.
- Minimalt platsbehov och bra pris/prestanda-förhållande.
- Den optimala utrustningen för professionella lastbilsverkstäder.
- Mätarm med vikhållare
- Dolda vikterläge
- Rymligt vikt fack
- Tydlig display
- Batteridrift som tillval.



Montering John Bean T8026



- Monterings- och demonteringsmaskin för Lastbils- och bussdäck.
- Steglöst självcenterande universell hydraulisk chuck.
- Bead breaker.
- Säkerhetsventilen på chucken förhindrar oavsiktlig lossning av hjul.
- Ergonomisk drift med hjälp av vertikalt justerbar styrenhet

Alla priser exklusive moms.



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 **FVU**

Lovartsgatan 8 / 652 21 Karlstad / Tel: 054 - 85 00 75 / sun@sunmaskin.se / Generalagent för: MAHA, John Bean, SUN Diagnostics och TEXA

Premium workshop equipment

Nytt vinterdäck från Bridgestone för mindre transportbilar

BRIDGESTONE HAR UTÖKAT sitt vinterdäcksortiment med Blizzak LM-32C, som är avsett för mindre transportbilar. Jämfört med föregångaren LM-18C uppges det nya lamelldäcket LM-32C ha betydligt bättre grepp på snö, förbättrade bromsegenskaper på vått väglag och mer än 10 procent högre miltal.

Enligt Bridgestone har förbättringar när det gäller miltal och livslängd uppnåtts genom utveckling av en ny gummiblandning, rullriktningsberoende mönster och en ny lättare konstruktion. Den nya gummiblandningen med högt silicainnehåll förbättrar både våtgrepp och rullmotstånd samt ökar livslängden.



Det rullriktningsberoende mönstret kommer från personbilsdäcket Blizzak LM-32.n. ■

Nydubbat från Firestone

FIRESTONES EUROPEISKA vinterdäcksortiment har utökats med dubbdäcket Winterforce, som uppges ha en mönsterteknologi som "ger säkra bromsegenskaper samt grepp på is, snö och slask" (vilket väl får ses som ett minimikrav på ett nytt vinterdäck/red anm).

– Firestone Winterforce ger enastående egenskaper på is och snö för däck i mellanprissegmentet, hävdar José Enrique Gonzalez, Director, Marketing and Sales Support, Bridgestone Europe (som marknadsför Firestone).

För att uppfylla kommande lagstiftningen i Norden, kommer antalet dubbar på Winterforce däck tillverkade från och med juli 2013 minskas från nuvarande 100 till ett minimum av 88 beroende på däckdimension. ■

Stockholm utreder dubbdäcksavgifter

KOMMUNSTYRELSEN I Stockholm stad har beslutat utreda införande av dubbdäcksavgifter i förhoppning att det ska förbättra stadens luftkvalitet. Avgifter för bilar med dubbdäck är tänkt som ett alternativ till dubbförbud. Med avgifter kan tillfälliga dubbdäckskodda besökare fortfarande ta sig in till staden utan att behöva stanna vid tullarna och byta däck. Dessutom innerbär avgifter inget merarbete för polisen, som vid förbud tvingas att lägga stora resurser på att se till att det efterlevs, eller för staden, i form av en resurskrävande dispensgivning. ■

Nya medlemmar i DRF

- | | |
|---|-------------|
| Däck Ena AB (Däckteam) | Enköping |
| Hyllie Däck AB (Däckteam) | Malmö |
| HB Däck Harry Bång AB/Verkstadsgatan (Däckteam) | Umeå |
| Västerås Däck AB/Omformargatan (Däckteam) | Västerås |
| Tärnsjö Vulk AB (Däckteam) | Tärnsjö |
| Mats Däck i Tollarp (Euromasterpartner) | Tollarp |
| Håby Däck AB (Däckpartner) | Munkedal |
| Däckia AB/Kantyxegatan | Malmö |
| Däckia AB | Heby |
| Däckproffset i Varberg (Däckpartner) | Varberg |
| Däckalen AB | Karlstad |
| Åby Gummi AB | Askim |
| Däck Perfekt AB | Helsingborg |
| Svenska Lager AB (korresponderande) | Lomma |



Världens största däckhotell

BILDEMO I UPPSALA har världens största däckhotell med flyttbara hyllor och liggande däck. Med det nyligen installerade Frendix Däcklagarsystem, med lagring av liggande däck och hantering med en speciell däckstaplare, undviks många arbetsskador, främst rygg- och axelskador, som är alltför vanliga i däckbranschen.

Frendix däckhyllor ger ett mycket högt utnyttjande av lagringsytan. Hela lagerutrymmet utnyttjas, både när det gäller golvyta och takhöjd. Systemet består av elektriskt flyttbara lagerhyllor. Det gör att endast en arbetsgång är öppen i taget. Lagringskapaciteten är nästan 100 procent större än med fasta Frendix-hyllor. ■



Ryska maskrosor kan bli naturgummi

BRIDGESTONE TROR OCH hoppas att ryska maskrosor kan förädlas till ett kommersiellt gångbart och förnybart högkvalitativt gummi för däckproduktion.

Det är den senaste tidens forskning hos Bridgestone Americas Tire Operations som gett så lovande resultat att man på allvar börjar tro på projektet. Bridgestone America

är en av flera aktörer som deltar i det ryska maskrosprojektet under ledning av PENRA – projektet för alternativt högkvalitativt naturgummi – lokaliserat vid Ohio State Universitys lantbruksforskning och utvecklingscenter. ■



Svenskarna bäst bilförare – när vi får säga det själva

Sverige har Europas bästa bilförare – anser var tredje svensk bilförare. Sämst kör italienare och greker. Bäst självförtroende bakom ratten har svenska män – närmare hälften anser att de kör bättre än genomsnittet.

DENNA INTRESSANTA information delges i en rapport om svenskarnas resvanor med bil som färjerederiet Stena Line presenterade i somras.

Rapporten visar att bland annat 41 procent av svenskarna åkte på bilsemester i sommar. Hälften besökte

något av våra grannländer eller fortsatte ner på kontinenten. Friheten samt möjligheten att kunna besöka platser dit inte så många åker lockar mest och viktigast med bilsemester är att umgås med familj och vänner. Att våga sig ut på vägarna i Europa är inga problem för svenskarna, som har stort förtroende för sina egna körkunskaper. Drygt var tredje tycker att de kör bättre än genomsnittet och störst är självsäkerheten hos männen där nästan varannan tycker att de kör bättre än den genomsnittliga föraren.

Europas bästa bilförare finns enligt svenskarna i Sverige (29%) följt av Tyskland (13%) och Norge



Italienarna kör sämst i Europa – enligt svenska bilförare.

Pirelli satsar i Norden

PIRELLI HAR STÄRKT sin närvaro i Norden genom att köpa däckkedjan Däckia, en av Sveriges största med verkstäder i hela landet, för cirka 625 miljoner kronor. Genom förvärvet av Däckia får Pirelli en effektiv distributionsplattform i de nordiska länderna. Norden är också en mycket viktig marknad för Pirellis vinterdäck, som dessutom utvecklas och testas i norra Sverige. ■

Stiftande stämman

Nu bildas stiftelsen DRF Kunskapslyftet för kunskapsutveckling inom områdena däck-, fälg- och hjulutrustningsteknik. Stiftelsen ska främja undervisning, studier och forskning. Beslutet togs på Däckspecialisternas Riksförbunds förbundsstämma den 25 maj. Syftet är enligt statuten att främja kunskapsutveckling inom nämnda

kunskapsområden. Som stiftare anslår DRF 137141 kronor, en summa som härstammar från de numera nedlagda lokalföreningarnas efterlämnade tillgångar. Beloppet är i sammanhanget blygsamt, men styrelsen har gott hopp om att fler intresserade ska ansluta sig och på detta fokuserade sätt bidra till att utveckla

DRF har sedan tidigare erhållit varumärkesskydd av PRV för namnet DRF Kunskapslyftet. I övrigt var stämman odramatisk. Förbundsstyrelsen erhöll ansvarsfrihet. Förbundsordföranden Sven-Erik Fritz fick förnyat förtroende ett år till. Styrelsen och dess arbete kommer att behandlas i nästa nummer av DäckDebatt.

Europas bästa bilförare*

1. Sverige	29 procent
2. Tyskland	13 procent
3. Norge	4 procent
4. Finland	3 procent
5. Schweiz	2 procent

Europas sämsta bilförare*

1. Italien	15 procent
2. Grekland	11 procent
3. Ukraina	10 procent
4. Frankrike	7 procent
5. Spanien	6 procent

*Enligt svenska bilförare.

Femårsjubel i Karlstad

DRF:S VD HAMNADE på 5-årsjubileum hos Partille Bilringar i Karlstad. Ett till det yttre retroanstruket företag med modern inredning och moderna tjänster som sedan 2007 drivs av Sven-Olov Westman och Margaretha Karlsson. Förutom försäljning, balansering och montering av däck erbjuder man däckförvaring, hjulinställning, bilrekonod och enklare bilreparationer.

Partille? I Karlstad? Jo: Företaget startade redan 1959 och var då en filial till Partille Bilringar i Partille (utanför Göteborg).

God fortsättning, önskar vi på DäckDebatt! ■



www.idealimport.se

TRAXSOFT

...nya generationen klistervikter från Trax



Allt du behöver för däck och fälg

Överlägsen vidhäftning på aluminiumfälgar!

Kan appliceras vid -5 grader.

Högkvalitetstape, tillverkad i Tyskland.

TRUFLEX PANG

TRAX

HATCO

rubberDOK



IDEAL IMPORT

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

Branschen positiv till däckmärkning

Medlemmarna i DRF tycks generellt positiva till den kommande däckmärkningen och tror inte det medför några stora problem, trots att en hel del ansvar läggs på deras axlar. **TEXT** Björn Sundfeldt

ALLA SOM JOBBAR inom däckbranschen lär väl vid det här laget vara väl medvetna om EU:s däckmärkning som införs i höst – men nästan alla andra medborgare verkar totalt omedvetna om densamma. Denna okunskap har dokumenterats i flera olika undersökningar och även i DäckDebatts lilla snabbenkät på nästa uppslag.

Men är det ett problem? Behöver allmänheten känna till däckmär-

ningen? Räcker det inte om de får stifta bekantskap med däckmärkningen nästa gång de ska köpa nya däck?

– Nej, det är inget problem och jo, det räcker om konsumenten träffar på däckmärkningen när han eller hon ska köpa nya däck, konstaterar Anders Karpesjö, vd för DRF, Däckspecialisternas Riksförbund.

Och enigheten inom DRF om detta verkar i stort sett total. Nästan

alla de däckspecialister som DäckDebatt talat med, drygt ett 50-tal, tycker ungefär som Anders.

Minskad lågprisimport

De flesta verkar också tro – och ibland även hoppas – på att den nya märkningen kommer att minska importen av lågprisdäck.

– Ja, en del lågpristillverkare kan nog tänkas dra sig för den tämligen omfattande och kostsamma proce-

dur som det innebär att testa sina däck, och en hel del däck är nog också så dåliga att de helt enkelt faller bort av det skälet, tror Anders Karpesjö.

Den nya däckmärkningen ställer större krav på däckleverantörer och -handlare när det gäller information till kunderna. Däckhandlarna måste informera kunden om vilken gradering som däcken har i de tre kriterier som anges på eti-

” En del lågpristillverkare kan nog tänkas dra sig för den tämligen omfattande och kostsamma procedur som det innebär att testa sina däck, och en hel del däck är nog också så dåliga att de helt enkelt faller bort av det skälet.

ketten, (rullmotstånd, våtgrepp och extern ljudnivå) både på eller vid utställningsdäcken i kundmottagningen och för alla däck som man diskuterar eller föreslår kunden.

Däckhandlaren måste också bifoga denna information på eller tillsammans med kvittot eller fakturan när kunden har bestämt sig och ska betala för sina nya däck. Däcktillverkarna eller leverantörerna har en skyldighet att förse och uppdatera sina återförsäljare med denna information.

Viss information saknas

Men den viktigaste informationen man måste ge kunden är vilka kriterier man måste tänka på vid köp av nya däck och då speciellt vinterdäck, då den nya däckmärkningen saknar information om vilka egenskaper som däcket har på många andra underlag som exempelvis nordiska vintervägar.

Här är det viktigt att om kunden vid köp av dubbfria vinterdäck vill ha det säkraste däcket inte stirrar sig ”blind” på gradering av våtgrepp.

Ett däck med A på våtgrepp är knappast bra på vintervägar då testerna för graderingen utförs i en temperatur av mellan +2 till +20 grader, och är då inte representativ för användning vid temperaturer under +2.

Nio testlaboratorier

Testerna för den nya energimärkningen utförs av däcktillverkarna själva på något av de nio olika testlaboratorier som har certifierats för detta, så att värdena från testerna blir likvärdiga oavsett var de utförs. Sju av dessa laboratorier

finns hos däcktillverkare och två är oberoende laboratorier.

Detta innebär förstås att en kontrollförfarande måste finnas hos ansvariga myndigheter i de olika länderna inom EU. I Sverige är det Energimyndigheten som ansvarar för detta kontrollförfarande, precis som för all annan energimärkning.

Kontroller att reglerna för den nya energimärkningen följs kommer också att inbegripa lokala leverantörer och däckhandlare, och till att börja med kommer energimyndigheten att fokusera sina kontroller på efterlevnaden hos dessa när det gäller informationen på prislistor, produktblad, hemsidor till informationen som kunden får i kundmottagningen, eller vid diskussioner över disk eller per telefon.

Stickprovskontroller

I ett andra steg, när de flesta däck på marknaden berörs av de nya reglerna, kommer man också att genomföra stickprovskontroller av rullmotstånd, våtgrepp och ljudnivå på däcken.

Detta kommer att göras i egna laboratorier men också hos de nio certifierade testlaboratorierna. Det kommer att finnas ett samarbete mellan de olika länderna inom EU när det gäller graderingen, så att inte flera länder testar egenskaperna hos samma däck utan alla tester samlas i en gemensam bas.

Inom ETRTO (The European Tire and Rim technical Organisation) tittar man idag på möjligheten att hitta testmetoder för en eventuell framtida kompletterande vintergreppsmärkning, men även andra kriterier kommer att ses över då EU 2016 ska göra en sammanfattning av den nuvarande märkningen. ■

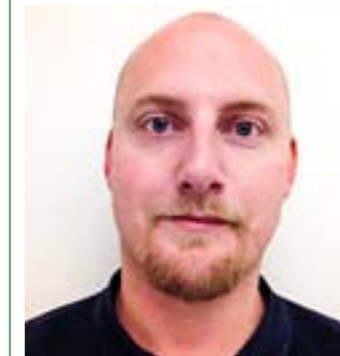
Tre snabba om EU-märkningen till fem däckspecialister

1. Tycker du att EU:s däckmärkning är bra?
2. Kommer den att underlätta eller försvåra din verksamhet?
3. Tror du att den kommer att underlätta för konsumenterna?



Peter Höglin, 54 år, Kalix
Däckpolarna Peter Höglin AB

1. Ja, vad ska jag svara ...jo, det är nog bra om den här märkningen verkligen är relevant. Jag har inte satt mig in i det men det vill ju till att mätningarna är korrekta.
2. Jag tror inte att det blir någon större skillnad.
3. Ja, det tror jag.



Lars Hult, 30 år, Uppsala
Euromaster, Enköping

1. Ja, det gör jag.
2. Till en början blir det nog en del att förklara, men på sikt tror jag att det kommer att underlätta jobbet.
3. Ja, absolut.



Ted Filip, 56 år, Stockholm
Docent Däck, Stockholm

1. Ja, det låter bra, men det är svårt att veta i förväg..

2. I början kanske det blir lite strul, men sen blir det nog ingen skillnad.
3. Tja, åtminstone för en del av kunderna blir det nog bra.



Magnus Svensson, 40 år, Långhem
Däckia, Borås

1. Ja, det tycker jag., bland annat för att jag tror att många skräpdäck kommer att rensas bort.
2. Det kommer nog att underlätta för oss genom att det underlättar för konsumenten.
3. Ja, de vet ju bättre vad de får – fast märkningen är lite tveksam. Betyget för vattenplaning kan få kunderna att välja europeiska vinterdäck fast de egentligen behöver nordiska vinterdäck. Där har vi ett stort ansvar att informera.



Magnus Persson, 37 år, Halmstad
Magnus Snabbservice AB, Halmstad

1. Ja, det kan nog bli bra.
2. För oss kan det bli en fördel för vi säljer bara premiumdäck. Men för dem som säljer kinesiskt eller andra lågprisdäck blir det nog värre.
3. Ja, framför allt för dem som lägger stor vikt vid ljudnivå och våtgrepp. Rullmotståndet betyder nog mindre, det ger ju så liten skillnad.

Detta är EU:s däckmärkning

Märkningen är en ny EU-bestämmelse som gäller i alla EU-länder från och med den 1 november 2012. **TEXT** Björn Sundfeldt

SYFTET MED DEN standardiserade märkningen av däck är att ge såväl däckkonsumenter som däckhandlare information om tre viktiga egenskaper hos däcken:

- Rullmotstånd – påverkar fordons bränsleförbrukning och därmed miljön
- Våtgrepp – visar däckets väggrepp på våt vägbanan
- Utvändigt däckljud – alltså nivån på det däckljud som påverkar omgivningen

Märkningen liknar den nuvarande energimärkningen på vitvaror, men däckmärkningen innehåller alltså även information om vissa av däckets säkerhets- och miljöegenskaper.

EU:s syfte är att förbättra säkerheten vid vägtransporter samt att öka ekonomi- och miljöeffektiviteten genom att underlätta för konsumenten att välja säkrare och mer bränsleeffektiva däck med låg ljudnivå.

Däck som inte klarar minimikraven för märkning eller som av andra skäl saknar märkning får alltså inte längre säljas inom EU efter den 1 november.

Rullmotståndet påverkar fordons bränsleförbrukning och har därmed en direkt effekt på miljön. Våtgrepp är en huvudsaklig indikator på ett däckets säkerhetsegenskaper och visar bromssträcka på våta vägar. Det externa däckljudet påverkar också däckets effekt på miljön.

Däck svarar för 20 procent av fordonens bränsleförbrukning och de mest energieffektiva däcken beräknas minska förbrukningen med upp till 10 procent. På EU-nivå förväntas energimärkningen på sikt kunna spara 5 procent av den totala användningen av bränsle till transporter.

Energieffektivitet

Klassificeras på en skala mellan A och G, där A är högsta betyg.

Däckets energieffektivitet bedöms genom mätning av däckens rullmotstånd, som påverkar bränsleförbrukningen och därmed fordonets koldioxidutsläpp.

Ett fordon med A-klassade däck kan reducera bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen med upp till 7,5 procent jämfört med ett fordon enbart utrustade med G-klassade däck.

Bromsning på vått underlag

Klassificeras på en skala mellan A och G, där A är högsta betyg.

Testdäcken jämförs med ett referensdäck och skillnaden på bromssträcka mellan däcken avgör klassificeringen.

Ett fordon med A-klassade däck kan ge upp till 30 procent kortare bromssträcka än ett fordon utrustat med den lägsta klassen.

Ljudnivå

Klassificeras enligt en skala med en, två eller tre vågor, där en våg motsvarar lägsta ljudnivån och tre vågor indikerar maximal tillåten ljudnivå.

Visar dels det uppmätta ljudet i decibel, dels hur denna ljudnivå förhåller sig till aktuell och kommande maximalt tillåten ljudnivå. En våg indikerar lägsta ljudnivån och tre vågor högsta tillåtna ljudnivån.

Ljudnivån mäts utanför bilen och anges i decibel (dB).

Kriterier saknas

De här tre kriterierna på EU-däckmärkningen är en bra utgångspunkt och de anses vara mycket viktiga för säkerhet och miljö. Men det finns många andra viktiga kriterier som också bör tas med vid bedömning av ett däckets prestanda.

Däcktillverkarna testar mängder av olika egenskaper, ibland flera hundratals, under utvecklingen av ett nytt däck. Till exempel broms- och vägegenskaper på många olika



” EU:s syfte med energimärkningen är att förbättra säkerheten vid vägtransporter samt att öka ekonomi- och miljöeffektiviteten.

underlag, vattenplaningsegenskaper och massor av andra säkerhets-egenskaper som inte finns med i EU:s nya däckmärkning.

Från nordiskt håll har den nya märkningen framför allt kritiserats för att konsumenterna kan "luras" att köpa dubbfria vinterdäck som inte duger i riktigt vinterföre.

– Tekniskt sätt är våtgrepp och isgrepp nästan motsatta egenskaper. Tyvärr berättar EU:s nya däckmärkning ingenting om vinterdäckens isgrepp, vilket ändå är en mycket viktig säkerhetsegenskap i Norden. Vi är rädda för att däckmärkningen ska vilseleda en del av konsumenterna och att de väljer fel typ av däck. Om de lutar blint på däckmärkningen kan det bli en fara både för bilisten själv och andra trafikanter, förklarar Tuija Aro, kundrelationschef på Nokian Tyres.

EU-märkningen ska senast den 1 november 2012 finnas på däck som är producerade från och med 1 juli 2012. De däckkategorierna som innefattas av den nya lagstiftningen är C1 (personbilar), C2 (lätta lastfordon) och C3 (tung lastbilar). Följande kategorier är undantagna från däckmärkningskravet:

- Regummerade däck
- Professionella off-road-däck
- Racingdäck
- Dubbdäck (däck som kan dubbas omfattas av märkningskravet om de är odubbade)
- Reservdäck som används tillfälligt
- Däck som är utformade för att passa fordon som inregistrerades första gången innan 1 oktober 1990



Märkningen liknar den nuvarande energimärkningen på vitvaror, men däckmärkningen innehåller även information om vissa av däckets säkerhets- och miljöegenskaper.



” Tyvärr berättar EU:s nya däckmärkning ingenting om vinterdäckens isgrepp, vilket ändå är en mycket viktig säkerhets-egenskap i Norden.

- Däck som har maxfart på högst 80 km/h
- Däck som har en nominell fälgdiameter på max 254 mm eller som är 635 mm eller större
- Motorcykeldäck

Krav vid marknadsföring

Tillverkaren/importören ansvarar för att informationen som lämnas om däck på energimärkningen är korrekt. Det finns även krav på vilken information som måste finnas med vid marknadsföring av

däck, i till exempel annonser och tv-reklam samt på internet.

Energimärkningen är obligatorisk. Handlaren/distributören ansvarar för att alla däck som finns till försäljning är märkta.

De flesta däcktillverkare, i alla fall bland de stora, säger sig välkomna den nya däckmärkningen. Och även om det kostar dem mycken tid, möda och pengar att testa (och kanske även modifiera) sina däck är det mycket möjligt att märkningen är en vinstlott för de stora etablerade däcktillverkarna; dels förväntas märkningen rensa marknaden från de värsta skräpdäcken, dels är det testförfarande som krävs så dyrt och omfattande att en del mindre utomeuropeiska tillverkare väntas lämna EU-marknaden.

– Vi välkomnar ett initiativ som detta och ser en positiv utveckling för hela branschen i och med de nya reglerna. Det är ett bra första steg som kommer att underlätta för konsumenten att se skillnader i prestanda mellan olika däck inom tre olika områden. För oss är det viktigt att ta fram däck som utmärker sig inom bränsleeffektivitet, säkerhet och livslängd. Det sistnämnda bedöms inte alls i det nya regelverket, precis som andra viktiga egenskaper för ett däck, såsom olika prestationer på torr vägbanan eller på is och snö, säger till exempel Michel Pfeiffer, marknadschef på Michelin i de nordiska länderna. ■

Tre snabba till fem bilägare

1. Känner du till den EU-märkning av alla nya däck som i höst införs i hela EU?
2. Märkningen liknar energimärkning på vitvaror och ger besked om däckets rullmotstånd, våtgrepp och extern bullernivå. Är detta ett bra initiativ av EU?
3. Kommer märkningen att påverka ditt däckval nästa gång du köper nya däck?



Johan Askegård, 36, Upplands Väsby

1. Nej.
2. Ja, det verkar vettigt.
3. Ja, troligen.



Anders Grundström, 64, Gargnäs

1. Nej.
2. Tja, det kanske kan vara bra, men känns inte så viktigt.
3. Nej.



Malin Nilsson, 42, Rönninge

1. Nej.
2. Ja, det är det nog
3. Ja, det tror jag säkert.



Anders Egle, 43, Göteborg

1. Aldrig hört talas om.
2. Absolut.
3. Ja, det kan jag garantera.



Björn Martinsson, 58, Virestad

1. Nej.
2. Ja, det kan nog vara bra.
3. Ja, det gör det nog.

PÅ NYA POSTER



Lars Bergmark tillträdde som vd för Solideal Sweden AB den 1 augusti. Lars är 44 år och kommer närmast från Goodyear Dunlop.

Solideal Sweden AB är en del av Camoplast Solideal, världsledande inom tillverkning och distribution av däck, fälgar, larvband och plastkomponenter inom en mängd områden.



Aimone di Savoia har utsetts till ny VD för Pirelli Tyre Nordic, som innefattar marknaderna i Sverige, Finland och Norge. Pirelli satsar på att stärka närvaron på den nordiska marknaden och med di Savoias erfarenhet av att leda Pirellis expansion i Ryssland är utnämningen ett steg på den vägen.

Goodyear stugar om

Ludvig Nauckhoff, tidigare Consumer Tires Business Director Nordic, är ny vd för Goodyear Dunlop Tires Nordic från och med den 1 juli 2012. Samtidigt tar tidigare vd:n för Norden, österrikaren **Erich Fric**, över Goodyear Dunlop Tires UK.

Svensken Ludvig Nauckhoff inledde sin karriär på Goodyear Dunlop Nordic 2006 som nordisk marknadschef med en gedigen bakgrund inom marknadsföring.

Ny Sverigechef (Country Manager) är **Mats Sävström**. Mats började på Goodyear Dunlop Nordic 2007 som Nordic Sales Manager Car dealers.



Erik Nilsson på Österlenvulk AB går i välförtjänt pension den 28 september. Erik var den först anställda på Österlenvulk, där han började redan för 50 år sedan, alltså 1962!



VILL DU OCKSÅ ANNONSERA I DÄCK DEBATT?

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

Anderstorp Däck AB



HS-415

Toppmodernt dubbdäck med riktat mönster och vägformade spår i mittområdet som ger bättre väghållning och bromsförmåga på snöiga och isbelagda vägar.



www.anderstorpdaek.se

DNA från ett mångsidigt däckliv

Nya och regummerade däck i premiumklass

Långlivade stommar

Överlägset mital

Lägre kostnad per kilometer

Beräkna dina besparingar på www.totaltyrelife.eu

Bandags process för regummering, världens mest pålitliga



BRIDGESTONE SWEDEN AB
Box 9074 - 850 09 Sundsvall - Sweden
www.bridgestone.se

BRIDGESTONE



1



2



3



4



5



6



7

1 Hyrcykel i tre dygn för tio spänn. Snabbt slutsålt. 2 Gröna Bilister prisade pristagare i hamnen. 3 Elbilar fanns att hyra, dessvärre inte denna Tesla. 4 LO höll mest till på krogen. 5 I DRF:s seminarium deltog fr v Bernt Wahlberg, STRO, Nils Petter Gregersen, VTI, Sten Bergheden, Riksdagens Trafikutskott, Hans Cederberg, Stockholms Stad och Anders Karpesjö från DRF. 6 Toyota lånade ut Hybridbilar till hugade provkörare. 7 Elida seglade för Jesus.



DÄCK OCH DEBATT I ALMEDALEN

Aldrig har väl så många sagt så mycket vid så många tillfällen på så liten yta. DäckDebatt har varit i Almedalen och tagit tempen på debatten i allmänhet och DRF:s seminarium i synnerhet. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

DET SÄGS OCH skrivs mycket negativt om Almedalsveckan i Visby, men nog verkar det mest vara folk som inte får vara med som är negativa. Visst är det mycket jippon, kommers, kändis mingel och pompöst pladder, men det är oändligt mycket mer av seriösa seminarier och inträngande debatter om mängder av mer eller mindre spännande ämnesområden, allt från alkoholpolitik och miljöbilar till flygledning och trafiksäkerhet. Och så förstås politik, politik, politik. Samt faktiskt även fälgar och däck.

Bakom ett av de närmare 1800 (officiellt registrerade) programpunkterna stod Däckspecialisternas Riksförbund med seminariet *Kan vi påverka framtida trafiksäkerhet via lagstiftning, ökad yrkeskompetens och forskning om däck?* Med en kunnig panel bestående av Nils Petter Gregersen, VTI, Bernt Wahlberg, STRO, Sten Bergheden, Riksdagens Trafikutskott, Hans Cederberg, Stockholms Stad och Anders Karpesjö från DRF blev det ett synnerligen intressant och kunskapsintensivt seminarium, smidigt modererat av Jan Sandberg, till vardags VD för NTF.

I Sverige finns det som bekant ingen nytillverkning av däck längre. Bernt Wahlbergs redogörelse för kedjan från däckstillverkarna, via fordonstillverkarnas kravspecifikation och fackhandlarnas information, till bilägarna var tänkvärd. Den kommande energimärkningen förmår bara förmedla en bråkdel av den däckinformation som finns. Till råga på allt saknas, som många

läsare känner till, information om is- och snögrepp. DRF:s seminarium hade en tilläggsrubrik, "Alla har en åsikt om däck - men vad vet man?"

Mycket forskning att göra Sett ur det perspektivet var kanske Nils Petter Gregersens anförande mest intressant. DRF och NTF har med VTI:s hjälp gjort litteratursökning angående trafiksäkerhetseffekter kopplat till däck, fälg och hjul. Nils Petter redovisade resultatet och sammanfattningsvis återstår mycket forskning att göra.

Det finns mer att veta, med andra ord. Detta spann Sten Bergheden vidare på. Politikerna har klart tagit intryck av branschens tankar om en heltäckande hjullag. Bergheden skulle gärna se att man nu gör en utredning för att komma fram till hur lagstiftarnas regelverk skulle kunna se bättre ut.

Skolverkets beslut om det nya ämnet Hjulutrustningsteknik har börjat sätta fart på gymnasier. Hans Cederbergs tankar om en skola i världsklass manade publiken till dialog.

I den avslutande paneldebatten pekade Anders Karpesjö på att EU faktiskt förväntar sig en mer heltäckande lagstiftning och att den ska vara regionalt anpassad.

Av de andra aktörer i Almedalen som ligger närmast DäckDebatts intressesfär var Bil Sweden tillsammans med MRF överlägset flitigast. Totalt 18 seminarier, arrangemang och makthavarintervjuer i

röda stolen hann man med under sex dagar, oftast för "utsålda hus" som utmärkte moderatorn och Bil Sweden-VD:n Bertil Moldén uttryckte det.

Här behandlades alla tänkbara aspekter på lätta och tunga fordon, transport- och miljöpolitik, körkortsfrågor med mycket mera, och

veckan började ju för många år sedan som Politikerveckan innan den svämmade över och handlar om allt och alla.

Besök Almedalsveckan Och apropå "alla" så rekommenderas alla med minsta intresse för politik och samhällsfrågor att för-

Praktiskt taget alla talare och debattörer kom in på behovet av långsiktighet.

ska vi sammanfatta arrangemangen med ett ord blir det "långsiktighet". Praktiskt taget alla talare och debattörer kom in på behovet av långsiktighet, oavsett om det gällde miljöbilsdefinitioner, skatteregler, olika typer av bränsle, etc.

Diger programförteckning Att plöja igenom den digra programförteckningen var inte gjort i en handvändning och att sedan pussla ihop en egen agenda med potentiellt intressanta arrangemang var ännu svårare - ibland pågick uppåt ett hundratal samtidigt!

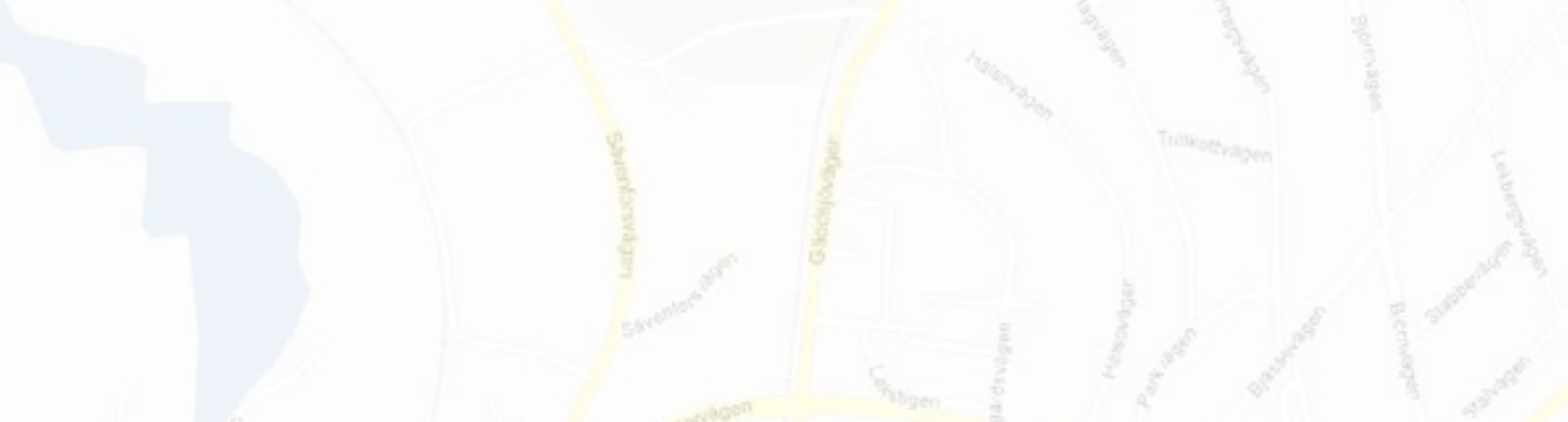
Varje kväll kunde man dessutom se och lyssna till en livs levande partiledare och överallt i gränderna och på krogarna sågs mer eller mindre kända politiker inklusive utrikesminister Calle B. Almedals-

söka besöka Almedalsveckan. Det är intressant och trevligt och gott - de kvarter där allt händer måste vara Sveriges krogstätaste område.

Utöver allt detta finns mycket intressant att göra och titta på, både i Visby som helhet och i kvarteren runt hamnen dit nästan alla arrangemang är koncentrerade.

I år kunde man till exempel provköra el- och hybridbilar från Volkswagen och Toyota, åka framtidsbussar från Scania och Volvo, hyra elbil för 59 kronor i timmen eller cykel från Styr & Ställ i tre dygn för det facila priset tio spänn (i alla fall för den som var först eller nästan först till kvarn, ordinarie pris hos kommersiella cykeluthyrare från 90 kr/dygn).

Ja, man kunde till och med segla med Jesus! ■



AUTOKLAVEN MITT I BYN

Skogs- och entreprenaddäck kan repareras på flera sätt, men med en autoklav blir arbetet rationellt och utfört med högsta kvalitet. Hos Törnbloms Vulk i Hällefors finns den numera ganska sällsynta utrustningen kvar – och den används flitigt. **TEXT OCH FOTO** Eric Lund

DEN 24 NOVEMBER 1983 är inte ett datum som många lagt på minnet, om man inte råkar ha kommit till världen, gift sig eller varit med om något lika omvälvande just den dagen.

Hos Törnbloms Vulk i Hällefors ägnas dagen inte heller många tankar, trots att den faktiskt är ständigt närvarande. På en inbunden och med åren lappad och lagad skrivbok står datumet prydligt textat: 24 november 1983 gjordes den första anteckningen. Men det speciella är att boken – ännu snart tre decennier senare – fylls på nästan varje arbetsdag.

Med noggrann handstil noterar Lars Törnblom varje däck han reparerar, precis som hans föregångare på posten gjorde. När boken togs i bruk för 29 år sedan var det reparation 1801 som exekverades och den dag i somras då DäckDebatt besöker firman håller nummer 4825 just på att färdigställas.

Att laga trasiga däck är förstärkt unikt, men det sätt på vilket Törnbloms Vulk arbetar är lite ovanligt.

– Jag tror inte att fler än tio däckfirmor i landet har en autoklav, säger Steven Mattson.

Han äger företaget sedan några år, tillsammans med sin syster Kim Mattson och sin sambo Ulrika Jonsson. I verkstaden arbetar förutom Steven själv även trotjänarna Anders Berg och Lars Törnblom. Den sistnämnde är sitt namn till trots bara avlägset släkt med företagets grundare.

Basen i verksamheten är däckomläggningar för personbilar samt fyrhjulsinställning och framvagnservice. I mån av tid åtar sig Anders Berg även enklare vanlig bilservice. Men det tunga artilleriet finns i verkstadens andra del.

Någon gång för länge sedan – det bör ha varit 1974 eller 1975 – köptes en autoklav in. I praktiken en gigan-

tisk tryckkokare där däcken vulkaniseras. Annars återfinns autoklaver bland annat inom sjukvården, där de används för att sterilisera saker, men även vid tillverkning av kolfiberprodukter nyttjas tekniken. Storleken kan variera alltifrån bordsstorlek till gigantisk.

Dimensioner upp till 30 tum

Hos regummeringsföretag finns autoklaver med ganska ringa diameter men ansevärd längd, avsedda att rymma många "vanliga" däck på rad. Autoklaven hos Törnbloms Vulk sväljer däck i dimensioner upp till cirka 30 tum, så den står inte placerad på fikabordet.

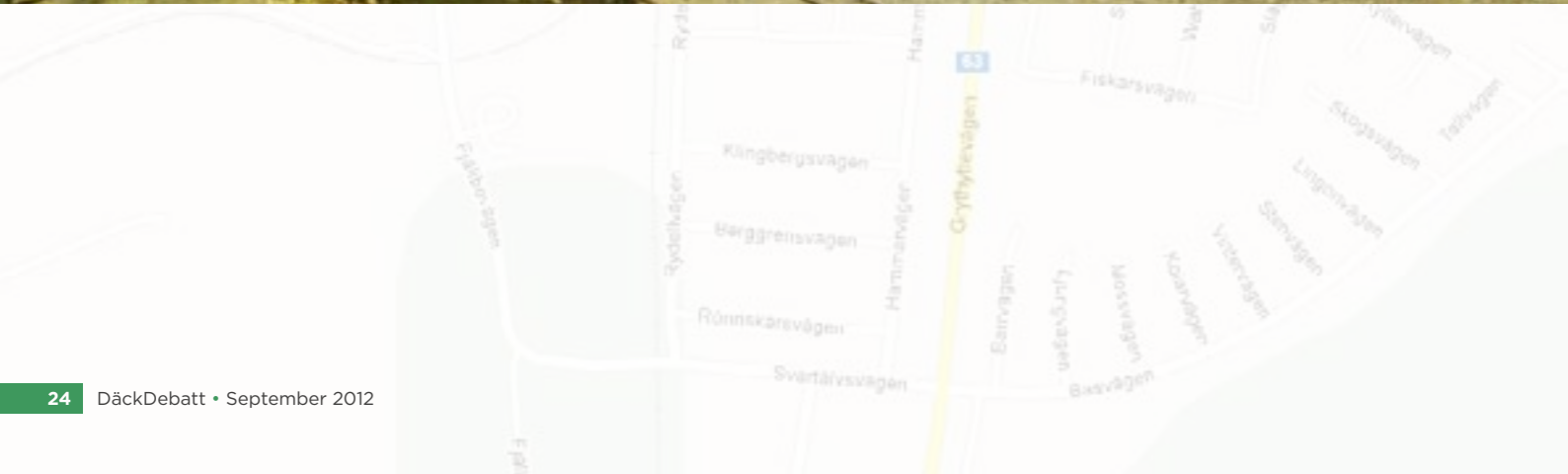
– Jag tror att det var tack vare det dåvarande avtalet med ståltillverkaren Ovako som investeringen kunde göras, säger Lars Törnblom. Annars hade nog aldrig firman haft råd.

Nej, den imponerande ugnen är inte någon vanlig syn, men den

gör stor nytta trots att Ovako inte längre hör till de stora kunderna. Personbilsdäck är inte värda att laga och knappast heller lastbilsdäck. Däremot är traktor-, lastmaskins- och framför allt skogsmaskinsdäck – som ofta råkar illa ut i närkontakt med vassa stenar och rötter – så pass dyra i inköp att de ofta hinner repareras flera gånger under sin livstid.

Det finns andra metoder för att laga stora däck, men ingen som tillåter att flera skador åtgärdas samtidigt. Den här dagen är det bland annat ett skogsmaskinsdäck som blivit omplåstrat på tre ställen av Lars Törnblom. Med lekmanögon ser mönstret rejält slitet ut, men enligt Lars finns det många tjänstgöringstimmar kvar innan det är dags för pension. Därför råder ingen tvekan om att reparation lönar sig.

Hans arbete börjar med att de skadade partierna skärs bort. I





Ett hjul till en lastmaskin väger åtskilliga hundra kilo, men när Steven Mattsson och Lars Törnblom monterar ser det förledande enkelt ut. Det kallas erfarenhet.

” Vår erfarenhet gör att vi nog åtar oss knepiga reparationsarbeten där många andra hellre skulle sälja ett nytt däck, vi har vår yrkesstolthet.

princip finns ingen begränsning för hur stora skador som kan lagas på däcksidorna, så länge inte kanten – det vill säga kanten mot fälgen – är trasig. På själva slitbanan kan åtminstone 15–20 centimeter stora hål fixas.

Branschtabeler används

Brottkanterna slipas rena och en ”kappa”, det vill säga en lagningsbit, appliceras inuti däcket. Vilken typ av kappa och hur stor den ska vara finns lättfattligt beskrivet i branschtabeler. Lättbegripligt åtminstone för den som är insatt i koderna och måttangivelserna.

På det aktuella däcket har Lars byggt upp det grova däckmönstret vid det skadade partiet ”på gehör” med gummi. Den exakta mönsterformen skapas efter vulkningen då Lars skär och slipar till formerna.

När temperaturen är 140 grader Celsius och trycket inne i autoklaven uppnår fem kilogram tar det ungefär 90 minuter att ”vulka” däcken. Men redan vid 100–110 grader inleds processen som leder till att däcket efter reparationen har exakt lika goda egenskaper som före skadan. Två omgångar i autoklaven hinns med på en arbetsdag, om det är högsäsong och en tredje ”bakomgång” behövs fordras lite kvällsarbete.



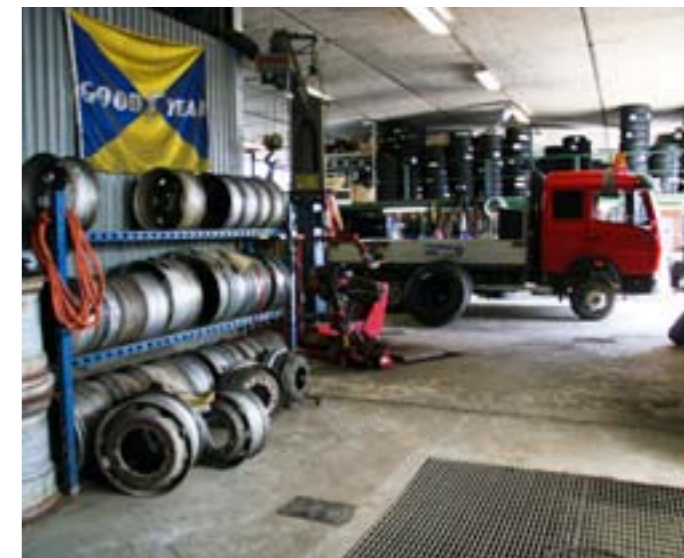
Anteckningsboken vittnar om upp- och nedgångar i autoklavens beläggning: 1984 reparerades 402 däck medan siffran nu sällan överstiger 100 per år. Alternativa metoder för lagning av skogs- och entreprenaddäck har lanserats under åren, men till Törnbloms Vulk sänds ändå däck långväga ifrån för att repareras.

För maximal skjuts i processen krävs att alla de fyra elpatronerna används, men då räcker inte strömförsörjningen från det ordinarie elnätet utan Törnbloms eget diesel-drivna elverk får bistå med kraftleverans. Upp till tre patroner funkar dock fint med nät drift. Att ”värma pannan” för ett enda däck görs bara i nödfall, helst bör det vara ett par tre stycken för att ekvationen med elkostnader kontra intäkter ska gå ihop.

Skogsbolaget Stora Enso har avtal med Törnbloms som också tillhandahåller en depå med reservdäck till skotarna och skördarna. Ibland kan det bli jourutryckningar till någon avlägsen (näja, tio - tolv mil bort som mest) avverkningsyta där en skogsmaskin med pajat däck väntar. Då rycker Anders Berg, Lars Törnblom eller Steven Mattsson ut med ”Red Devil”, den röda firmalastbilen med rejäl kran längst bak.

Kvalmig doft av gummi

När DäckDebatt anländer till Hällefors har det blivit dags att vittja autoklaven på skogsmaskinsdäcket samt ett traktordäck som också fått ompyssling. Lars Törnblom dubbelkollar på mätarna att trycket sjunkit tillräckligt och öppnar sedan luckan. Varm luft strömmar ut och – föga förvånande – en kvalmig doft



Törnbloms Vulk startades 1945 och har förutom anläggningen i Hällefors även en filial i Filipstad tre mil bort.

av varmt gummi. Med gaffeltrucken lyfts däcken ur autoklavens innandöme och sedan rullas de för hand ut på gårdsplanen där de får svalna. Inte förrän de kallnat helt kan Lars göra slutfinishen.

Även före vulkaniseringen krävs korrekta omständigheter. Till exempel måste däcken vara helt torra, vilket skogsmaskinsdäck sällan är. För att skapa låg tyngdpunkt inför körning i knölig terräng fylls däcken ofta med saltvatten (”syra” på fackspråk), vilket kan ta timmar eller dagar att torka ur.

Trots att procedurerna kan skilja en hel del från fall till fall kan Törnbloms nästan alltid ge ett fast pris på reparationen. Kostnaden avgörs av däckets konstruktion (diagonal eller radial, storlek samt antal lager) och hur stor skadan är. Det aktuella skogsmaskinsdäcket med tre skadepunkter kostar knappt 5 000 kronor plus moms att reparera – vilket ska jämföras med att ett nytt däck går löst på drygt 40 000 kronor. Dessutom lämnas garanti på arbetet, utom i de fall där skadan bedöms som alltför komplicerad. Det händer även att Lars Törn-

blom avråder från reparation, hellre än att lura kunden på en lagning som ändå inte kommer att hålla.

– Fast vår erfarenhet gör att vi nog åtar oss knepiga reparationsarbeten där många andra hellre skulle sälja ett nytt däck, vi har vår yrkesstolthet.

Det kan man förstå. Lars Törnblom anställdes i firman 1973 och kollegan Anders Berg har varit företaget troget sedan 1990. Steven, Kim och Ulrica har ännu inte ett sådant ”track record” hos Törnbloms Vulk, men likafullt yrkesstolthet i sina respektive sysslor.

Och om någon skulle få för sig att det inte är ordning och reda i verksamheten räcker det med att bläddra i anteckningsboken. När den en dag fyllts till sista sidan och det har blivit dags att införskaffa en ny bok, snälla Törnbloms – gör då svensk folkbildning en tjänst och skänk den svartröda liggaren till Riksarkivet.

Eller varför inte till Centrum för Näringslivshistoria, som leds av den karismatiske programledaren och historikern Edward Blom. Ett liknande dokument lär han aldrig annars få i sin hand. ■

TÄNK SOM EN DÄCKSPECIALIST - GÅ DÄCKSKOLAN 1 OCH 2

KURSPLAN DÄCKSKOLAN 1

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

GÄVLE	24-25 SEPTEMBER
MALMÖ	8-9 OKTOBER
GÖTEBORG	10-11 OKTOBER
STOCKHOLM	3-4 DECEMBER

KURSPLAN DÄCKSKOLAN 2

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

SUNDSVALL	10-11 SEPTEMBER
GÄVLE	26-27 SEPTEMBER
MALMÖ	10-11 OKTOBER
STOCKHOLM	5-6 DECEMBER

**BOAB
HJULDELAR**

FRAMTIDSSÄKRA ER VERKSAMHET MED DE
RÄTTA VERKTYGEN UTVECKLADE AV ATEQ!
ATEQ är världsledande inom TPMS diagnostik.



ATEQ VT55 kan kontrollera och aktivera (trigga) alla typer av TPMS sensorer oavsett fabrikat!

Oslagbart enkel användning; välj **endast bilfabrikat** så sköter instrumentet resten! Detta gör antagligen ATEQ VT55 till marknadens effektivaste arbetskamrat inom TPMS!

SCHRADER

BERU

VDO

DIN KOMPLETTA TPMS LEVERANTÖR!

FVU

www.boabhjuldelar.se 0530-133 33



Däckspecialisternas Riksförbund DRF
Box 90114, 120 21 Stockholm | info@drf.se | www.drf.se
Tel: 08-5060 1050 | Fax: 08-5060 1051





Färggranna fälgar förgyller framtiden

Världens största däckmessa arrangeras vartannat år i tyska Essen och Sveriges största däcktidning var förstas på plats även i år. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Peter Sundfeldt m.fl.

FÄRGADE FÄLGAR TYCKS pryda var och varannan monter när vi vandrar runt på branschmässan Reifen 2012 i Essen – och det är inga diskreta fälgfärger utan bjärta, gärna metalliska och ibland två- eller flerfärgade i alla möjliga (och ibland omöjliga) kombinationer.

– Ja, färgade fälgar är redan stort här i Tyskland och är helt klart på gång i Sverige, bekräftar Jamie Baldock, VD på Däckforum AB, när vi stöter på honom i vimlet.

– Kanske inte så praktiskt, men de kommer absolut hos oss också,

fortsätter han innan vi förlorar oss i diskussioner om olika typer av skoterdäck och andra väsentligheter.

Den 27:e upplagan av den internationella däckmässan var, enligt mässans egen hemsida, den hittills bästa: "Reifen 2012 var bättre än föregående mässor i alla avseenden. Den lockade flest internationella deltagare, erbjöd större utbud, hade 653 utställare från 44 länder och lockade cirka 19 000 besökare från drygt 130 länder i alla världsdelar".

Och "alla" var förstas där. Alla de stora däcktillverkarna och många

av de mindre. Men långt ifrån alla, det finns som bekant några stycken. Närmare bestämt lär det i hela världen finnas cirka 800 däcktillverkare – hur många känner du till?

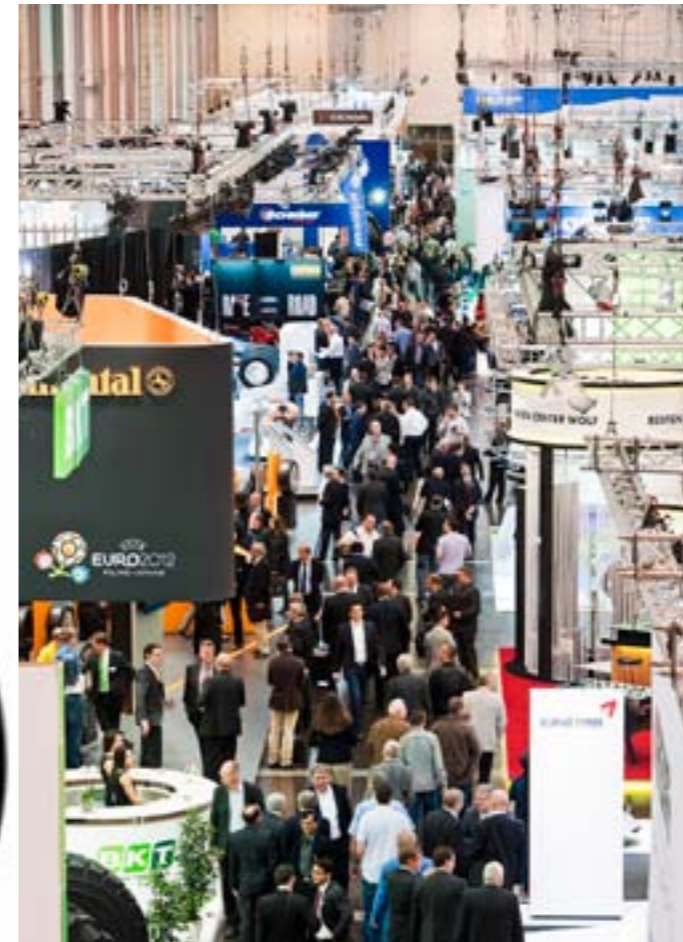
Däckmässan i Essen är ett omfattande arrangemang som tar sin tid att avverka. Minst en dag bör man avsätta, två för dem som vill hinna detaljstudera allsköns nya maskiner och diskutera med deras representanter. Väl ingångna och sköna skor är ett måste!

Bland många små och stora nyheter noterade vi bland annat

nya däck från Bridgestone, Michelin och Pirelli.

Bridgestone presenterade lastbilsdäcken ECOPIA H-STEER 001 och ECOPIA H-DRIVE 001, som är speciellt utvecklade för fjärtransporter och de ska enligt Bridgestone minska bränsleförbrukningen med 4,4 % jämfört med de tidigare ECOPIA-däcken.

Michelin lanserade Energy Saver+, även om den "officiella presentationen" ägde rum några dagar senare i Sverige. "Säkrare, längre livslängd och bättre bränsleekonomi" utlovar



Trångt på mässgolvet, trots stora utställningslokaler.



– Mycket bra fråga, svarade Peter Lenk på DäckDebatts fråga om varför inte däckkanterna smordes automatiskt.



Stora däck imponerar alltid, även på stora killar.



Färggranna fälgar förväntas finna vägen även till Sverige.



Michelin Energy Saver +.

► Michelin om detta nya däck.

Pirelli valde att visa upp sitt nyaste tillskott i Cinturatofamiljen, P7 Blue, som är avsett för bilar "med medelstarka motorer och ger lång livslängd, korta bromssträckor och lågt rullmotstånd".

Bland alla verktyg och maskiner stannade vi till där Peter Lenk från tyska Haweka demonstrerade företagets världsnöhet, den "helautomatiska" däckmaskinen Jet Synchro. Fettet runt däckets kanter smorde

dock Peter på för hand innan däckets trycktes på fälgen och DäckDebatts utsände frågade förstås varför inte det också skedde per automatik och om maskinen verkligen förtjänade beteckningen "helautomatisk"?

– Mycket bra fråga, svarade han – men hade i övrigt inget svar på den frågan.

Prisbelönta

En annan däckmaskin, Geodyna Optima II från Snap-on Equipment GmbH i Unterneukirchen, belönades med första pris i Reifen Innovation Award 2012 i kategorin "Technology and Products". Diagnos- och balanseringsmaskinen Geodyna optima II kan med hjälp av fem små kameror upptäcka och dokumentera alla eventuella defekter på däck och fälg.

Bridgestones nya ECOPIA H-STEER 001 och ECOPIA H-DRIVE 001 visades för första gången i Europa på mässan i Essen. Däcken är speciellt utvecklade för fjärrtransporter och "de mest ekologiska och ekonomiska lastbilsdäck som Bridgestone någonsin har utvecklat".



Denna Hankook-sponsrade Mercedes SLS AMG GT3 kom nästan direkt från 24-timmarsloppet på Nürburgring, där den låg tvåa när den tvingades bryta en kvart före målgång. Systerbilen med bland andra svensken Andreas Simonsen bakom ratten körde in på tredje plats.

I kategorin "Service Concepts and Process Optimisation" gick första pris till Alligator Ventilfabrik GmbH i Giengen för däcktrycksensorn Alligator sens.it, som kan programmeras i verkstaden men även kopplas upp mot Internet.

I den tredje kategorin i Reifen Innovation Award 2012, "Environ-

mental and Resource Conservation" gick första pris till Continental Aftermarket GmbH för ATE Ceramic brake linings, som är en typ av bromsbelägg som ska ge mindre slitage och därmed längre livslängd och mindre bromsamm.

Efter presentationen av dessa tre "Oscar för banbrytande idéer"

lämnar vi Reifen 2012 och siktar på att återkomma till Reifen 2014 den 27-30 maj.

Men den som är sugen på en däckmätta till i år har chansen i Kina i november, på den femte upplagan av Reifen China på Shanghai New International Exhibition Center den 22-24 november. ■



Nya lilla elbilen Renault Twizy är enligt reklamfoldern "entusiastisk, piffig och ekologisk – och det senare syns ju inte minst på däckerna från Rigdon.



Prisad däcktrycksensor från Alligator.



Prisvinnande Geodyna Optima II dokumenterar med fem små kameror.

Pirellis nya Cinturato P7 Blue har fått AA-märkningen i den nya europeiska däckmärkningen. Enligt Pirelli är det "den korta bromssträckan på våt vägbanor och det låga rullmotståndet som ligger bakom det fina resultatet".



**NOKIAN
TYRES**

Först. Snabbast. Hakkapeliitta.

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

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

Bli testförare hos oss!

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

Trust the Natives.
www.nokiantyres.com

IN MEMORIAM



Eine Sjölund

FÖRRE VERKSTÄLLANDE direktören och förre förbundsordföranden i Däckspecialisternas Riksförbund – DRF, Eine Sjölund avled den 21 juli. Eine föddes i Bjärtå i Ångermanland och skulle ha fyllt 87 år i januari. År 1946 träffade han sin livskamrat Barbro som avled i maj i år. Båda arbetade då på PUB i Stockholm och kom sedan att vara gifta i 60 år. Eine Sjölund efterlämnar son med familj.

År 1949 anställdes Eine Sjölund på Dunlop. Därefter följde tjänstgöring på en rad olika orter såsom Sundsvall, Gävle, Karlstad och Stockholm. Eine var en sann entreprenör och en drivande person. År 1961 övertog han med stöd från Dunlop företaget Dala Gummi i Falun som han på senare år hade varit kundansvarig för. Under Eine Sjölunds ledning utvecklades Dala Gummi till ett av de större regumneringsföretagen i Sverige. En ny anläggning etablerades år 1963 på det nya industriområdet Ingarvet i Falun. En svår brand år 1967 ställde stora krav på förmåga att hålla verksamheten vid liv och komma igen.

År 1968 tecknade Eine Sjölund som en av de första i Sverige kontrakt med den amerikanska slitbanetillverkaren Bandag. Under de kommande åren engagerade Eine sig starkt för utvecklingen av Bandag-regumnering i Sverige. Resultatet blev Svenska Bandagföreningen med ett tiotal medlemmar. År 1975 startade Eine Sjölund Industrigumming i Falun AB som specialiserar sig på gummi för olika ändamål. Gumming av valsar, hjul och industridetaler gör att man kan återanvända ståldetaljer flera gånger om. Kostnaden för en gumming kan vara obetydlig jämfört med att köpa

nytt. Företaget drivs i dag av sonen Peter Sjölund.

Eine Sjölund var en hängiven föreningsmänniska. Tidigt engagerade Eine sig i Dalarnas Däckspecialisternas Förening. I mitten av 60-talet var han dess lokalordförande för att komma tillbaka 1971–1985. I två omgångar var Eine Sjölund riksförbundet förbundsordförande: 1983–1984 och 1991–1995. Den första ordförandetiden sammanföll med en period när DRF ökade kraftigt i antal medlemmar, 40 procent på fem år. Starkt bidragande till expansionen var bland annat förbundets engagemang i arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsfrågor, där Eine Sjölund var mycket drivande.

Eine Sjölund var en engagerad debattör som ännu år 2011 bidrog med artiklar i lokalpressen. Tillsammans med bland annat f.d. förbundsordföranden Hans Claeson, kollegan i förbundsstyrelsen Hans Elf samlade Eine underlag med ett rikt bildmaterial till boken Däckets Historia.

Eine Sjölund utvecklades till en sann gummigubbe. Han lämnade aldrig sitt verksamhetsområde utan han växte med det och bidrog till att utveckla det. År 2007 tackade en samfäll bransch Eine Sjölund för hans insatser genom att utse honom till hedersledamot i DRF.

Hans Claeson
f.d. förbundsordförande

Hans Elf
f.d. kollega i förbundsstyrelsen

Sven-Erik Fritz
Förbundsordförande

Anders Karpesjö
VD

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

VI HAR DÄCKEN!



...och allting annat.

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

Välkommen till Kransens Gummi!

**BESÖK
VÅR HEMSIDA**
www.kransensgummi.se
WEBSHOPPEN:
<http://webshop.kransensgummi.se>
Kontakta oss för
inläggningsuppgifter!

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.

VÅGEN FÖR VINTERDÄCK

Sällan har väl så många varit så eniga om så mycket. Samtliga remissinstanser tillstyrker den kommande lagen om vinterdäck på drivaxeln för tunga fordon. **TEXT** Anders Karpesjö

EFTER LÅNG BETÄNKETID satte regeringen ner foten. Krav på vinterdäck för tunga fordon kommer. Om någon befarade att det här skulle bli kontroversiellt, så kan vi lugna läsarna. DäckDebatt har studerat remissvaren som visar en samfällad väg runt hela arenan. Av de 24 remissinstanser som svarat har ingen avstyrkt. Återstår nu vad EU säger.

Förslaget är daterat måndagen den 7 maj. Samma vecka skickades remissen ut. Synpunkter skulle vara inne senast den 11 juni. Den 3 juli fick Kommerskollegium uppdrag om notifiering i EU. Om EU ger grönt ljus i höst så gäller kravet i vinter:

- Tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar den 1 december – den 31 mars när vinterväglag råder. Framhjulsdrevena bilar ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning även på fordonets bakre hjulaxlar.

Efter notifieringen (anmälan till Europeiska kommissionen), beräknas att föreskrifterna kan träda i kraft den 1 januari 2013. Den första vintern gäller alltså kravet från årsskiftet.

Den här typen av krav finns redan i Norge, Tyskland och Österrike. Därför borde det vara okontroversiellt.

DRF framhöll i sitt yttrande att bland annat förslaget låg i linje med EU-parlamentets resolution till kommissionen.

Vad är ett vinterdäck?

Ett av problemen med det nya kravet är frågan om vad som är ett vinterdäck. Flera instanser påpekade att det saknades en definition. I den kommande föreskriften (TSFS 2012: XX) finns en grov definition i 3 §:

”Med vinterdäck avses i dessa föreskrifter däck som särskilt framtagits för vinterkörning och som är

märkt M+S, M.S, M&S, M-S, MS eller ”Mud and Snow”.

Därefter följer ett för ändamålet utformat allmänt råd till lagtexten i 4 kap. 18 a § andra stycket Trafikförordningen (1998:1276):

”Som likvärdig utrustning till vinterdäck på tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3500 kg, bör däck betraktas som är försett med snökedjor eller att fordonet är försett med lämpligt slirskydd, sandspridare eller liknande anordning. Grovmönstrade däck med vintermönster som är märkta med M+S eller däck märkta med symbolen alptopp/snöflinga (3PMSF) bör betraktas som vinterdäck.”

I den citerade texten ovan finns ett markerat ord ”eller”. Det har ersatt ett tidigare ”och” på förslag från DFTF (Däck-, Fälg- och Tillbehörsleverantörernas Förening).

I vintras gjordes en hel del funktionstester avseende grepp på vinterunderlag med just sikte på den kommande 3PMSF-märkningen, säger DFTF:s kansliansvarige Lars Åman. Det visade sig att vissa däkmönster, som inte direkt uppfattades som grovmönstrade, gav ett väggrepp som översteg nivån för att få märkas med 3PMSF-symbolen.

Hos DFTF är man nöjda med denna lilla, och som det kan tyckas obetydliga förändring. 3PMSF-

symbolen blir nu ett tillräckligt villkor. Man kan också, enligt DFTF, bättre fokusera på nydäck som finns monterade på fordon eller hos leverantörerna, och som ännu ej kunnat testas, samt på de regummerade däckens definition till den första delen av meningen (före ”eller”) då de regummerade däckerna inom överskådlig tid ej omfattas av 3PMSF-märkningen.

Men frågan om vad som faktiskt är ett godkänt vinterdäck kommer att kvarstå. STRO upprätthåller sedan tidigare vinterdäcklistan för personbilar. I sitt yttrande skrev STRO att om Trafikverket och Trafikstyrelsen skulle begära det, så skulle STRO åta sig att bistå med skapandet av en vinterdäcklista för tunga fordon. En förutsättning för detta var dock att uttrycket grovmönstrat togs bort. Detta skedde inte, och STRO är nu tveksam till hur man ska kunna klara av uppgiften. Hur definieras ”grovmönstrat” frågar sig STRO.

Räcker det med drivaxeldäck?

STRO rekommenderade också att se över en komplettering för andra fordon med drivning på annan axel än den andra axeln, till exempel ledbussar med drivning på den tredje ledaxeln. STRO menade att en kombination med däck som inte uppfyllde det allmänna rådet på de två första axlarna troligtvis inte skulle gynna framkomligheten eller säker-

heten under vinterförhållanden.

Rikspolisstyrelsen ansåg att kravet på vinterdäck på tunga fordon även borde gälla fordonets styraxel för att på så sätt öka trafiksäkerheten. Det borde klart framgå vilka grovmönstrade däck som var vinterdäck.

BIL Sweden förordade att endast däck märkta med ”alptopp/snöflinga” skulle godkännas för montering samt att mönsterdjupsgränsen >5 mm skulle bibehållas. BIL Sweden rekommenderade också att även trailers och släp till tunga fordon skulle ha däck med >5 mm mönsterdjup vid vinterväglag. DRF gjorde en liknande bedömning. Kombinationen bra vinterdäck på drivaxlarna och sämre däck på släpet eller trailern kunde i värsta fall leda till försämrad trafiksäkerhet.

Sveriges Åkeriföretag hävdade att myndigheterna underskattade vinterväghållningen. Alltför stor skuld för trafikstörningarna lades på de tunga fordonens vinterdäck. ”Framkomlighet kan inte garanteras med vinterdäck eftersom väghållningsåtgärder först måste säkra en rimlig friktion så att vägen är farbar”, skrev åkerierna och hänvisade till en rapport (SINTEF A 11476, Försök med Tunga Fordon i Stigningar). Trots krav på vinterdäck kommer sannolikt framkomlighetsproblemen att kvarstå om inte vinterväghållningen ges ökad prioritet. Bra vinterväghållning är till nytta för alla trafikanter, menade åkerierna. ■



Trots krav på vinterdäck kommer sannolikt framkomlighetsproblemen att kvarstå om inte vinterväghållningen ges ökad prioritet. Bra vinterväghållning är till nytta för alla trafikanter.

Nya vinterkatalogen är här!



Stålfälgar till personbilar



Lättmetallfälgar till personbilar



Stålfälgar till tunga fordon



Lättmetallfälgar till tunga fordon

OCL Brorssons har ett brett sortiment av stålfälgar och lättmetallfälgar till personbilar och tunga fordon.

Besök vår hemsida för ytterligare information om alla våra produkter.

www.oclbrorssons.se

OCL BRORSSONS
FÄLGSPECIALISTEN



1,3 miljoner bilister med slitna däck

Tre av tio bilister har minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup på bilen, vilket innebär att 1,3 miljoner bilar på Sveriges vägar rullar på ett eller flera slitna däck. Resultaten kommer från de däckrazzior som genomfördes på olika platser i Sverige i slutet av augusti och början av september förra året.

DÄCKEN ÄR DEN enskilt viktigaste komponenten för bilens väggrepp. När däckens mönsterdjup minskar försämrar också däckens förmåga att tränga undan vatten. Därför ökar risken för vattenplaning när däckens slit. Tekniska stödsystem, som exempelvis antisladdsystem, fungerar sämre när däckens är slitna.

Även om mönsterdjupet fortfarande är lagligt måste man med slitna däck ta det extra försiktigt när det är vått på vägen. Tyvärr visar mätningarna vid däckrazziorna att de flesta som har slitna däck på bilen inte vet om detta, och vet då heller inte att de behöver sänka farten extra mycket när det regnar, säger Mats Carlsson, NTF.

Bättre men långt ifrån bra
Kampanj Däckrazzia har gjort nytta sedan starten på nationell nivå 2005.

Bland annat har andelen bilar med olagligt mönsterdjup minskat radikalt. 2005 var den uppmätta andelen bilar med minst ett däck med mindre än 1,6 mm mönsterdjup 6,5 procent och vid de senaste däckrazziorna 2011 var motsvarande andel 3,5 procent.

Utöver en stor andel slitna däck visar mätningarna bland annat på dålig koll på lufttrycket. Nästan två av tre har inte kollat lufttrycket den senaste månaden eller vet inte när det gjordes senast och var sjunde bil hade så stor skillnad på samma axel (0,5 bar eller mer) att det kan bidra till att göra bilen instabil och kan försvåra för föraren att klara av en undanmanöver eller häftig inbromsning.

Trots det stora genomslaget för kampanjen och trots att det faktiskt har blivit bättre på vissa håll

har bilisterna fortfarande mycket dålig koll på däckens, säger Pontus Grönvall, Däckbranschens Informationsråd.

Åttonde året med svenska däckrazzior

Måndagen den 27 augusti 2012 startade en ny tvåveckorsperiod med extra fokus på däckens när kampanj Däckrazzia drog igång för åttonde gången i Sverige. Vid däckrazziorna gör Polisen en ordinarie trafikkontroll, där föraren bland annat får visa körkort och genomgå nykterhetsprov. När trafikkontrollen är klar erbjuds föraren att få bilens däck undersökta. Däckkontrollen är frivillig.

Kampanj Däckrazzia är en samverkan mellan Polisen, NTF, Bilprovningen, Däckbranschen och Trafikverket. Syftet är att öka kun-

skapen om bland annat mönsterdjupets och lufttryckets betydelse för trafiksäkerheten och miljön. Drygt 40 däckrazzior genomfördes 2012 i följande län: Västerbotten, Dalarna, Södermanland, Gotland, Kronoberg och Blekinge. ■



I slutet av augusti och början av september i år är det däckrazzior från Blekinge i söder till Västerbotten i norr.

Kunskap - Kvalitet - Service

Butler HP441Q20FI

Kampanjpris 23 900:-

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

Ergonomisk

Butler Airdraulic 24AX

„Klassikern“

Finns i flera utföranden.
Ring för mer information.

Butler Librak 238HFM

Kampanjpris 19 400:-

- Motordriven balanseringsmaskin, 230VAC.
- Mätarm för inmätning och fastsättning av vikter.

**„Användarvänliga“
„Snabba“**

Butler Librak 255HP

Kampanjpris 42 500:-

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

Butler HP641D24FI

„Stark“

Kampanjpris 31 900:-

- Steglös hastighet, 0-15 rpm.
- Matningsspänning 230VAC.
- Fälgstorlek 10"-24"
- Fälgbredd max 15".
- Chockluft via klor.

**Snabb elinstallation
„stoppa in kontakten i väggen“**

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

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

*Moms, frakt och installationskostnad tillkommer. Priser giltiga till 2012-10-31. Med reservation för valutakursändringar överstigande +2%.

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



Danmarks första däckrazzior

EXAKT 488 BILAR kontrollerades vid Danmarks första däckrazzior, som genomfördes i Köpenhamnsområdet. Upplägget var liknande som i Sverige, med den stora skillnaden att razziorna genomfördes i slutet av maj i stället för i skiftet mellan sommar och höst som i Sverige.

Men redan nu i höst, ungefär när denna tidning når sina läsare, drar danskarna igång en ny och mer omfattande omgång razzior. Med hjälp av cirka 40 poliser och 125 kontrollanter från Dæk Specialisternes Landsforening och Dækimportør-Foreningen siktar man på att hinna kontrollera 2500 bilar vid två razzior på Jylland, två på Själland och en på Fyn.

Danskarna hade vid sina första razzior i maj just skiftat till sommar-däck - eller borde i alla fall ha gjort det.

I Sverige har i stället bilisterna haft en hel sommar på sig att slita



Kommissarie Per Hansen mitt i Danmarks första däckrazzia.

ner sina däck. Det kan vara en förklaring till att andelen som kör på slitna däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup vid de danska razziorna "bara" var 18 procent (vilket delvis kan bero på att hela 29 procent fortfarande körde på vinterdäck). I Sverige har andelen med

under 3 mm legat runt 30 procent.

- Helhetsbilden är bra. Alltför många kör visserligen på vinterdäck, med för lågt lufttryck och någon enstaka med blanka däck, men det stora flertalet har bra ordning på däcken och nästan alla var positiva till däckrazzian, sammanfattade kommis-

sarie Per Hansen, som ledde polisens del av de första razziorerna i maj.

En statistisk sammanfattning av de danska resultaten visar att cirka 20 procent kör på vinterdäck även på sommaren och cirka 12 procent med riskabelt lågt lufttryck - och 74 procent av dessa tror att däckens kondition är bättre än den i själva verket är.

2 procent av bilarna hade minst ett olagligt däck (mindre än 1,6 mm mönsterdjup). Medelmönsterdjupet på det mest slitna däck var 4,8 mm.

76 procent hade inte kollat lufttrycket den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast.

12 procent av bilarna hade minst ett däck med så lågt tryck att det kunde betraktas som punktering eller på gränsen till en sådan (under 1,6 bar).

17 procent av bilarna hade en lufttrycksskillnad på 0,5 bar eller mer på samma hjulaxel! ■

Säkerhet. Kvalité. Ekonomi. Miljö.



Inskrivning och genomlysning av stommar

Alla stommar som skrivs in får en individuell märkning så kunden alltid får tillbaka sin inskickade stomme. Vi byter aldrig stommar. Efter inskrivningen och en visuell inspektion passerar stommarna genomlysningsmaskinen (den enda i norra Europa) innan insynning. Icke regummeringsbara stommar skrotas direkt för att säkerställa vår höga kvalitetsnivå.



Produktion

I en helautomatisk datastyrd kratsnings-process avlägsnas gammalt gummi i slitbanelområdet och stommen kratsas till exakt rundhet och bredd. Eventuella skador slipas upp och förstärks. Sedan sker banpåläggning som centreras och optimeras genom särskild teknik samt kontrolleras av polariserande ljus. Efter vulkanisering sker en slutavsugning som en sista del i regummeringsprocessen.



Provtryckning

Alla våra färdiga regummerade däck fortsätter sedan till vår provtrycknings-avdelning. Väl där provtrycks däck till 10,5 bar i ett sista moment innan däck levereras till kunden, allt för att säkerställa vår höga kvalitetsnivå. Vår regummeringsprocess har en unik hög nivå som kan likställas med ett nydäck och som vi är ensamma om i norra Europa.



Lagring av däck

I väntan på leverans till kund lagras däcken i någon av våra lagerhallar. All förvaring av däck, och även stommar, sker under tak i torr och fuktfri miljö. Vi har en total lagerkapacitet på ca 100 000 lastvagns- och bussdäck.



Effektivitet. Trygghet. Tillgänglighet.

Vi är den rikstäckande och marknadsledande aktören för distribution av lastvagns- och bussdäck i Sverige. Vi trafikerar Sverige från Kiruna i norr till Ystad i söder med våra egna distributionsresurser, varje vecka, året om. Vi distribuerar såväl vårt eget varumärke, Boss regummeringar, som nya däck och fälgar.

Våra säljare har en unik spetskompetens inom dessa områden och är beredda att ge er:

- ▶ Teknisk information
- ▶ Rekommendationer
- ▶ Rådgivning mönsterval
- ▶ Produktinformation
- ▶ Information om hjulaxelmätning vid mekaniska fel
- ▶ Uppföljning av däckstatus
- ▶ Besök hos slutkonsumenten för att ge åkaren support
- ▶ Distribution av däck från jourlager
- ▶ I många fall inskrivning av stommar
- ▶ Regelbundna besök hos dig

Vi vill inte bara tillgodose våra kunders förväntningar - vi vill överträffa dem!



Hjulaxelmätning.

Sedan 2001 har Colmec arbetat med mobil hjulaxelmätning och vi utökar kontinuerligt våra resurser i syfte att hjälpa våra kunder och våra slutkonsumenter att reducera däck- och bränslekostnaderna. Våra fordonstekniker kommer att sänka dina driftskostnader!

Kontakt Colmec AB.

011-13 40 30

info@colmec.se

011-12 36 11

www.colmec.se

COOPERTIRES
DON'T GIVE UP A THING.



WSC

M+S SPORT

BREDASTE SUV SORTIMENTET PÅ MARKNADEN!

Oavsett om du vill ha ett däck som fungerar bra i fjällen eller ett som tar dig tryggt till jobbet i storstaden har Cooper ett lämpligt däck för dig. Det finns ett brett urval av mönster och dimensioner och senaste tillskottet i sortimentet är Cooper WSC. Cooper WSC är ett dubbdäck med silica gummiblandning för bästa fäste under kalla förhållanden. WSC har även ett öppet mönster för att effektivt rensa vatten, slask och snö. Vänd dig med förtroende till din däckspecialist eller kontakta oss för mer information, telefon 033-22 23 80.



Pro:imp
www.proimp.se

däck DEBATT

Det behövs en grundlig utredning om dubbdäck!

DUBBDÄCKDEBATTEN i Stockholm tog ny fart mellan tjänstemän, politiker och ledarskribenter i våras. Först torgförde Stockholms miljödirektör Gunnar Söderholm att avgift på dubbdäck vore bättre än förbud. Enligt Söderholm krävdes både minskad dubbdäckanvändning och förbättrad städning för att klara miljö kvalitetsnormerna i Stockholm.

Att Stockholm behöver anstränga sig mer har Gunnar Söderholm alldeles rätt i. Regeringens egen utredning nyligen, inför Sveriges positiva svar till EU om den förbättrade situationen för partikelbildningen, visar att kommunernas åtgärdsstrategier skiljer sig starkt åt. Bland de tre kommuner (Stockholm, Göteborg, Uppsala) som infört dubbdäckförbud har ingen lagt på hårdare asfalt eller slityta. Det har endast Norrköping och Södertälje gjort. Bara Göteborg, Norrköping och Jönköping tillämpar dammbindning.

Stockholm är den enda kommunen som inte har intensifierat rengöringen och städningen (Söderholms egen käpphäst). Göteborg och Uppsala har utökat hastighetsbegränsningar till 30 km/h och genomfört trafikomläggningar – däremot inte Stockholm.

Efter miljödirektörens debattartikel gick (V) ut och ville ha dubbdäckförbud i hela innerstaden. På det svarade (M) i Stockholm att man ville ha avgiftssystem. Dagens Nyheter på ledarplats föredrog avgift. Vi lägger oss inte i miljödirektörens, politikernas och DN:s funderingar om rättsläget för avgifter. Men varför ska den som med sina dubbdäck bidrar till att rugga upp hala ytor betala för andras säkerhet? När Stockholm dessutom, i motsats till andra kommuner i landet, inte har utnyttjat alla de åtgärder som står till buds för vägunderhållet?

I frågorna om totalt förbud eller skatt/avgift finns dock klara möjligheter för alla inblandade parter. Det skulle krävas en grundlig utred-

ning om vad som väger tyngst i vågskålarna: hälsan eller trafiksäkerheten. Samt även kostnaderna för "städning och reparationer av vägbeläggningen" (DN:s ledare).

När regeringens expertmyndighet Transportstyrelsen analyserade möjligheterna för kommuner att införa miljözoner mot dubbdäck, så kom den fram till att "...det egentligen saknas tillräckligt underlag för att bedöma de sammantagna effekterna av sådana förbud. Den negativa trafiksäkerhetseffekten av ett sådant förbud går till exempel inte med dagens kunskap att gradera. Även i detta avseende är det därför väsentligt att ett beslut i en kommun föregås av en noggrann problemanalys."

Om Stockholm å ena sidan skulle fundera på att utvidga dubbdäckförbudet till hela innerstaden, så måste de sammantagna effekterna problemanalyseras. Om regeringen å andra sidan tar tillbaka bollen för att utreda avgiftssystem så måste även då effekterna analyseras. Var vill infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd helst att frågan ska hamna? Hon är även ordförande för Moderaterna i Stockholms län.

Ingen skulle vara gladare än vi över en saklig analys. Gärna även dubbdäckens omdiskuterade effekter angående städning och vägreparationer. Då skulle medborgarna äntligen få svar på frågorna om avvägningen mellan hälsan och trafiksäkerheten. Att det finns andra metoder än förbud och avgifter som biter, det visar regeringens egen utredning.

Magnus Björnback
Ordf. NTF Stockholm-Gotland

Bengt Bengtsson
Reg.chef Företagarna Stockholms län

Peter Jeppsson
VD TransportGruppen

Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund

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



MONDOLFO TBE 160 MATIC

■ MONDOLFO TBE 160 MATIC

Den senaste LV/EM maskinen från Mondolfo. Nu med en helt ny verktygsarm med hydraulstyrd krok vilket gör att man ej behöver använda monteringsjärn för minskad belastning, även clinchlossartallrikens vinkel styrs med hydraulik för perfekt inställning av alla arbetsmoment.

Förflyttningen av verktyget är programmerbar efter hjulets storlek och förflyttningen sker automatiskt med maximal säkerhet mot skador på fälgen.

Motorn har tre hastigheter på rotationen av hjulet för rätt hastighet vid varje tillfälle.

Detta är en helt nyutvecklad maskin för universiellt användande med maximal precision, stabilitet och den senaste tekniken inbyggd.

Tekniska data

Chuckens kapacitet	14"-60"
Min centrumhål	110 mm
Max hjuldiameter	2500 mm
Max hjulbredd	1600 mm
Lyft kapacitet	1700 kg



CONTINOVA

