

# DÄCK DEBATT



NR 1 • 6 FEBRUARI 2013 • PRIS 65 KR

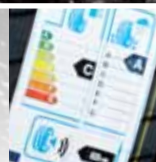
HÄR TESTAR  
DÄKTILLVERKARNA  
SINA VINTERDÄCK

## RÄTT DÄCK FÖR POLISEN?

NY UPPHANDLING OCH EGNA TESTER



**Tolv förbundna män**  
DRF:s styrelse - vilka är de,  
vad gör de och hur gör de det?



**Duger EU:s däckmärkning?**  
Dålig överensstämmelse mellan EU:s  
däckmärkning och tidningars däcktester

ULTIMATA HÖGPRESTERANDE

ULTRAC VORTI



**ULTRAC VORTI.** DET NYA ULTIMATA HÖGPRESTERANDE SOMMAR-DÄCKET. SLIMMAD DESIGN OCH ASYMMETRISK PROFIL. DESIGNAD AV GIUGIARO. HASTIGHETSKLASS (Y) ÖVER 300 KM/H. UPPLEV ENASTÅENDE VÄGEGNSKAPER, KOMFORT OCH BROMSEGENSKAPER PÅ BÅDE TORRA OCH VÅTA VÄGBANOR.

**GIUGIARO**  
DESIGN

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

  
DESIGNED TO PROTECT YOU





# Innehåll

Februari 2013

# 22

## DET ÄR MÖRKT DYGNET RUNT, TYST OCH KALLT OCH ENSAMT

Att vara utländsk däcktestare i Lappland är inte alltid en höj-dare. Norra Sverige är sedan länge ett centrum för bilindu-strins omfattande vintertest-verksamhet, men även däck-branschen har hittat hit med flera stora testanläggningar.



### 14

### Poliser i däckdebatt

Rikspolisstyrelsen vill köpa in alla däck centralt, poliser på fältet är skeptiska.



### 16

### Poliser testar däck

Polisen i Västra Götaland har i flera år genomfört egna tester för att få rätt däck på sina bilar.



### 18

### Framtidsforskning

De årliga Forskardagarna i Linköping bjuder mycken kunskap, i år även om däck.



### 28

### Tolv som styr DRF

Styrelsen styr och VD verkställer, så även i DRF – men vilka är de som sitter i Förbundsstyrelsen?



### 34

### Tveksam EU-märkning

Facktidningarnas däcktester stämmer dåligt med EU:s däck-märkning.



### 38

### Solida däck!

Solida affärer? Jodå, halvårs-gamle VD:n Lars Bergmark tänker sälja många fler solida däck.

### ALLTID I DÄCKDEBATT

4 Ledare 6 Noterat 42 DäckDEBATT

## På rätt sida om millimetrarna?

En dryg månad in i 2013 vill jag gärna förmedla en sedelärande upptäckt från forskarvärlden. Det handlar om de där futtiga millimetrarna i mönsterdjupet.

Alla vet vi ju att mönsterdjupet på däck är väldigt viktigt, i synnerhet när det håller på att ta slut. Döm om min förvåning när VTI:s kartläggning av kunskapen om trafiksäkerhet kopplat till däck, fälg och hjul visar att svensk lagstiftning om mönsterdjupet är både ovetenskaplig och ometrisk.

Det borde ju finnas någon logik varför statsmakterna fastnat för 1,6 mm? En - komma - sex? Men icke sa Nicke. För det första så tycks det vara så att de kritiska förändringarna i fordonets väghållning inträder redan från och med 3,2 millimeter. Nu pratar vi om futtiga millimetrar, men lite är det som med han som tappade nycklarna. Under gatlyktans sken var det lättare att se under sökandet, men det var inte där han hade tappat dem. Om det alltså inte är 1,6 mm som utgör den kritiska gränsen, så har vi tränat in fel risktänkande. Vår riskmedvetenhet borde slå till vid 3,2.

För det andra så kan vi fundera på kommatecknet. Varför inte 3,0 - två tiondels millimeter kan väl inte göra så stor skillnad? Förklaringen kommer av att forskningen om mönsterdjupets betydelse framförallt har drivits i USA. Där kör man inte med meterskalan utan med tum (1,6 mm = 2/32 inches; 3,2 mm = 4/32 inches). Den svenska forskningen lyser med sin frånvaro under gatlyktan (!).

VTI:s kartläggning visar på fler intressanta saker, ladda ner den på drf.se eller vti.se. På ett seminarium den 6 december behandlades kartläggningen som en del av ett nu avslutat samprojekt mellan NTF och DRF. En slutsats var att det borde organiseras en Däck-OLA tillsammans med Trafikverket.

OLA är förkortning för en systematisk metod. (1) Utifrån fakta och analyser skapa en gemensam problembild - **Objektiva fakta**. (2) Ta fram idéer - **Lösningar**. (3) Integrera lösningarna i verksamhetsplanering, till exempel lagstiftning - **Agerande**.

Eventuell lagstiftning låter som en större fråga än vad lilla däckbranschen kan hantera. Vad säger Trafikverket om en Däck-OLA, en sådan har aldrig körts tidigare?

### 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

Ulf Söderholm

Tel 08-505 667 82

ulf@ad4you.se

Säljchef Fredrik Eckerström

Tel 08-505 667 81

fredrik@ad4you.se

Ad 4 you media AB

Krukakargatan 22

118 51 Stockholm

### Prenumeration

Ritva Linde

ritva@drf.se

### Lösnummer

65:-

### Tryck

DanagårdLiTHO AB

### Omslagsfoto

Mikael Pilstrand



FOTO Robert Linde

Anders Karpesjö  
VD Däckspecialisternas Riksförbund  
Ansvarig utgivare

Twitter: @karpesjo



# TYA-skolan

– ett urval av 2013 års kurser, för dig i däckbranschen

## Mars

DATUM	KURS	DAGAR
5–7	<b>PAM* Landtransport, steg 1</b> Örebro   kursnr: 300 (Steg 2: 16–18 april)	3
5–6	<b>PAM* Repetition</b> Malmö   kursnr: 360	2
6	<b>Lastsäkring</b> Ljungby   kursnr: 217	1
7	Växjö   kursnr: 217	
8	Jönköping   kursnr: 217	
19	Norrköping   kursnr: 217	
21	Örebro   kursnr: 217	
22	Västerås   kursnr: 217	
23	Uppsala   kursnr: 217	
12–13	<b>Gruppledareutbildning, steg 1</b> Stockholm   kursnr: 270	2
19–20	<b>Gruppledareutbildning, steg 2</b> Stockholm   kursnr: 271	2
21	<b>Arbetsmiljö för alla</b> Göteborg   kursnr: 320	1
21	<b>Truck – att leda och övervaka truckarbetet</b> Stockholm   kursnr: 256	1

## April

DATUM	KURS	DAGAR
9–11	<b>PAM* Landtransport, steg 1</b> Luleå   kursnr: 300 (Steg 2: 14–16 maj)	3
9–11	<b>PAM* Landtransport, steg 1</b> Stockholm   kursnr: 300 (Steg 2: 14–16 maj)	3
10	<b>Lastsäkring</b> Gävle   kursnr: 217	1
11	Ludvika   kursnr: 217	
12	Karlstad   kursnr: 217	
17	Uddevalla   kursnr: 217	
19	Göteborg   kursnr: 217	
20	Göteborg   kursnr: 217	
16–17	<b>Ritningsgranskning</b> Stockholm   kursnr: 326	2
16–18	<b>PAM* Landtransport, steg 2</b> Örebro   kursnr: 310	3
23–24	<b>Gruppledareutbildning, steg 1</b> Stockholm   kursnr: 270	1

## Maj

DATUM	KURS	DAGAR
14–16	<b>PAM* Landtransport, steg 2</b> Luleå   kursnr: 310	3
14–16	<b>PAM* Landtransport, steg 2</b> Stockholm   kursnr: 310	3
21–22	<b>Gruppledareutbildning, steg 3</b> Stockholm   kursnr: 272	2

## Lastsäkring

DATUM	KURS	DAGAR
22	Malmö   kursnr: 217	1
23	Hässleholm   kursnr: 217	
24	Ronneby   kursnr: 217	
25	Helsingborg   kursnr: 217	

## September

DATUM	KURS	DAGAR
10–11	<b>Gruppledareutbildning, steg 1</b> Stockholm   kursnr: 270	2
17–18	<b>Ritningsgranskning</b> Stockholm   kursnr: 326	2
17–19	<b>PAM* Landtransport, steg 1</b> Jönköping   kursnr: 300 (Steg 2: 29–31 oktober)	3
17–19	<b>PAM* Landtransport, steg 1</b> Stockholm   kursnr: 300 (Steg 2: 29–31 oktober)	3
24	<b>Lastsäkring</b> Ljungby   kursnr: 217	1
25	Jönköping   kursnr: 217	
26	Norrköping   kursnr: 217	
24–25	<b>Gruppledareutbildning, steg 2</b> Stockholm   kursnr: 271	2
24–25	<b>Truck – att leda och övervaka truckarbetet</b> Stockholm   kursnr: 256	1
26	<b>PAM* Landtransport, steg 1</b> Malmö   kursnr: 300 (Steg 2: 5–7 november)	3

## Oktober

DATUM	KURS	DAGAR
1–3	<b>PAM* Landtransport, steg 1</b> Göteborg   kursnr: 300 (Steg 2: 19–21 november)	3
8	<b>SAM-arbete för arbetsgivare</b> Stockholm   kursnr: 341	1
8	<b>Lastsäkring</b> Örebro   kursnr: 217	1
9	Stockholm   kursnr: 217	
11	Gävle   kursnr: 217	
22	Örnsköldsvik   kursnr: 217	
23	Umeå   kursnr: 217	
24	Skellefteå   kursnr: 217	
25	Luleå   kursnr: 217	
26	<b>Truck – att leda och övervaka truckarbetet</b> Stockholm   kursnr: 256	1
15–16	<b>PAM* Repetition</b> Stockholm   kursnr: 360	2
15–17	<b>PAM* Landtransport, steg 1</b> Stockholm   kursnr: 300 (Steg 2: 26–28 november)	3
29–31	<b>PAM* Landtransport, steg 2</b> Jönköping   kursnr: 310	3
29–31	<b>PAM* Landtransport, steg 2</b> Stockholm   kursnr: 310	3

## November

DATUM	KURS	DAGAR
5–7	<b>PAM* Landtransport, steg 2</b> Malmö   kursnr: 310	3
12–13	<b>Gruppledareutbildning, steg 1</b> Stockholm   kursnr: 270	2
13	<b>Arbetsmiljö för alla</b> Stockholm   kursnr: 320	1
14	<b>Lastsäkring</b> Uddevalla   kursnr: 217	1
15	Göteborg   kursnr: 217	
16	Göteborg   kursnr: 217	
27	Falkenberg   kursnr: 217	
28	Helsingborg   kursnr: 217	
29	Malmö   kursnr: 217	
19–21	<b>PAM* Landtransport, steg 2</b> Göteborg   kursnr: 310	3
20	<b>Krisstöd</b> Stockholm   kursnr: 330	1
26–27	<b>Ritningsgranskning</b> Stockholm   kursnr: 326	2
26–28	<b>PAM* Landtransport, steg 2</b> Stockholm   kursnr: 310	3

## December

DATUM	KURS	DAGAR
3–4	<b>Gruppledareutbildning, steg 3</b> Stockholm   kursnr: 272	2
3–4	<b>Psykosocial hälsa och ohälsa – om din stress och andras</b> Stockholm   kursnr: 331	2

## Odaterade kurser

- Anmäl intresse till TYA
- Arbetsmiljö och ekonomi – möjligheter och vinster**
- Ergonomi och hälsa – företagsanpassad (YKB delkurs 4)**
- Första hjälpen med HLR och krisstöd**
- Mänskliga faktorn**

## eLearningkurser

Beställs på [tya.se/tyaskolan](http://tya.se/tyaskolan)

- eBrand LAND**
- eEkonomi för alla**
- Sparsam Körning Lastbil**
- Ergonomi och Hälsa**
- eBakgavellyft**
- eFarligt Gods LAND**
- eFörsta Hjälpen LAND**
- Sparsam Körning Arbetsmaskiner**
- Miljökörkortet**

## TYA-skolan

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

**\*PAM – Praktisk arbetsmiljöutbildning.**  
Med reservation för ändringar.



Mervärde i transportbranschen



## Nya körkortetsregler:

# Lättare dra tunga husvagnar, tunga hojar kräver äldre förare

**SEDAN DEN 19 JANUARI** gäller nya regler för bil med släp och ålders- och effektgränser för motorcyklar.

Med B-körkort fick man tidigare inte dra ett släp vars totalvikt överskred bilens tjänstevikt och fordonskombinationen fick inte väga mer än 3,5 ton. Många hade svårt att förstå dessa regler och de har nu förenklats. Vad bilen eller släpet väger spelar inte längre någon roll, bara bil och släp tillsammans inte har en totalvikt högre än 3,5 ton. Och så får släpet förstås inte väga mer än bilens maximalt tillåtna släpvagnsvikt.

Dessutom införs en utökad B-behörighet som innebär att fordonskombinationen får väga max 4250 kilo. För att få denna behö-

righet på körkortet krävs en särskild uppkörning.

Med BE-behörighet på körkortet får man köra personbil och släp med högre totalvikt än 3,5 ton, men är körkortet utfärdat efter 19 januari får den sammanlagda totalvikten inte överstiga 7 ton.

### MC-kort

För motorcyklister gäller nya åldersgränser och för motorcyklar nya effektgränser.

Körkort A1 kan man ta vid 16 års ålder och det gäller för mc med maxeffekt 11 kW (15 hk).

För att få A2-behörighet ska man vara 18 år och då får hojen ha max 35 kW (47,5 hk).

A-behörighet gäller för hur starka



motorcyklar som helst. Minimialdern har höjts från 21 till 24 år, men den som haft A2-behörighet i minst två år får ta A-behörighet redan vid 20 års ålder.

Ytterligare information finns på [www.korkortsportalen.se](http://www.korkortsportalen.se). ■



## Bythjul - årets däckbutik på nätet

**WEBBTJÄNSTEN PRISJAKTS** medlemmar nominerade Bythjul.com både till Årets nätbutik och Årets däckbutik, en ny specialkategori 2012. Bythjul vann utmärkelsen Årets däckbutik och var en bland tio finalister till titeln Årets nätbutik, som dock vanns av datorbutiken Inet.

Prisjakt presenterade vinnarna med följande utlåtande om Årets däckbutik:

"Bythjul var tidigt ute med att sälja däck på nätet. Idag är man en av de mest namnkunniga i Sverige och ligger fortfarande i topp i sin bransch. Med en av Sveriges snyggaste webbbutiker och blixtsnabba leveranser har Bythjul ett fast grepp om den svenska nätdäckmarknaden."

- Det är extra roligt att Prisjakt noterar vårt arbete med andra faktorer än bara pris. Självklart har vi alltid attraktiva priser, men vi jobbar också hela tiden på att erbjuda en hög servicegrad i form av exceptionell kundservice, snabbast leveranser och en enkel och smidig webbshop. Ser vi till våra kundomdömen är det ofta dessa faktorer som uppmärksammas, konstaterar Torkel Hallander, nöjd VD för Bythjul. ■

FOTO: Niklas Martinson



## Minskande utsläpp från vägtrafiken

**NATURVÅRDSVERKETS STATISTIK** visar att de totala utsläppen i Sverige under år 2011 uppgick till 61,4 miljoner ton koldioxidkvivalenter (växthusgaser), vilket innebär en minskning med sex procent jämfört med föregående år.

Utsläppen från den tunga trafiken minskade med tre procent under 2011 jämfört med 2010. Utsläppen

från personbilar minskade också med tre procent under samma period och har minskat med nio procent jämfört med 1990, trots att trafiken har ökat.

- En viktig förklaring är att utsläppen från nya bilar har sjunkit i rekordfart under senare år. Under perioden 2005-2011 minskade de genomsnittliga koldioxidutsläppen

från nya bilar med 27 procent. Detta har skett tack vare energieffektiva bilar, ökad andel biobränslen och ökad andel dieslar. Dieselandelen har ökat från 10 till 62 procent under perioden. En dieselbil släpper ut cirka 20 procent mindre koldioxid än en jämförbar bensindriven bil, konstaterar Jessica Aleenius, vice vd för BIL Sweden. ■

## Hankook ökar i Ungern

**SYDKOREANSKA** däcktillverkaren Hankook investerar ytterligare cirka 80 miljoner kronor i sin ungerska fabrik. Genom ökad kapacitet för olika gummiblandningar ska fabriken effektivitet ökas ytterligare. Under andra halvan av 2013 ska produktionsökningen vara fullbordad. ■







## Vianor expanderar till tusen

**DEN NOKIAN-ÄGDA** däck- och bilservicekedjan Vianor fortsätter sin expansion och öppnade i november förra året anläggning nummer 1000 i Friedrichshafen i Tyskland. Vianor är den största däckkedjan i Norden och Baltikum med över 250 anläggningar, varav 102 i Sverige.

Totalt finns Vianor nu i 24 länder. Utöver en stark marknadsställning i Norden är Vianor den största däckkedjan på de snabbt växande däckmarknaderna i Ryssland och Ukraina. ■

## Två av tre vill ha dubbad hyrbil

**AV KUNDERNA HOS** Hertz Biluthyrning föredrar 66 procent dubbade vinterdäck framför dubbfria, men inte helt oväntat är de regionala skillnaderna stora.

I Götaland föredrar 37 procent dubbdäck, medan motsvarande siffra för Norrland är 94 procent. Endast vart tionde tillfrågat företag har en resepolicy för dubb- respektive dubbfria vinterdäck.

I höstas genomförde Hertz en undersökning om vinterdäck. 66 procent av kunderna kör helst

med dubbdäck, medan 25 procent hellre kör dubbfritt. En liknande undersökning genomfördes under hösten 2010 och motsvarande siffror var då 69 procent för dubbat och 20 procent för odubbade.

Det är inga större skillnader mellan olika åldersgrupper, men dubbdäck föredras något mer av personer mellan 41 och 50 år (69 procent) och något mindre av personer mellan 18 och 30 år (63 procent). Odubbade däck föredras lite oftare av personer mellan 61 och

70 år (29 procent). Män vill ha dubbfritt i högre grad än kvinnor (26 respektive 16 procent).

Hertz hade tidigare målsättningen att år 2015 hålla den fördelning som Trafikverket har rekommenderat – 80 procent odubbade, 20 procent dubbat – för att hålla vägbanorna uppruggade vid vinterväglag. Efter undersökningen 2010 beslutade Hertz att tills vidare behålla den befintliga andelen på hälften dubbdäck och hälften friktionsdäck i bilflottan. ■

## Avgaspartiklar farligare än däckpartiklar

**EN STUDIE SOM** Trafikverket gjort inför byggandet av "tunnelmotorvägen" Förbifart Stockholm visar att när man kör i tunnlar är små sotpartiklar från avgaser farligare än de grövre partiklar som rivs upp av dubbdäck.

Förutsättningen är dock att man färdas i en någorlunda modern bil med stängda rutor. Då fångar nämligen bilens partikelfilter upp nästan alla (cirka 90 procent) av de "stora" partiklarna (PM10, mindre än 10 mikrometer), medan cirka hälften av de små sotpartiklar som finns i bilavgaser slinker igenom kupéfiltren och in i bilen.

Men om man stänger av ventilationen – recirculation – kommer nästan inga luftföroreningar alls in i bilen! ■



Tony Bryntesson och Göran Bengtsson.

## Camaro-racing på Yokohama

**CAMARO CUP OCH** Yokohama har slutit avtal för racingsäsongerna 2013 och 2014. Yokohama ska ansvara för leverans av enhetsdäck samt support till klassen. Däcket som ska användas är 240/640 R 17 A005 (slicks) och A006 (regndäck).

Yokohama har varit däckleverantör till STCC de senaste fyra åren, men lämnar klassen temporärt under 2013.

– Camaro-satsningen kommer

tidmässigt väldigt bra för oss då vi nu tar ett steg åt sidan när det gäller STCC. För att få till ett samgående mellan TTA och STCC, där TTA satt fast i ett däckavtal (med Hankook/red anm), valde vi att med hänsyn till svensk racings framtid stå över i år. För 2014 kommer vi tillbaka som däckleverantör till STCC – Elitserien i Racing, säger Göran Bengtsson på Yokohama. ■



## Däckforskare till IVA

**24 PERSONER HAR** valts in som nya medlemmar i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA. Bland många kända namn märks även en däckforskare, professor Wolfgang Kropp.

IVA är elitklubb för svenska industriledare, myndighetspersoner och forskare med närmare 1000 svenska och utländska invalda ledamöter och ett 250-tal ledamöter i IVA:s Näringslivsråd.

Wolfgang Kropp är född 1959, professor i teknisk akustik vid Chalmers och invald i IVAs avdelning III – Samhällsbyggnad. Han har en forskarutbildning från Technische Universität i Berlin och har därefter fortsatt forska vid Chalmers. Där utsågs han 1998 till professor i teknisk akustik. Kropps forskargrupp är idag bland de världsledande inom teoretisk modellering av däck och vägbanebuller, och deras resultat har fått snabb och genomgripande användning inom däckindustrin. ■



## Trelleborg ökar inom industridäck

**TRELLEBORG HAR KÖPT** Maine Industrial Tire, ett marknadsledande USA-baserat företag specialiserat på solida industridäck till truckar och andra liknande fordon. Förvärvet kompletterar och breddar Trelleborgs redan starka närvaro i området. ■



# Dålig kunskap om vinterdäckens placering

**TRE AV TIO** bilister kan utgöra en risk i vintertrafiken, enligt en enkät om vinterdäck som Bilprovningen genomfört. Var tredje svarande visste inte att däcken med bäst mönsterdjup ska monteras bak för att minska risken för farliga bakhjulssladdar. Att felplacera bilens bästa däck kan som bekant få förodande konsekvenser.

Bilprovningens enkät besvarades av 1818 personer. 30 procent av dessa svarade att däcken med bäst mönsterdjup ska vara monterade fram alternativt att det inte hade någon betydelse eller att de inte visste. I praktiken innebär det alltså att tre

av tio bilister kan ha felmonterade vinterdäck.

Ett livsviktigt råd till alla bilister är att man helst ska undvika stora skillnader i slitage mellan däcken, men om mönsterdjupet ändå skiljer

sig ska de bästa däcken alltid sitta bak. Det gäller såväl bak- som fram- och fyrhjulsdrivna bilar, annars ökar risken för svärbemästrade bakhjulssladdar – som i värsta fall kan resultera i en allvarlig olycka. ■

” Ett livsviktigt råd till alla bilister är att bästa däcken alltid ska sitta bak!

## Nettbuss kör på Continental



**NETTBUSS, ETT AV** Nordens största bussbolag, valde i höstas Continental som däckleverantör till sina cirka 500 bussar i Sverige. Avtalet löper på fem år och omfattar både kilometerkontrakt (löpande underhåll och byte av däck) och inköp av däck.

Nettbuss driver en omfattande verksamhet i Sverige. Bland annat kör företaget trafik mellan Göteborg, Oslo, Stockholm och Köpenhamn under varumärkena Bus4You och Go By Bus. Dessa lyxiga långfärdsbussar får nu en ny typ av däck, som enligt Continental är speciellt anpassade för långfärdsbussar genom låg ljudnivå och hög komfort. ■





SP362

# MAXIMERA VINTERKÖRNINGEN!

- OPTIMALT GREPP PÅ SNÖ OCH IS
- JÄMN SLITAGEPROFIL FÖR UTÖKAD KÖRSTRÄCKA
- UTMÄRKT VÄGHÅLLNING OCH KÖRSTABILITET
- M+S MÄRKT





## Ny smart däcklyft

**DEN NYA** svenskkonstruerade och -tillverkade däcklyften TyerAround presenterades nyligen på Fordonsverkstads-mässan i Malmö. Lyften säljs och marknadsförs av Svenska Lager och kostar 115 000 kronor exklusive moms.

TyerAround kan hantera fyra stående hjul i ställage upp till sex nivåer och den kan köras i upphissat läge.

En av männen bakom lyften är Ronny Lindström på Svenska Lager. För några år sedan såg han ett behov av en lyft med ovan nämnda egenskaper och man borde dessutom kunna lasta hjulen i lyften på ett ergonomiskt sätt och placera hjulen i ställagen utan att behöva lyfta in dem – och man skulle kunna arbeta i rätt arbetsmiljö oavsett om man var 160 eller 200 centimeter lång.

### TV-program födde idén

Våren 2011 var Fredrik Lingeskog passiv delägare i Svenska Lager. En kväll råkade han på TV se en personlift för inomhusbruk. Den var byggd på en lyftpelare av aluminium och användes bland annat till röntgenutrustning. Fredrik berättade

om lyften för kollegan Ronny, som tog en första kontakt med Lisab (Låglyftar i Sverige AB) i Växjö. Ronny berättade för Lisab vilket behov branschen hade och hos Lisab gillade man idén. Det skulle bli en däcklyft byggd på personlyften MoveArounds plattform.

När Fredrik började arbeta heltid med Svenska Lager vintern 2011 blev ett av hans första projekt att få fart på däcklyften. Tillsammans med Lisabs konstruktör och delägare Lennart Rapp påbörjades ett intensivt arbete. Fredrik kom med idéerna och Lennart satte alla pusselbitar på plats. Fredrik insåg att de hade en produkt som uppfyllde alla krav och en patentansökan skickades in.

I höstas testades flera prototyper i "skarpt läge", vilket resulterade i en rad förbättringar och förstärkningar. Ungefär vid samma tid fick man lyften CE-märkt (EU-godkänd).

Merparten av underleverantörer av delarna och material till lyften TyerAround kommer från Småland och slutmonteringen sker hos Lisab i Växjö. ■

## PÅ NYA POSTER



### Säljare hos Hedbergs

Jörgen Petersson har anställts som ny säljare hos Hedbergs Produktion – Bandag i Svedala. Jörgen kommer närmast från Michelin och med sina 12 års erfarenhet från däckbranschen ska han ta väl hand om både befintliga och potentiella nya Bandagkunder i södra Sverige.



### Sales Manager hos Bridgestone

Thomas Ödling är ny Sales Manager Consumer Products hos Bridgestone i Sundsvall. Han kommer närmast från Ford Motor Company AB.



### Försäljningschef hos GummiGrossen

Stefan Boij har tillträtt tjänsten som försäljningschef hos GummiGrossen i Arnäsfall. Stefan har mer än 25 år i branschen, först med egen verksamhet och sedan som försäljningschef på Amring.



### Filialchef hos Österlen Vulk

Efter Erik Nilssons pensionering i slutet av förra året är Jörgen Andersson ny filialchef hos Österlen Vulk i Simrishamn. Jörgen har jobbat inom företaget i tolv år. ■



## Firestone för starka traktorer

**MAXI TRACTION IF** radial är Firestones nya däck för dagens snabba och starka traktorer. Jämfört med vanliga traktordäck är IF enligt Firestone utvecklade för att hantera en högre belastning vid samma lufttryck eller samma belastning vid lägre lufttryck.

Möjligheten att bära 20 procent högre belastning vid samma lufttryck och hastighet som ett standarddäck eller att bära samma belastning som ett standarddäck men vid ett lägre lufttryck ger lantbrukaren möjlighet att till exempel använda tyngre redskap eller minska antalet transportcykler – vilket ökar produktionseffektiviteten.

Maxi Traction IF är anpassat för tunga traktorer med 180+ hästkrafter och finns i flera olika dimensioner för både ersättningsmarknad och originalmontering. ■



## Nytt regummerat släpvagnsdäck från Nokian

**NOKTOP HAKKAPELIITTA F** är enligt Nokian marknadens första vinterregummering för breda släpvagnsdäck. Den nya regummeringen uppger ge mycket bra slitstyrka och har särskilt utvecklats för däck i dimensionen 445/45R19.5. ■





**“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](mailto:info@dackteam.se) så berättar vi.

**Nu är vi 120 verkstäder runt om i landet!**

## DäckDebatt hälsar på hos



FOTO: Blom, Sundfeldt

# Euromaster i Upplands Väsby

och pratar med platschefen Fredrik Schmitt

### Hej, här var det lugnt och stilla?

– Ja, det är ju den säsongen nu. Men här finns att göra ändå. Vi är tre man som jobbar här nu och vi har fullt upp med att fixa och trixa och förbättra saker man kommer på under högsäsong.

– Och rätt vad det är så smäller det till och så kommer det in 15 bilar på en dag även under lågsäsong. Fast oftast är det bara ett par tre bilar per dag och enstaka dagar inga alls. Men det finns som sagt att göra ändå. Förutom allt lokalt och maskinfix ska det ju förberedas och beställas och planeras inför nästa toppbelastning som kommer i april, då vi är 7–8 personer som jobbar här.

### Hur länge har ni funnits här i Upplands Väsby?

– I fyra och ett halvt år. Vi har plats för fyra bilar åt gången men inga tunga fordon. Däremot har vi gott om plats för däck. Vi är uppe i 1200 förvaringar nu efter bara drygt fyra år och det ökar hela tiden. Där har vi mycket bra lönsamhet.

### Vad har ni för fördelning mellan dubbat och odubbat?

– Ja, vi är tillbaka vid cirka 60 procent dubbat. För några år sedan, efter många slaskvintrar men före vargavintern 2010–2011, var det jättepoppis med friktionsdäck, men där vände det. Vi hade kunder med odubbat som kom tillbaka och undrade om vi verkligen lagt på vinterdäck och många ville byta bort sina odubbade till dubbat på stort.

– Här ute (cirka fyra mil norr om Stockholm/red anm) är de många som bor lite ensligt och som inte tar sig hem om de inte har dubbdäck.

### Och hur har det gått med den nya däckmärkningen?

– Tja, sådär. Det kom ju mitt i säsongen så en del däck var märkta och en del inte. Men det blir nog bättre till nästa år – fast de flesta kunderna bryr sig inte och många känner inte till märkningen.

**Namn:** Fredrik Schmitt

**Alder:** 32

**Ar i branschen:** 12

**Bor:** Upplands Väsby



Se filmen på YouTube: [www.youtube.com/watch?v=66RgjAvACLM](http://www.youtube.com/watch?v=66RgjAvACLM)

# Arbetsglädje på YouTube

Förra året, i DäckDebatt nummer 3, hade vi ett reportage om Däck-Roy:s nya moderna verkstad på Öland just vid brofästet. Då konstaterade en av de anställda att jobbet var "Rena himmelriket. Vi har alla tänkbara hjälpmedel här och allt går både lättare och fortare". Efter You

Tube-premiären för den senaste produkten från Däck-Roy, Gangnam Style-videon med alla anställda, är det väl ingen som tvivlar på arbetsglädjen på den arbetsplatsen. Ny teknik på jobbet underlättar för både hjultekniker och filmproducenter... ■

## Nya medlemmar i DRF

nu över 800 medlemmar

Göteborgs Däckcenter AB, Däckpartner  
Skara Däck & Fälg AB, Däckpartner  
PL Däckservice AB, Däckpartner  
Mölnalds Däckservice AB, Däckpartner  
Däck & Bilvård i Markaryd AB, Däckpartner  
Magnussons Däckservice AB, Däckpartner  
Feab Däckservice AB  
Däckservice i Degerfors AB, Däckarna  
Dahlkvist Däckservice, Vianorpartner  
PNO AB, Vianorpartner  
PNO AB, Vianorpartner  
PNO AB, Vianorpartner  
Nibble Däck & Bilservice AB, Däckarna  
Kåve Däck AB, Däckarna

Göteborg  
Skara  
Sundsvall  
Hisingen/Göteborg  
Markaryd  
Vimmerby  
Östersund  
Degerfors  
Löddeköpinge  
Göteborg  
Jönköping  
Helsingborg  
Vaxholm  
Osby



## 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 100års sammanlagd erfarenhet i styrelsen inom branschen och har byggt upp verksamheterna från början och vet vad som behövs.

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

## Däckkompakt



Vi levererar och monterar inredningar till däckhotell.

Kontakta oss så gör vi en layout och ett prisförslag!  
[info@wadco.se](mailto:info@wadco.se) • 070-3306855

WADCO AB  
Rensvist Munnasgården, 447 91 Vårgårda  
0322-629250

wadco.  
[www.dackkompakt.se](http://www.dackkompakt.se) - [www.wadco.se](http://www.wadco.se)





Maskin & Service AB

Premium **workshop** equipment



# MÄSSPECIAL

## Hjulinställning

### JohnBean

#### JOHN BEAN ARAGO 3D

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

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



Pris från:

# 39.800,-

exkl. moms



## KAMPANJPRIS

## Bromsprovare

### MAHA MBT 2100

En enkel och driftsäker bromsprovare för alla typer av personbilar, lätt lastbil och små bussar.

- Test av fordon med ett axeltryck upp till 3 ton
- Anslutning för PC och skrivare
- Utrustad med analogt visarinstrument och stålrullar med hög friktion och som tål dubbdäck
- Automatiskt start och stopp av rullarna

Priset gäller till och med 2013-01-31

### ECON III 3.0 t 2-pelaryift

- Finns även med 3,5/4 och 5 ton lyftkapacitet
- Förstärkta lyftskruvar
- Kräver minimalt med utrymme i verkstaden
- Asymmetrisk konstruktion
- Kort sänkings/höjningstid
- Pulverlackerad yta - ger ett utmärkt korrosionsskydd

Pris från: **24.800,-**



# www.sunmaskin.se

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

Medlem av



## Diagnosutrustning

## Dynamometer

## Avgasmätare

## AC-stationer

## Opacimeter

## Balansering

## Spårkontroll

## Fordonslyftar

## Hjulinställare

## Bromsprovare

## Däckmontering

## Stötdämpartest

## Färdskrivartestare

## Rikstäckande service

### Ackrediterad kalibrering

Vi är ackrediterade att utföra kalibreringar av:



- Avgasmätare (bensin & diesel)
- Ljulinställare och ljulinställarplats
- Bromsprovare med tillhörande tryckgivare
- Retardationsmätare

Alla priser exkl. moms



Central upphandling av däck:

# Polis på villospår?

Precis som alla andra vill polisen ha bra däck. Helst bäst däck, eftersom uttryckningskörning med tungt utrustade polisbilar ställer stora krav på däcken. Men har polisen rätt däck – och vad får de efter nya och kommande upphandlingar? **TEXT** Björn Sundfeldt

**IDAG VÄLJER DE** olika polisdistrikten själva hur de köper in nya däck och vilka däck de köper, men snart blir det ändring på det.

Nyligen avslutade Rikspolisstyrelsen en upphandling som innebär att när polisen köper in nya fordon så svarar fordonsleverantören även för att fordonet förses med lämpliga däck för sommar- och vinterbruk under hela den tid som fordonet är i tjänst hos polisen.

Senare i år hoppas man på RPS att även bli klar med en central upphandling av däck för befintliga fordon.

– Det låter kanske inte så märkvärdigt att upphandla ett däckavtal, men det är faktiskt en mycket komplex fråga, konstaterar Ulf Börjesson, som är biträdande sektionschef på polistekniksektionen hos RPS (men inte vill vara med på bild).

– Kravställningen är långtifrån enkel och lagen om offentlig upphandling underlättar inte precis. Flera billeverantörer rekommenderar till exempel vissa däck för uttryckningskörning. Ska vi då frånga deras testresultat och rekommendationer? Vid den nyligen avslutade fordonsupphandlingen gjorde vi därför bedömningen att tillverkarna/generalagenterna var bäst skickade att leverera lämpliga däck till sina fordon.

– Men den kommande upphandlingen av däck till våra befintliga fordon blir kanske knepigare. Som det är nu sköter ju de olika polismyndigheterna sina egna däckinköp, men vi menar nu att en centralisering av inköpen är bättre därför att det sparar tid, resurser och pengar. Det här gäller ju inte bara däck, vi strävar efter standardisering i alla större inköp av



Henry Johannesson, anser att polisen borde undantas från lagen om offentlig upphandling.

utrustning, oavsett om det gäller batonger, kläder, bilar eller däck.

– Det blir förstås en annan prislapp vid stora beställningar och när det gäller till exempel däck är det inte lätt att avgöra vilka däck som är bästa för vilka bilar. Dessutom beror det ju på var bilen

används, bästa däcken för en bil i Kiruna är knappast det bästa för en likadan bil i Stockholm eller Ystad.

– Hur det ska gå till och vilka prioriteringar som ska göras vet jag inte, men helt klart är att priset absolut inte ska få gå ut över däckens kvalitet.

Men hur det ska avgöras, vilka urvalskriterier som ska gälla för olika däck till alla de olika fordon som polisen använder sig av, det vet man alltså ännu inte på Rikspolisstyrelsen. Och ute i landet är skepsisen mot den centrala upphandlingen stor inom många polismyndigheter. DäckDebatt har talat med tre erfarna trafikpoliser:

Henry Johannesson slutade nyligen efter 25 år som trafikpolis och fordonsinstruktör i Stockholms län. Han anser att polisen borde undantas från lagen om offentlig upphandling:





- Vi har kämpat för att få dubbdäck och fyrhjulsdrift så att vi kommer fram och kan göra vårt jobb, men i stället ska vi ha miljöbilar och friktionsdäck. Dåliga däck och den dåliga förarutbildning som polisen har idag är en riktigt dålig kombination.

- Men det är inte fel att man styr upp däckinköpen, för dagens system funkar inte alltid så bra. Ofta är det "gubbarna i garaget" som köper in däcken och då blir det fel ibland. Men jag tror inte att en central upphandling kommer att fungera, landet är för långt och varierat och vi har så många olika bilar och uppgifter att vi måste få välja däck mer riktat än vad ett allmänt avtal kan ge.

Ruben Börjesson, med 42 års erfarenhet som trafikpolis i Sörmland, blir förvånad när han får höra att



Ruben Börjesson undrar om fordonsleverantörerna har kompetens att sköta valet av däck till polisens bilar.

fordonsleverantörerna i framtiden ska sköta även valet av däck.

- Jaså, har de kompetens för det? Det tror inte jag, det är så väldigt olika vilka behov man har i olika delar av landet. Vi på trafiken i Nyköping vill till exempel enbart köra på centraleuropeiska vinterdäck, kommenterar han och berättar om ett färskt problem i det egna distriktet.

- Vi har en sexcyldrig polis-målad Passat polis-pilot och den fungerar jättebra, men det gör inte däcken. Den har Continental Conti-Viking Contact 5, som är ett mycket bra däck på snö och is - men på barmark i vår miljö funkar de inte alls på den här bilen. I 110 km/h börjar den kännas instabil och svajig och att köra mer än 150 är direkt obehagligt, men polis-pilot-jobb på motorvägen kräver ofta att vi snabbt kommer upp i högre hastigheter.

- Vi ska nu prova andra däck på den här bilen tillsammans med vår lokala däckleverantör, men jag har svårt att se hur en fordonsleverantör ska kunna prova ut olika däck till olika bilar med varierande utrustning.

- Hos oss i Nyköping har ett lokalt däckföretag hand om däckleverans och byten på våra bilar och vi har en ständig dialog med dem. På ordningsbilarna har vi hälften dubbat och hälften europeiska odubbade, alltså inga nordiska vinterdäck, och så vill vi ha det. Samma på hundbilarna. Alla som kör våra bilar har möjlighet att tycka till om däcken och det fungerar jättebra.

- Jag har svårt att tro att RPS klarar att upphandla däck till alla bilar i alla delar av landet så att det blir bättre och kanske inte ens billigare än i dag, avslutar Ruben - som får anses veta vad han talar om.

Han är inte bara trafikpolis utan också sedan 14 år däcktestare på Teknikens Värld och utbildar dessutom Sörmlandspolisens utryckningsförare, är före detta rallyförare och har körutbildat engelsk polis, Säpos livvakter, med flera.



Martin Carlsson menar att rätt däck är dock oerhört viktigt, en säkerhetsfråga både för polisen och för tredje man, och en mycket viktig arbetsmiljöfråga.

Martin Carlsson har också gedigen erfarenhet som trafikpolis - cirka 20 år - och som instruktör vid både mc- och bilförarutbildning, men är nu sedan snart tio år enhetschef vid förvaltningsavdelningen inom Polismyndigheten i Västra Götaland, där han bland annat ansvarar för fordonsparken:

- Svårt att bedöma hur utfallet av en upphandling av däck till befintlig fordonspark kan bli.

Som det är nu fungerar det utmärkt här hos oss, vi tycker att vi har bra koll på däckmarknaden, mycket tack vare våra egna tester (se nästa uppslag). Vi bedömer att de däck vi idag köper in i alla delar svarar upp mot våra krav.

- Polisen är en statlig myndighet som lyder under regeringen, vilket innebär att vi är skyldiga att följa regelverket i lagen om offentlig upphandling. Priset på det som upphandlas är en viktig parameter som ofta avgör vem eller vilka som vinner en upphandling.

- Rätt däck är dock oerhört viktigt, en säkerhetsfråga både för oss och för tredje man, och en mycket viktig arbetsmiljöfråga. Extra viktigt med däck av högsta kvalitet är det förstås på utryckningsfordonen, som ju ofta är lastade till totalvikt och ofta körs mycket hårt.

- Under tidigt 90-tal gjordes ett försök vid dåvarande polismyndigheten i Göteborg med ett lågprisalternativ från tjeckiska Barum - med katastrofalt resultat. Däcken köptes i stor sett omgående tillbaka av leverantören.

- Flera av de så kallade lågprisalternativen har självklart utvecklats och det finns säkert fabrikanter som strävar mot premiumkvalitet. Jag har dock mycket svårt att se att något annat än premiumdäck kan uppfylla de krav som gäller för polisens fordon. ■



Bromsning rakt fram på vått underlag.  
Varje förare kör minst tre gånger med varje bil/däck.  
Totalt 48 mätningar, 12 för varje däck, ger pålitliga genomsnittsvärden.

# Poliser på hal bana

Av Sveriges 21 polismyndigheter är såvitt DäckDebatt kunnat utröna polisen i Västra Götaland mest ambitiösa när det gäller att välja rätt däck. Där genomför man sedan flera år egna tester av vinterdäck. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

**ÄLVDALEN LÖRDAG DEN** 13 oktober 2012 kl 07.00. Ingen trängsel runt frukostbuffén i Hotell Älvdalen. Sex män i sina bästa år (eller kanske lite drygt), varav fem från polismyndigheten i Västra Götaland plus en observatör från DäckDebatt.

Frukosten är inte bara frukost utan också planeringsmöte. Kommissarie Anders Lindberg, chef för trafikpolisen i Vänersborg och gruppens (åtminstone informelle) ledare drar upp riktlinjerna för dagens testverksamhet. Alla verkar tämligen överens. Några frågor och klagöranden, instämmande nickar, en sista kaffeslurk – och så iväg.

Till macken tvärs över gatan. Däckens lufttryck har kollats tidi-

gare men kollas igen. Inga märkliga avvikelser, och då spelar det ingen roll om mackens mätare visar en eller annan bar fel, bara däckerna har samma tryck.

Enligt plan inleds dagens tester med ljudmätningar på en vägsträcka på väg till testbanan. Det är långt ifrån första gången det här gänget testar däck här i Älvdalen och alla vet vad som gäller. Den utvalda vägsträckan är rak, tillräckligt lång för mätning i tre hastigheter åt båda hållen och den har lagom snäll asfalt – inte för grov men inget salsgolv.

Ljudmätning är en svår vetenskap, men här får man en direkt jämförelse mellan de fyra däck det

handlar om. Ljudmätaren är en nyhet för DäckDebatts utsände; en app till en mobiltelefon. Utvecklingen skenar...

Strax norr om Älvdalen i norra Dalarna finns sedan 2007 testbanan Montza som ligger alldeles intill Österdalälven och som används för både barmarks- och vintertester, oftast för "blåljusutbildning" men ibland även av bildningar och för eventverksamhet.

Förutom Anders Lindberg består testlaget från polisen i Västra Götaland av:

**Göran Adetun**, trafiksäkerhets-samordnare för polisen i Västra Götaland och ansvarig för myndighetens interna trafiksäkerhetsarbete.

**Anders Fredling**, huvudskyddsombud för Länsordningspolisen (trafik, sjö, piket, gräns, rytteri, hund-enhet, mm).

**Peter Svensson** och **Olle Dahlqvist** från polisens däckverkstad i Göteborg.

Dessa herrar har tillsammans testat däck åt polisen i Västra Götaland i ca 10 år och att det här gänget har jobbat ihop mer än en gång framgår per omgående när vi anländer till testbanan. Alla är

klara över vad som ska göras och av vem.

Anders har varit uppe i ottan och fixat till ett enkelt bevakningssystem som pumpar upp älvvatten på en del av banan närmast älven. Övriga fyra i testlaget gör sig redo i fyra vita Saab 9-5, pensionerade patrullbilar som nu tjänstgör som allt-i-allo-bilar hos polisen i Göteborg.

Bilarna är skodda med Continental WinterContact TS830, Goodyear UltraGrip Ice+, Nokian Hakkapeliitta R och Nokian WR A3.

I februari testade gruppen just de här däckerna just i Älvdalen, fast då på snö och is. Men vinterdäck körs ofta på barmark, inte minst på Västkusten, och nu är det de egenskaperna som ska utvärderas.

Första momentet är broms på våt vägbanan. Alla förare kör minst tre gånger med varje bil (mer om några resultat avviker kraftigt). Anders mäter bromssträckor och antecknar.

Sedan körs broms med undanmanöver – också på vått underlag – enligt samma schema och sedan är det välkommen och värmande fikapaus i den stuga som finns på området.



Med rätt app blir mobiltelefonen plötsligt en ljudmätare.



Engagerat däckresonemang utbyts medans kaffe med tilltugg intas, men bara kort rast och ro.

Två moment återstår, "Älgtest" (undanmanöver våt asfalt) och bankörning (subjektiv bedömning, kall asfalt) – och sedan ska allt göras om ytterligare en gång, nu med fyra omgångar sommardäck som väntar i testlagets VW-buss.

Det är alltså långt ifrån en semesterhelg i Älvdalen och extra betalt

får testlaget inte heller. Vanlig lön men ingen övertid eller helgersättning – men här handlar det inte bara om jobb, utan också om engagemang och intresse.

Att kalla Anders, Göran, Anders, Peter och Olle för idealister är måhända en lätt överdrift, men nog är medlemmarna i det här testlaget ovanligt hängivna sitt jobb – och engagerade i att kollegerna ska få rätt gummi på hjulen. ■

## Sammanfattning, däcktest i Älvdalen, hösten 2012:

Testet skulle avsluta ett påbörjat test av vinterdäck, nu på barmark, dels att testa sommardäck.

### Vinterdäck

- Nokian Hakkapeliitta R. Nordiskt friktionsdäck.
- Goodyear Ultra Grip Ice+. Nordiskt friktionsdäck
- Nokian WR A3. Central-europeiskt friktionsdäck.
- Continental WinterContact TS 830. Centraleuropeiskt friktionsdäck.

### Sommardäck

- Goodyear Efficient Grip. Lättrullande däck.
- Pirelli P 7 Cinturato Ecoimpact. Lättrullande däck.
- Hankook Ventus Prime 2. Lågprisdäck.
- Michelin Primacy 3. Premiumdäck och referensdäck.

Syftet med sommardäcktestet var att jämföra lättrullande däck med premiumdäck och kontrollera våtgreppet. Ryktet säger att lättrullande däck har sämre våtgrepp än premiumdäck. Med var också ett lågprisdäck som enligt tidigare däcktest, gjort av tidningen auto motor & sport, fått mycket bra vitsord.

### Plats och metod

Testen genomfördes på en trafikövningsplats i Älvdalen. Buller-

mätningar utfördes med mätare i Iphone 4 S. Varje test repeterades ett stort antal gånger med minst fyra olika förare. Förarna fick också lämna subjektiva betyg i flera av testerna.

### Resultat

**Sommardäck:** Resultatet för sommardäcken är relativt jämt men det finns skillnader. Referensdäcket Michelin och de lättrullande däcken från Pirelli och Goodyear är ganska lika både i resultat och vid subjektiv bedömning. Lågprisdäcket från Hankook upplevs som det bästa däck och blir vinnare i vårt sommardäcktest.

Det finns en relativt spridd allmän uppfattning att lättrullande däck tappar prestanda på våt vägbanan. Om så är fallet är skillnaderna enligt vårt test försumbara.

**Vinterdäck:** Barmarksresultaten för europeiska friktionsdäck är mycket bättre än för nordiska. När det gäller snö- och isegenskaper är förhållandet det omvända. Vår uppfattning är dock att Continental WinterContact TS 830 är det bästa däck totalt sett och att Goodyear Ultra Grip Ice+ är det bästa nordiska friktionsdäcket.

Anders Lindberg  
kommissarie och chef för  
Trafikpolisen i Vänersborg.



"Handlingstest" (bankörning) ger bland annat besked om egenskaper som däckens väggrepp, styrrespons, sidstabilitet och förmåga att ge "feedback" till föraren.

” Det är långt ifrån första gången det här gänget testar däck i Älvdalen och alla vet vad som gäller.



Olle Dahlqvist, Anders Fredling, Peter Svensson, Anders Lindgren och Göran Adetun har testat tillsammans i många år och är väl inkörda på både bana och rutiner.

## DÄCKTEST HÖSTEN 2012

**Temperatur:** 2-5 grader +  
**Underlag:** Asfalt  
**System:** ABS/Esp  
**Däcktyp:** Vinterdäck friktion  
**Dimension:** 215 - 55 - 16  
**Däcktryck:** 2,5 bar  
**Testbil:** SAAB 9-5 Kombi



### Prov 1 Rakbroms (våt asfalt): 80 km/h - 0

Continental Winter Contact TS 830	Nokian WR A3	Goodyear Ultra Grip Ice+	Nokian Hakkapeliitta R
25,0 m	22,6 m	28,3 m	29,2 m

### Prov 2 Broms undanmanöver ingångshastighet och betyg (våt asfalt):

76,0 km/h	76,7 km/h	71,5 km/h	69,0 km/h
Betyg 4,5	Betyg 4,2	Betyg 2,7	Betyg 2,2

### Prov 3 Älgtest ingångshastighet och betyg (våt asfalt):

70,5 km/h	69,0 km/h	70,5 km/h	67,7 km/h
Betyg: 4,0	Betyg, 4,0	Betyg 3,7	Betyg 2,2

### Prov 4 Bankörning. Subjektiv bedömning (våt asfalt):

Betyg: 4,5	Betyg: 4,5	Betyg: 4,0	Betyg: 2,5
------------	------------	------------	------------

### Prov 5 Buller 90 km/h (torr asfalt):

66 db	67 db	66 db	67 db
-------	-------	-------	-------



# Forskning för framtiden



83 sessioner med totalt flera hundra föredrag fördelade på 126,5 timmar under två dagar är en mastig macka. DäckDebatt smakade på en munsbit i form av Transportforums session 65: Däck – miljöaspekter, framkomlighet och trafiksäkerhet. **TEXT** Per Larsson **FOTO** Staffan Gustavsson och Lasse Hejdenberg

**ETT STÅENDE TRANSPORTEVENT** efter trettonhelgen är sedan 30 år tillbaka VTI:s Transportforum. VTI står för Statens väg- och transportforskningsinstitut, Transportforum för ett arrangemang där 1600 människor inom alla trafikslagen träffas för att lyssna på och diskutera nya forskningsresultat – och inte minst för att mingla, utbyta erfarenheter och "nätverka".

Under två dagar (9–10 januari) avverkades totalt 83 sessioner à 90 minuter. Totalt 126,5 timmar, inklusive gemensam inledning dag 1, då

man bland annat kunde lyssna på infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd.

"Kattis" pratade bland annat om infrastrukturpropositionen, mobil i bil, punktlighet inom järnvägen samt trafiksäkerhet. Om infrastrukturproposition lyfte hon bland annat fram vikten av att vi vårdar det vi har, vi måste bygga på erfarenhet och kunskap, vi måste tänka gränslöst – över trafikslagen, hur vi bygger våra samhällen – det skapar mer värde! Hon tog också upp exempel på vikten av samarbete över nations-

gränserna, som samarbetet med Norge kring utbyggnad för malmtransporter.

Ministern var stolt över Sveriges topposition när det gäller trafiksäkerhet på väg. I stället för att tänka förbud, till exempel för mobil i bil, ville hon forska om vilka möjligheter modern kommunikationsteknik kan bidra med.

Regeringen kommer att ge Trafikverket i uppdrag att innan kommande sommar klargöra vilka kunskapsbrister vi har och vilken forskning som behöver satsas på.

Viktiga beslut ska fattas på kunskap – inte på tro, tyckande och empirisk "forskning" (egna iakttagelser).

## Heltäckande hjullag

Dygnet har som bekant 24 timmar så det gällde att välja noga bland de 126,5 timmarna. Session 65: Däck – miljöaspekter, framkomlighet och trafiksäkerhet bedömdes så intressant av arrangerande VTI att den fick ett eget pressmeddelande efteråt.

Däckspecialisternas Riksförbund driver sedan ett par år tillbaka idén om en heltäckande hjullag. Bak-



grunden är att regelverket för däck, fälg och hjul är osammanhängande och ofullständigt.

– Det paradoxala är att det ställs högre krav på den som har ett körkort än den som levererar tjänster till fordonsägaren. Däckbranschen har auktoriserade däckspecialister, men myndigheterna ställer inga som helst krav, inledde DRF:s VD Anders Karpesjö.

Han framhöll att nollvisionens framgång innebär att det blir allt mer tufft att minska antalet omkomna i trafiken. Det projekt som NTF och DRF nyligen avslutat visar att djupstudierna av dödsoflyckor ofta saknar systematiska uppgifter om inblandade bilars fälgar och däck och deras eventuella brister. I samma projekt har VTI funnit kunskapsluckor bakom risker kopplade till ett tjugotal hjulaspekter. Bland annat verkar det som om mönsterdjupregeln 1,6 millimeter är tagen ur luften utan vetenskaplig grund.

– Den pågående klimatförändringen leder till allt fler dygn med så kallad nollgenomgång. Vilka ökade krav på trafiksäkerheten ställer det? Regeringen har tagit ett antal beslut som möjliggör för kommuner att värna om människors hälsa på grund av partiklar. Men vad har kommunerna för kunskapsunderlag för sina beslut, undrade Anders Karpesjö och fortsatte:

– Visst finns det regler om däck, men det är påfallande hur osammanhängande och fyllt av luckor som regelverken är. Däckbranschen menar att en heltäckande hjullag med ett tydligt nordiskt perspektiv bör skapas. Det skulle ligga i linje med EU:s intentioner. Ett steg på vägen skulle kunna vara en DäckOLA med Trafikverket.

### Energimyndigheten och bränsleförbrukningen

Däck står för en femtedel av fordons bränsleförbrukning och de mest energieffektiva däcken kan spara upp till 10 procent av förbrukningen. För att göra det lättare för konsumenten att välja rätt finns sedan den 1 november 2012 energimärkningen av däck.

– Svenska lastbilar kör varje dag, året runt en sträcka som motsvarar 185 varv runt jorden, sade Anders Hallberg på Energimyndigheten. Om fem procent av bränslet sparas, vore det som att de tio sista varven kördes gratis.

Anders Hallberg menade att energimärkningen är ett sätt att ▶



– Svenska lastbilar kör varje dag, året runt en sträcka som motsvarar 185 varv runt jorden, sade Anders Hallberg på Energimyndigheten. Om fem procent av bränslet sparas, vore det som att de tio sista varven kördes gratis.



Jenni Lehto från Naturskyddsföreningen presenterade det nya internationella miljömärket "top ten".



Michelin Nordics miljöchef Lennart Lomaeus talade om energimärkningens potential både för miljön och ekonomin.



**Visst finns det regler om däck, men det är påfallande hur osammanhängande och fyllt av luckor som regelverken är.**



**nokian<sup>®</sup>**  
**TYRES**

**Njut av vatten.**



Läs mer.

**Trust the Natives.<sup>®</sup>**  
[www.nokiantyres.com](http://www.nokiantyres.com)





1600 människor inom alla trafikslagen träffas under Transportforum för att lyssna på och diskutera nya forskningsresultat – och inte minst för att mingla, utbyta erfarenheter och "nätverka".

► driva den tekniska utvecklingen framåt, mer än vad EU-direktivets krav på ekodesign gör. Märkningarna triggas tillverkarna att ta fram bättre däck, den tydliggör skillnaderna mellan olika däck.

Michelin Nordics miljöchef Lennart Lomaeus höll med om energimärkningens potential både för miljön och ekonomiska vinster.

– Däckbranschen är positiv, även om det finns risker när däcken bedöms utifrån enbart tre parametrar. När man väljer att fokusera på en av dessa blir det ofta på bekostnad av någonting annat, till exempel däckets livslängd.

### Top ten

Jenni Lehto presenterade ett initiativ från Naturskyddsföreningen. Sedan tidigare finns miljömärkning Bra Miljöval som syftar till att spara på naturresurserna samt att den biologiska mångfalden och människans hälsa inte får hotas. I arbetet med Bra Miljöval har man fokuserat på att alla giftiga och svårnedbrytbara kemikalier ska bort. Ett mål är också att minska den totala energianvändningen samt att övergå från fossila bräns-

len till förnybara energikällor.

Nu har man lanserat ett nytt internationellt varumärke "top ten". Idén är att lista de bästa produkterna ur energisynpunkt på en lista. Utgångspunkten är energimärkningssystemet, alltså en avgränsning till när däckets sitter på ett fordon och inte den totala livscykeln. Listan är öppen för däck som klarar rullmotstånd "A", våtgrepp "A" samt buller maximalt 72 dB.

### Vinterdäcksklassificering på gång

Den nya energimärkningen omfattar inte alla vinterdäck. Däckbranschen har därför kompletterat med information om däckets egenskaper på snö och is. På uppdrag av Trafikverket arbetar Luleå tekniska universitet och VT1 med att ta fram en testmetod för vinterdäckklassificering.

– Ett däck som får bra betyg i energimärkningen är sällan ett bra vinterdäck. Vi försöker därför utveckla en metod för att även testa egenskaperna för ett vinterdäck, sade forskningsingenjör Niclas Engström på Luleå tekniska universitet. Projektet beräknas vara klart i juni 2013. ■

## Westlake -When road meets rubber!

West Lake är ett fabrikat på stark frammarsch. Med fokusering på stark tillväxt globalt investeras löpande i nya fabriker för att nå de hårt ställda kraven att tillverka över 50 miljoner personbilsdäck år 2015. Idag har West Lakes producent redan kvalat in som en av världens topp 10 största däckproducenter. West Lake tillverkas, precis som det låter i närheten av West Lake i Hangzhou-provinsen söder om Shanghai. [Läs mer på proimp.se](http://www.proimp.se)



# WEST LAKE®

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

Pro·imp

A dark-colored car is shown from a front-quarter perspective, with its headlights illuminated. The car is parked on a snowy surface. In the background, another car's headlights are visible, creating a bright glow. The overall scene is dark and atmospheric, suggesting a winter or nighttime setting.

Däcktestare i norr:

Kallt, ensligt  
och mörkt  
dygnet runt





Innan ett vinterdäck kommer ut på marknaden har det testats under tusentals timmar i kyla och mörker. Däckindustrin lägger stora resurser på att utvärdera sina produkter och verksamheten äger till stor del rum i de svenska lappmarkerna. **TEXT** Eric Lund

**ATT NORRA SVERIGE** har blivit ett epicentrum för vintertester av nya bilmodeller lär inte ha undgått någon. Arjeplog och Arvidsjaur är två nyckelorter för bilindustrin och dess satelliter i form av komponenttillverkare, men frågan är om det inte var Kiruna som fick besök av den allra första testpatrullen på nordlig expedition.

Mercedes mångåriga pr-man i Sverige, den numera bortgångne Günther Maier, kunde berätta om hur han som ung mekaniker fick ett

speciellt uppdrag. Han hade kommit till Sverige som lärling i mitten av 1950-talet och blivit kvar. I början av 1960-talet blev han ombedd att arrangera så att ett gäng testförare från fabriken i Stuttgart skulle kunna utföra köld- och körtester "någonstans i norr", och så kom det sig att Mercedes under många år höll till i just Kiruna – och sedan fick många efterföljare.

Günther Maier kunde berätta åtskilliga anekdoter om de tidiga årens pionjäraventyr, exempelvis

om Playboy-skor med de karaktäristiska gummisulorna (poppis på 1970-talet) som smälte fast när någon ingenjör provat att leda värme från motorn rakt ut vid förarens fötter i kupén. Eller när Mercedes ståtligaste och då ännu superhemliga lyxvagn, 600-modellen (lanse-rad 1963), kilade fast sig på järnvägsspåret efter att kört över en av de då ganska vanliga kombinerade bil- och tågbroarna längs inlandsvägen.

Säkert inträffar dråpliga strapatser även år 2013, men i takt med att

verksamheten vuxit har den också professionaliserats. I dag har såväl många bil- som komponenttillverkare egna anläggningar där de rigorösa testprogrammen kan utföras ostört. Inte minst har däckindustrin blivit en stor aktör i det svenska vinterlandskapet.

Låt oss göra några nedslag i kylan och se vad som pågår. Vi kan till exempel starta i Vidsel som ligger i Älvsbyns kommun och stundom kallas "Robotbyn" eftersom försvaret har ett stort område för att ▶

” Verksamheten är personalkrävande på många sätt. Det gäller att utnyttja säsongen maximalt, vilket ofta innebär körning dygnet runt i skift.



Det är alltid en blandning av lokalt inhyrda testförare och däcktillverkarnas egen personal som utför de krävande och - inte sällan - ganska monotona körmomenten.

► provskjuta robotmissiler där. Men i Vidsel har även Bridgestone sin testverksamhet som drivs tillsammans med testbaneföretaget Arctic Falls.

Under säsongen, som brukar vara 14-17 veckor, har Bridgestone ett tiotal anställda på plats medan Arctic Falls personal står för preparering av banor och markservice. Det är ett intensivt arbete eftersom testerna pågår dygnet runt och såväl däck till personbilar som lastbilar och bussar utvärderas.

Anläggningen togs i drift 2009 och är helt landbaserad. Att testa på sjöisar var länge det dominerande tillvägagångssättet, men genom att placera banorna på fast mark uppnås många fördelar. Exempelvis att säsongen kan förlängas med upp till sex veckor eftersom landbanor blir körbara långt innan sjöisarna bär. Dessutom är tjälad mark mindre känslig för blidväder jämfört med en aldrig så tjock sjöis med nollgradigt vatten under.

#### **Snökanoner i Vidsel**

Arctic Falls har ett halvdussin banor i området. Den senaste kunden är Yokohama, som håller till i Nattberg. Anläggningen där byggs nu ut för drygt tio miljoner kronor.

På testbanan i Vidsel finns snökanoner så att arbetet kan inledas även om den äkta varan låter vänta på sig. Självfallet finns även faciliteter som kylrum med plats för upp till 2500 däck samt ett fullutrustat garage med tre personbilslyftar och en för tunga fordon.

Men det är banorna som är det vitala och i Vidsel finns bland annat två raksträckor med snö på 550 respektive 1380 meter, "handlingbanor" med både snö och is, cirkelbana, höghastighetsraksträcka och en avdelning med banor för lutningstester.

Bridgestones europeiska testverksamhet utgår från Italien, men det har knappast något samband med att företaget under många år samsades med Pirelli i Norrland. Redan 1980 inledde dåvarande Firestone testandet i Älvsbyn, och i de trakterna har Pirelli utökat sin aktivitet sedan Bridgestone flyttade några mil bort.

Pirelli håller till vid Skataudden, eller närmare bestämt Lillkorsträsk, som är en liten sjö. Där prepareras olika underlag, från packad snö till ren is, på fyra banor. Testteamet består främst av tyskar, cirka 15 till antalet, som bor på och utgår från Skatauddens lantgård. Det började





Testbanorna är belägna både på frusna sjöar och på fast mark, som här vid en av Continentals anläggningar.

med att Pirelli för ett par decennier sedan frågade Irene och Ulf Johansson, som driver lantgården, om de kunde hyra ett varmgarage. Sedan dess har Skataudden varit navet i Pirellis svenska testverksamhet och en del av lantgårdens jordbruksmaskiner dubblar som "pistmaskiner" när däcktestsäsongen närmar sig under senhösten.

Vinterdäck är en utpräglad eftermarknadsprodukt, men det hindrar inte att utvecklingsarbetet sker allt tätare tillsammans med biltillverkarna. Även vinterdäck skraddarsys och märks numera ofta för specifika bilmodeller och säljs via bilmärkets egna återförsäljare.

Kanske är det därför Continental har valt att förlägga en del av sitt testande till Arvidsjaur? Och bara (med norrländska mått mätt) 15 mil norrut ligger Jokkmokk där Continental har den andra halvan av sitt svenska däcktestande.

Anläggningarna kompletterar varandra eftersom det i Jokkmokk handlar om "uphill tracks" med stigningar på upp till 19 procent, kompletterat med en horisontell bana om 200 x 35 meter. I Arvidsjaur

finns "Skanskabanan" (som ägs av Continental sedan några år) med dels en våghållningsslinga om 800 meter, dels två plana ytor om 400 x 20 vardera med snö och mellan dem en isbana på 400 x 10 meter.

### Testcenter över hela världen

Men Arvidsjaur bjuder även en stor sjöis där Continentals däcktestare samsas med den division inom företaget som utvecklar andra komponenter åt bilindustrin (bromsar, aktiva säkerhetssystem, radarfart-hållare med mera). Totalt har Continental cirka 200 ingenjörer stationerade i Lappland under vintern. Dessutom har Continental möjligheter till snö- och iskörning vid egna testcenter även i bland annat USA (Brimley), Finland (Ivalo), Nya Zeeland (Wanaka) samt en gigantisk inomhusanläggning i tyska Bottorp.

Nokian håller av naturliga skäl till i Ivalo, den finska testmetropolen där sjön Tammijärvi är nav för verksamheten med tre tusenmetersrakor för isprover. Därutöver finns inom det 700 hektar stora området en myriad av testmöjligheter, bland annat raksträckor (500




Varje år testas nya gummiblandningar, mönster och dubbar på banor och på vanliga vägar. Utvecklingen och säkerheten knuffas hela tiden framåt.



Testerna handlar i stor utsträckning om att köra repeterbart och metodiskt. Här sker just detta vid Nokians anläggning utanför Ivalo i nordligaste Finland.





” Det är slitsamt att anpassa sig till det kompakta mörkret med ett fåtal dagsljustimmar per dygn. Efter några veckors arbete behöver teamen ofta avlösning...

Utan bil- och däcktester hade flera norrländska samhällen, som Arvidsjaur, Arjeplog, Älvsbyn och många andra orter, sannolikt haft "kris" stämplat på sig. Nu är det i stället framtidstro och expansion som gäller.

respektive 1 000 meter) med packad snö, handlingbanor på is respektive snö (800 och 1 000 meter respektive 12 kilometer) och givetvis talrika möjligheter att testa däckens egenskaper i lutningar med varierande stigningar samt underlag. Ej att förglömma är tester av "slaskplaning", det vill säga hur däcken hanterar blöt snösörja. Nokian har ägnat sig åt repeterbara slasktester sedan 1996.

Även Michelin och Goodyear Dunlop har sina europeiska vintertester centrerade till Ivalo. Goodyear Dunlop hyr till exempel in sig hos den fristående leverantören Testworld, som även många biltidningar under åren anlitat för att göra oberoende däcktester, medan Michelin har ett joint venture med Arctic Ice Test om banor cirka sju kilometer utanför stadskärnan.

Alla däckföretag anlitar i varierande grad lokal personal inte bara för markservicen utan även för själva testandet. I fallet Goodyear Dunlop utgår utvecklingen av vinterdäck från Luxemburg och 20–30 personer därifrån är varje säsong delaktiga i testverksamheten (förutom i Finland även i Ryssland), men 10–15 lokala personer är också inblandade.

Generellt verkar däckföretagen vilja använda sitt eget folk för de

känsligaste momenten, det vill säga subjektiva utvärderingar, medan inhyrda förare får ägna sig åt de mer standardiserade, objektiva mätningarna (där mätapparaturen står för utvärderingen).

#### Personalkrävande

Till saken hör att verksamheten är personalkrävande på många sätt. Det gäller att utnyttja säsongen maximalt, vilket ofta innebär körning dygnet runt i skift. Men det är också slitsamt, inte minst för "sörslänningar" att anpassa sig till det kompakta mörkret med ett fåtal dagsljustimmar per dygn. Efter några veckors arbete behöver teamen ofta avlösning...

Kanske är det heller inte så konstigt om det emellanåt händer något lite utanför ramarna, som att en bil fortsätter längs järnvägsspåret i stället för att svänga upp på landsvägen efter bron. Att köra på vanliga vägar ingår nämligen också i testandet.

Jämfört med biltillverkarnas utbildning i de svenska och finska lappmarkerna är däckindustrin liten, men på ett sätt har däckfirmorna i alla fall en bekvämare tillvaro: de slipper hålla utkik efter "bilparazzis" som med sina jättelika teleobjektiv letar efter hemliga bildmodeller. ■



Vid så kallat split friction-test körs bilen, här en Mercedes C-klass, med ena hjulparet på asfalt och det andra på halt underlag.





# Besök i verkligheten!

**DE MODERATA POLITIKERNA** i Riksdagens trafikutskott hade sett fram emot att få träffa många kunder i däckverkstäderna vid sitt studiebesök sent i höstas. Men vädrets makter styr inte ens politiken över. De flesta kunderna hade tidigt var-

nats av halt väglag och hunnit byta i god tid innan politikerbesöket ägde rum. Platsen var Euromaster och Vianor, som ligger grannar i Arninge i nordöstra Storstockholm.

Men man fick en god guidning av kunnig personal på plats och

rikliga tillfällen att diskutera olika frågor. De senaste årens debatt har mest handlat om dubb och partiklar. De tekniska förutsättningarna i en verkstad stämde nu till eftertanke, hur har den förkortade dubbdäcktiden på våren egentligen slagit? ■



## Uppropet fortsätter

Däckbranschen fick inget besked om dubbdäcktiden när VD Anders Karpesjö lämnade över en ny laddning från uppropet till statssekreterare Ingela Bendrot.

Tisdag den 4 december besökte DRF:s VD Anders Karpesjö än en gång Näringsdepartementet. Syftet var – än en gång – att överlämna en ny bunt med namnteckningar från det pågående uppropet om återställd dubbdäcktid. Liket ordstävets ”Orsa kompani lovar ingenting bestämt” fick däckbranschen – än en gång – inget klart besked i frågan. Men det tycks i alla fall som att problemet är uppmärksammat. ■



– När man tar nya initiativ och inför nya lagar, måste man först se till att dom funkar rent praktiskt. Där får vi vara ännu mera noggranna. Vad vinner man till exempel på att skapa en topp i en bransch under en extrem tid som vi nu gör? Dom flesta får ju inte på sina däck i tid, eller av sina däck i tid ändå. Det är praktiskt omöjligt att genomföra detta på den tiden menar riksdagsledamot Sten Bergheden (M).



– Vi måste tänka både på miljön och säkerheten, och på framkomligheten. Det funkar inte att ha lokala begränsningar på dubbdäck. Den debatten måste vi följa upp säger riksdagsledamot Eliza Roszkowska Öberg (M).

# 12

---

# FÖRBUNDNA MÄN

---

Styrelsen styr och VD verkställer. DRF:s förbundsstyrelse är inget undantag från den regeln – även om VD ibland även är sekreterare – men vilka är det egentligen som styr Däckspecialisternas Riksförbund? Vilka meriter har de, vilka mandat sitter de på, vad gör de – och hur gör de det? DäckDebatt har svaren. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Simon Hamelius



Alls inget dussin och inte ens bara män. Bilden stämmer dåligt med rubriken, men vid senaste styrelsemötet var inte alla de förbundna på plats. Men det var Jacob Lamberg, VD Anders Karpesjö, Emma Samuelsson, Lasse Dahlqvist, Lars Klefborg, Sven-Erik Fritz, Joakim Held, Ulrik Jönsson, Max Petersfeldt och Patrik Sjölin.





Tydligen en intressant dragning. Emma (ersättare för Pär Landberg), Joakim, Max, Lasse och Anders tittar och lyssnar uppmärksamt.

**FÖRBUNDSSTYRELSEN SKA** enligt stadgarna bestå av tolv personer med lika många ersättare, och i den mansdominerade däckbranschen är det inte särskilt förvånande att det första dussinet är fullt av män – men bland ersättarna hittar vi faktiskt en kvinna, nämligen Emma Samuelsson som är HR-chef på Däckia och hoppar in som ersättare när Pär Landberg inte kan delta i styrelsemöten.

DRF:s styrelse sammanträder vanligen fyra gånger per år plus ett konstituerande möte efter förbunds-

stämman, som brukar hållas i maj. De fyra vanliga styrelsemötena hålls ofta i samband med ett studiebesök eller liknande och lokaliseras geografiskt efter detta och kommunikationstillgång.

Vid styrelsens möten dubbleras DRF:s verkställande direktör Anders Karpesjö sin roll och fungerar även som sekreterare. Efter mötena faller det på sekreterarens lott att sköta förbundsstyrelsens löpande ärenden, och på VD att sköta servicebolaget. Inför sammanträdena är det Anders uppdrag att bereda ären-

” Det är alltid styrelsen som har beslutsansvaret. VD jobbar mot de prioriteringar och mål som styrelsen sätter upp.

dena, samt om möjligt föreslå något beslut. Ibland lämnas ärenden öppna, alltså utan beslutsförslag.

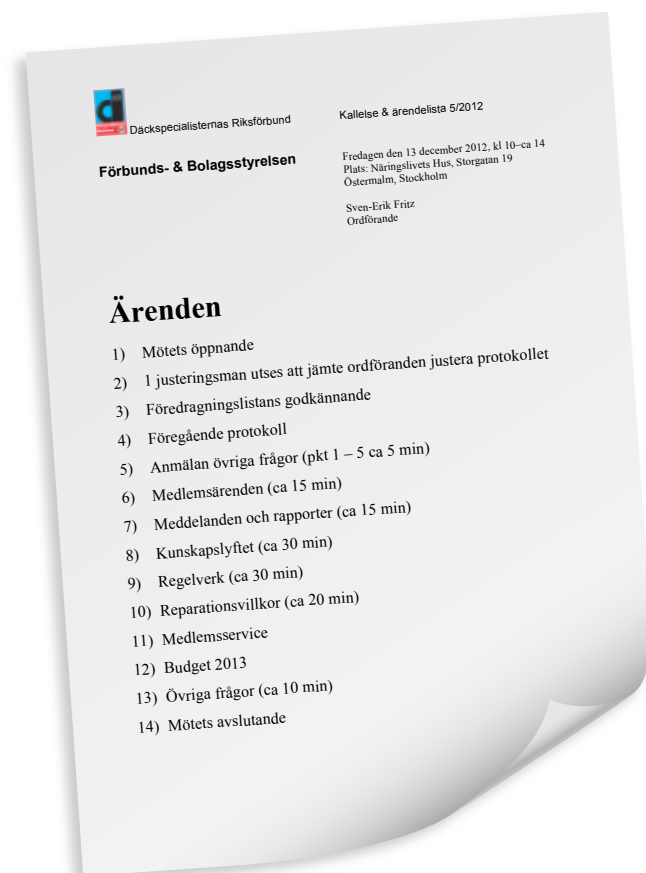
Det är alltid styrelsen som har beslutsansvaret. VD jobbar mot de prioriteringar och mål som styrelsen sätter upp. Förutom paragraf två i stadgarna (syftet) som har beslutats av förbundsstämman, så har styrelsen fastställt en kommunikationsstrategi samt prioriterat arbetet med samhällets regelverk och kunskapslyftet.

Ett styrelsemöte brukar ta mellan en halv och en hel dag och förutom stående punkter avhandlas

vanligen sex-sju olika frågor som kan handla om allt från medlemservice till utbildningsfrågor (se exempel på dagordning).

Styrelsens arbete handlar alltså i stor utsträckning om att fundera på, resonera om och besluta hur DRF ska agera i olika frågor och inte minst om att lägga upp strategier inför framtiden.

Av de miniintervjuer som DäckDebatt gjort med styrelsens ledamöter (se nästa sida) framgår att en stor majoritet anser att den viktigaste uppgiften just nu är att jobba vidare med utbildningsfrågor. ■



Ledamot (vald år)	Mandat	Ersättare (vald år)
<b>Sven-Erik Fritz</b> (2005)	Ordförande 2009	
<b>Jacob Lamberg</b> (2006)	Vice ordförande 2009	Fredrik Lange (2010)
<b>Ulrik Jönsson</b> (2007)	Oberoende	Dag Solum (2010)
<b>Pär Landberg</b> (2007)	Däckia	Emma Samuelsson (2012)
<b>Mikael Löfstedt</b> (2007)	Vianor	Lasse Dahlqvist (2007)
<b>Joakim Held</b> (2008)	Däckteam	Jan Granstedt (2010)
<b>Mikael Brundell</b> (2005)	First Stop	vakant
<b>Lasse Klefborg</b> (2009)	Däckpartner	Kent Carlsson (2007)
<b>Patrick Sjölin</b> (2011)	RS Regummeringssekt.	Pär Viklund (2008)
<b>Fredrik Lycke</b> (2011)	Amring	vakant
<b>Peter Karlström</b> (2012)	Deltagit sedan 2011	Jürgen Walter (2012)
<b>Max Petersfeldt</b> (2012)	Oberoende	Roger Knast (2010)



**Sven-Erik Fritz** är styrelsens ordförande sedan 2009 och har varit ledamot sedan 2005. Han har drygt 60 år i branschen och är 75 år ung. Född i Borsökna i Eskilstuna kommun, bor nu med sin sambo i Kvicksund några mil norr om Eskilstuna och kör Skoda, både Octavia och Superb, som rullar på Bridgestone vinterdäck och Michelin sommardäck. På fritiden är Sven-Erik president i Lions club i Eskilstuna och styrelseledamot i Kvicksunds Sportklubb KSK.

Efter åttaårig folkskola har Sven-Erik vidareutbildat sig i marknadsföring och ekonomi via Hermods korrespondenskurser, men redan vid 14,5 års ålder började han 1952 jobba på Eskilstuna Vulkcentral AB. 1962 gick han till Sandvikens Jernverk i samband med deras introduktion av däckdubbar. 1968 på Kransens Gummi AB i Hägersten och 1974 till Last AB, som lanserade polyuretan i industri-, truck- och vagnsdäck samt i skogsindustrin i Norge, Finland och Sverige. Vidare till Norska Viking AB:s Sverigeavdelning och sedan åter till Eskilstuna och Vulkcentralen AB 1978.

2002 blev Sven-Erik pensionär och han har alltså "dragit sig tillbaka" som förbundsordförande i DRF och styrelseordförande i DRF:s Servicebolag. Samt som konsult i bransch- och utbildningsfrågor.

De viktigaste frågorna för DRF är enligt Sven-Erik utbildning för medlemsanställda (Kunskapslyftet), arbetsmiljö, heltäckande hjullag och revidering av förbundets utbildningsskolor.



**Jacob Lamberg** är sedan 2009 förbundsstyrelsens vice ordförande. Han är 45 år gammal, född i Nyköping och bor kvar där, på Råsta gård tillsammans med fru och tre söner. Bil: Hyundai i40.

Han utbildade sig till agronomekonom och inledde 1994 sitt yrkesliv som ekonom hos Kransens Gummi. Där är han kvar, men nu som VD och ägare tillsammans med fru Eva.

Jacob är också ledamot av förhandlingsdelegationen inom MAF (Motorbranschens Arbetsgivarförbund) för Gummiverkstadsavtalet och suppleant i styrelsen för SDAB (Svensk Däckättervinning AB).

Han har suttit i DRF:s styrelse sedan 2006 och tycker att DRF:s viktigaste frågor är Kunskapslyftet och en heltäckande hjullag.



**Ulrik Jönsson** valdes in i styrelsen 2007. Han är 41 år gammal, född i Kristianstad och bor nu i Åhus med fru och tre pojkar - och det är med dem han helst tillbringar fritiden. Två bilar, en Volvo V70 skodd med Hankook vinter som sommar och en radiostyrd Traxxas Mini E-Revo VXL.

Efter gymnasiet - verkstadslinje - började han 1984 jobba som vaktmästare på Åhus Camping. Därefter har mångsysslaren Ulrik jobbat på Posten, Danogips, Malmbergs i Yngsjö, pizzeria, krog & nattklubb, Cementa, Länsförsäkringar, AutoVulk, Åhus Taxi och Olssons Buss.

Elva jobb på tio år! Men sedan startade han eget och driver sedan 1994 Ulrix Bil & Däckverkstad. Ulrik är dessutom ordförande i inköpsföreningen Däckpoolen.

I styrelsearbetet tycker han att de viktigaste frågorna är att skapa förutsättning för en god fortlevnad för branschen samt påverka och öka informationen om branschens frågor till myndigheter, kunder och andra berörda parter.



**Pär Landberg** är inne på sitt sjätte år i DRF:s styrelse. Han är 52 år, född i Stockholm och bor nu i Täby med fru och tre tonåringar. På fritiden ägnar han sig gärna åt tennis och skidåkning. Bilen är en BMW 525 skodd med Pirelli Carvinge Edge, senare i år blir det Pirelli PZero Silver.

Efter Handelshögskolan jobbade Pär bland annat i 19 år på diverse ledande positioner inom Statoil, främst inom Retail, innan han 2005 blev VD för Däckia.

Han anser att den viktigaste DRF-frågan är att höja statusen på däckbranschen.



**Joakim Held** sitter i DRF-styrelsen sedan 2008. Han är 42 år, född och boende i Malmö med fru och två döttrar på 9 och 12 år. Fritiden handlar mest om sport, framför allt om döttrarnas fotboll men även MFF, LDB FC, Malmö Redhawks samt de lag Zlatan spelar i för tillfället. Bilen är en vit Volvo, nu på Bridgestone och i sommar på Continental.

Joakim har ekonomutbildning från Malmö högskola och IHM Business School. 1989 började han som däckmontör hos SÅIFA - Malmö Däcktjänst AB. Därefter jobbade han som platschef på Malmö Däcktjänst och Däckia Malmö och drev sedan i åtta år den egna verkstaden Skåne Däck i Malmö AB.

I dag är Joakim VD för Däckteam i Sverige AB.

Han anser att de viktigaste frågorna för DRF är att informera allmänhet och media samt politiker och andra befattningshavare om vikten av säkerhet kring däck och fälgar.



**Mikael Löfstedt** gick in i förbundsstyrelsen 2007. Född i Stockholm för 44 år sedan och bor nu i Sollentuna med fru Patricia, Emma 8 och Nikki 7. Ägnar fritiden åt golf, resor, skid- och mc-åkning. Kör en HD V-Rod Muscle (mycket rolig leksak) och en BMW 520d. Den senare rullar på Nokian Hakkapeliitta 7, till våren blir det nya Nokian Hakka Black.

Micke är civilekonom men inledde yrkeslivet som mekaniker hos Svenska Bil i Akalla år 1986. Sedan har han jobbat som kommunikationsansvarig och it-chef på Svenska Bil och därefter på diverse olika poster inom Toyota Sweden under nio år, de tre sista som General Manager Sales.

Sedan 2007 är Micke VD på Vianor och han anser att de viktigaste frågorna för DRF är att påverka debatten kring däckssäkerhet, att höja statusen hos däckbranschen samt att jobba vidare med satsningen på gymnasieutbildning.

- Dessutom vill jag passa på att ge en eloge till Lars Dahlqvist på Vianor, som ofta medverkar i mitt ställe i arbetet med DRF och som är en eldsjäl när det gäller branschfrågor.





**Mikael Brundell** har suttit i förbundsstyrelsen sedan 2005. Han föddes för 48 år sedan i Karlskrona och bor numera i Sollentuna med fru och två döttrar.

Fritiden tillbringas familjen helst på sin motorbåt (Fairline 45), men Mikael har också en "fen-Mersa" (MB 200 -68) som kräver viss omvårdnad. Vardagsbilen är en Land Rover Discovery 3 skodd med Bridgestone HP Sport, men så här års rullar den på Hakkapeliitta.

Efter utbildning till fordonsmekaniker började Mikael jobba som bussmekaniker hos SL 1982. Sedan jobbade han i familjeföretaget som gjorde reklamskyltar, med bilradio hos Gordons, som bilförsäljare hos Philipsons och sålde begbilar hos Kaiser innan han köpte sin första egna verkstad 1994 (Lützensgaraget, bil, rekond och däck). 1999 köpte han så Gummicentralen och på den vägen är det.

Mikael anser att de viktigaste frågorna för DRF är utbildningsprogrammet och att föra fram våra frågor i debatten, inte minst när det gäller mindre begåvade skrivbordsbeslut som den kortade dubbdäcktiden.



**Fredrik Lycke** är med sina 36 år yngst i styrelsen, där han suttit sedan 2011. Fredrik är född i Mölndal och bor nu i Göteborg med fru och två barn. Hans fritidsintressen är skidor och segling, bilen han kör är en Volkswagen Passat skodd med Hankook W442 (och K115 på sommaren).

Fredrik är civilingenjör (maskinteknik) och inledde 2004 yrkeskarriären som managementkonsult hos Triathlon AB. 2011 blev han marknadschef på Amring och 2012 VD i samma företag.

De viktigaste frågorna för DRF är enligt Fredrik utbildning och kvalitetsarbete.



**Lars Klefberg** trädde in i styrelsen 2009. Han föddes i Australien (Sidney) för 51 år sedan, flyttade till Sverige 1964 och bor nu med sin sambo i Berg utanför Linköping. De fyra barnen är utflugna, fritiden ägnar han åt lantstället och bilar; Kia på dubbade Nokian/Conti, Subaru med dubbade Conti/Conti, Honda på dubbade Conti/Yokohama, Corvette på Conti Vmax, Mercedes SLC på Michelin och Mustangar på Yokohama.

Efter gymnasiet började Lars som reservdelsmek hos Philipsons 1977 och senare som bilmekaniker på en bensinstation i Linköping. Sedan 1997 är han ägare av och VD för Pelles däck i Linköping.

Lasse menar att de viktigaste DRF-frågorna just nu är utbildning och att få in fler medlemmar i DRF, för att stärka oss som part och göra vår röst ännu starkare.



**Patrik Sjölin** kom in i DRF-styrelsen 2011. Han är 44 år, född i Linköping och bor sedan drygt ett halvår på en liten gård i skogen utanför Norrköping tillsammans med frun men utan två utflugna barn. Men där finns i alla fall en Mercedes E-klass med Conti-däck sommar som vinter (dubbade), en PV833, en Scania 82 och en Euromobil husbil. Patrik kör stundom även motorcykel, både enduro med Yamaha WR450 och landsväg med Honda Blackbird, samt en Husqvarna åkgräsklippare.

Till sina fritidsintressen räknar Patrik fordon och motorer, men han gillar även att snickra och bygga liksom att vandra och vara ute i naturen.

Efter utbildning till bilmekaniker med inriktning på elsystem inledes yrkeslivet som bilmekaniker hos Motorcentrum (VAG) i Linköping år 1987. Därefter har Patrik jobbat som apparatmontör på flyget, tidningsbud, busselektriker, verkmästare, utbildare, tekniskt stöd, verkstadschef och tekniskdirektör. De senaste 23 åren har han verkat i tung verkstadsmiljö för bussar inom kollektivtrafiken.

Sedan slutet av 2011 är Patrik vice VD på Colmec AB i Norrköping:

- De viktigaste frågorna för DRF är att stötta branschen kring konkurrensneutrala gemensamma utmaningar och problem. En stor utmaning är att höja statusen i att arbeta i våra däckverkstäder, för att öka möjligheten att attrahera nya medarbetare till branschen.

- Ytterligare ett viktigt område är de organiserade stölderna som sker varje vecka i hela landet. Där måste DRF hitta lösningar och verktyg för att hjälpa sina medlemmar.



**Peter Karlström** är ledamot i DRF-styrelsen sedan 2012. Han är 44 år, född i Göteborg men bor numera i Alingsås med fru och två barn. Fritiden ägnas åt segling, träning (Alingsås Triathlon) och familjen, som disponerar en Volvo XC 60 och en Renault Clio. Bilarna rullar på Michelin X-Ice North och Michelin X-Ice och på sommaren Michelin Pilot Sport 3 och Michelin Pilot Exalto

Peter är byggnadsingenjör och diplomerad marknads-ekonom. Han började yrkeslivet som utsättningstekniker hos NCC 1990 och har sedan jobbat som Account Manager, Key Account Manager och Sales Manager inom Michelin Nordic AB.

Sedan 2010 jobbar Peter på Euromaster AB, där han är Nordic Franchise Manager, Partneransvarig och Försäljningschef.

De viktigaste frågorna för DRF menar han är kompetens och säkerhet men också utveckling och långsiktighet.



**Max Petersfeldt** gick in i styrelsen så sent som förra året. Han föddes i Göteborg för 52 år sedan och bor nu i Onsala tillsammans med hustru och fyra grabbar, katter och kanin. Fritiden ägnas åt hav, segling, skidor och andra fjällaktiviteter. Bilparken utgörs av Citroën, Alfa Romeo och Volvo, Max "provar olika däck när andan faller på".

Efter handels-, marknads- och försvarsutbildning (och innan dess också) har Max jobbat med många olika uppgifter inom familjeföretaget TH PETERSSON AB, där han nu sedan drygt ett dussin år är VD.

Han anser att de viktigaste frågorna för DRF:s styrelse är de som gynnar branschen och frågor som kan lyfta intresset för alla som är verksamma i den.

# Detta är DRF

Till namnet är DRF 48 år men till gagnet betydligt äldre än så. Vid sekelskiftet var förbundet dock inne i en svacka och för bara sju år sedan var det tal om nedläggning. Men efter omstarten 2006 är DRF nu starkare än någonsin, medlemsantalet passerade efter årsskiftet 800 – all time high. Ett fullt realistiskt mål är att inom två år ha minst tusen medlemmar!



**DÄCKSPECIALISTERNAS** Riksförbund har anor sedan 1935, då en gummisektion bildades inom Bilverkstädernas Riksförbund, BRV, grundat år 1930. 1958 beslutade man inom däckbranschen att gå sin egen väg och bildade GGR – Gummiverkstädernas och Gummiringshandlarnas Riksförbund. Några år senare gick BRV samman med bilhandlarnas förening och bildade MRF, medan GGR år 1965 bytte namn till Däckspecialisternas Riksförbund.

Slutet av 50-talet och 60-talet var en dynamisk period för DRF. Från slutet av 70-talet och några år in på 80-talet hade DRF återigen en kraftig medlemsökning och 1979 startades DäckDebatt, branschens tidning som i alla år ägts av DRF.

Under 90-talet och början av 2000-talet började förbundet sakta men säkert tappa medlemmar. År 2004 kom det till en kritisk vändpunkt och saken ställdes på sin spets. Den dåvarande VD:n entledigades och styrelseordföranden, som vid den här tiden hette Hans Claeson, gick upp till arbetande ordförande.

Den 19 januari 2006 höll DRF ett framtidssymposium på Hotell Hilton i Stockholm. Bland deltagarna fanns två av dagens styrelseledamöter, Sven-Erik Fritz och Pär Landberg, samt även Kent Carlsson, som idag är ersättare. På symposiet rådde total

enighet om att inte lägga ner förbundet utan att göra en omstart. Till de frågor som ansågs viktiga för DRF att arbeta med hörde utbildning, information, myndighets- och politikerkontakter samt att bereda möjlighet för alla kedjor att bli medlemmar.

## Reformationen

Grundläggande för omstarten var att reformera förbundets organisation. Ett år senare, januari 2007, började kedjorna strömma till. Arbetet med att hitta ny VD drog igång och efter sommaren anställdes Anders Karpesjö. Under år 2008 reformerades auktorisationsprocessen, grunden för medlemskapet. 2008 startade en organisationsutredning som ledde fram till nya stadgar år 2010. Ett par hundra av DRF:s medlemmar är lokalt anslutna till Företagarna runt om i landet. År 2010 anslöts DRF som branschorganisation till Företagarna. Med den nya organisationen lades DRF:s lokala föreningar ner, med Sydvästra Sveriges lokalförening som den allra sista år 2011.

I stadgarnas ändamålsparagraf är kompetens en viktig punkt. Redan år 2005 började DRF, tillsammans med TYA (Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd) arbeta med utvecklingen av kursmateriel till Däckskolan. År 2011 lyckades DRF

övertyga Skolverket om att det på nya gymnasiet Fordons- och Transportprogram även måste finnas utbildning för däckbranschen. DRF hjälpte under året Skolverket med att ta fram ämnesplaner som motsvarade branschens behov av kompetens – och att ämnet skulle heta Hjulutrustningsteknik. Det senaste som hänt är att förbundsstämman år 2012 beslutade att skapa en stiftelse: DRF Kunskapslyftet.

I september 2007 inträffade en tragisk dödsolycka i samband med Break Down. Ett resultat av detta var att förbundsstyrelsen antog en rekommendation för hantering av Break Down-insatser. DRF klev in i den så kallade bärgargruppen, som bytte namn till Break Down-gruppen. År 2011 beslutade regeringen om en ändring i Trafikförordningen som innebar att Break Down legaliserades.

## Heltäckande hjullag

2009 kläcktes i DRF idén om en heltäckande hjullag (i samband med ett remissvar om Vägverkets lägesrapport till regeringen). Efter ett par år hade idén utvecklats vidare och formulerades i en PM om heltäckande Hjullag. Den har i september 2012 uppdaterats.

Ett gott kvitto på att man i branschen uppskattar DRF:s arbete är den rekordartade medlemstillströmningen. Det har pekats ständigt uppåt sedan vändpunkten år 2004. Nu har DRF 76 procent fler medlemmar än 2004, vid DäckDebatts pressläggning hade medlemsantalet passerat 800-gränsen. Med utgångspunkt från SCB:s statistik motsvarar det en branschtäckning på 66 procent. Det är bra men styrelsen siktar högre än så; ett bra etappmål är 75 procent. Då närmar sig DRF en dubblering sedan 2004! ■

” Ett gott kvitto på att man i branschen uppskattar DRF:s arbete är den rekordartade medlemstillströmningen.

## Har du kollat medlemssidan på nätet?



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



# 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.

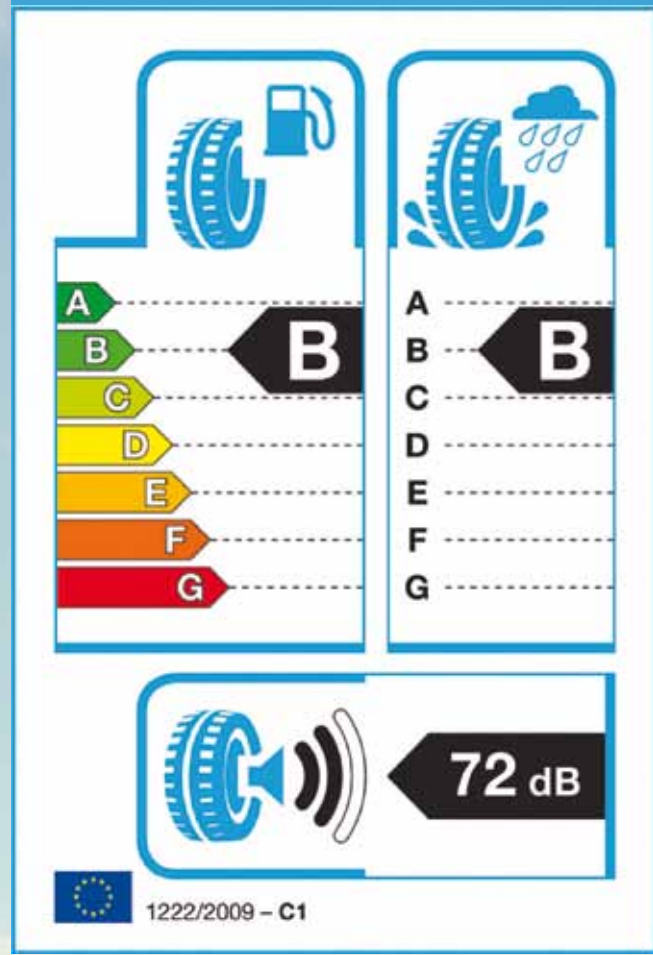
UPPLANDS-VÄSBY	11-12 FEBRUARI
LINKÖPING	4 - 5 MARS
SUNDSVALL	26 - 27 AUGUSTI
MALMÖ	2-3 SEPTEMBER
HELSINGBORG	9-10 SEPTEMBER
NORRKÖPING	16-17 SEPTEMBER

## 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 att du innan kursstart bekantar dig med kursdokumentationen. På det sättet kan du med dina erfarenheter även bidra till en konstruktiv diskussion under kursdagarna. Däckskola DS:2 erbjuder dig en dokumenterad kunskapsnivå. Kursen omfattar industri och buss/lastbilsservice - tyngre fordonsservice i stationär verkstadsmiljö.

UPPLANDS-VÄSBY	13-14 FEBRUARI
LINKÖPING	6-7 MARS
ÖREBRO	11-12 MARS
HELSINGBORG	13-14 MARS
SUNDSVALL	28-29 AUGUSTI
MALMÖ	4-5 SEPTEMBER
NORRKÖPING	18-19 SEPTEMBER





VS





# Stor skillnad mellan EU:s däckmärkning och facktidningarnas tester av vinterdäck

Aftonbladet, Teknikens Värld och Vi Bilägare lägger mycket tid och pengar på däcktester. Däckföretagen bränner miljoners miljoner på tester enligt EU:s direktiv. DäckDebatts granskning visar att resultaten är mer motstridiga än likartade.

TEXT Björn Sundfeldt FOTO Glenn Lindberg, Teknikens Värld

**ATT EU:S NYA** däckmärkning inte ger hela sanningen om ett däckes prestanda är alla överens om – men hur bra är då "EU-betyget"? Är det rättvisande när det gäller de tre egenskaper det handlar om, alltså rullmotstånd, bromsprestanda på våt asfalt och extern ljudnivå?

Högst tveksamt, visar den sammanställning som DäckDebat gjort. Frågan är inte lätt att besvara, men DäckDebat har gjort ett försök genom att jämföra EU-betygen med resultaten från några tidningstester – och funnit överraskande dålig överensstämmelse.

Vi har utgått från de tester av vinterdäck i höstas som publicerades av Aftonbladet, Teknikens Värld och Vi Bilägare. I jämförelsen har vi tagit med de nio odubbade däck som testades av minst två av tidningarna (dubbdäck omfattas ju inte av EU-märkningen) och sedan räknat fram ett snittbetyg från tidningarnas testresultat för rullmotstånd, bromsning på våt asfalt och ljudnivå.

Av dessa egenskaper är den senaste svårast att jämföra, kanske är den till och med ojämförbar. EU mäter "omgivningsljud", alltså det

ljud som däcken alstrar utanför bilen, medan tidningar mäter eller tycker till subjektivt om däckljudet inne i bilen. Dock är det ju inte helt osannolikt att däck som låter lite eller mycket inne i bilen uppvisar samma egenskaper utanför – så vi jämför även bullerbetygen.

Rullmotstånd och vätgrepp anges på EU-etiketten med bokstavs-betyg i femgradig skala från A till F (D och G används inte för personbilsdäck). Tidningarna använder sifferbetyg i 10-gradig skala, men 9 och 10 bör då kunna räknas som A, 7 och 8 som B och så vidare.

” Är "EU-betyget" rättvisande när det gäller de tre egenskaper det handlar om, alltså rullmotstånd, bromsprestanda på våt asfalt och extern ljudnivå?



Flera biltidningar (här Teknikens Värld) testar vinterdäck, men resultaten stämmer dåligt mer EU:s däckmärkning.

Som framgår av tabellen nedan är testresultaten mestadels olika. Endast tre resultat, de grönmarkerade, har god överensstämmelse, medan fyra (rödmarkerade) har mycket dålig överensstämmelse och resten stämmer ganska dåligt.

Att bullerbetygen stämmer dåligt kan vi som framgått lämna därhän, men nog borde mätningarna av rullmotstånd och våtgrepp ha bättre överensstämmelse. Att däcktester är svårt har vi konstaterat tidigare, men med tanke på hur ambitiöst de olika tidningarnas testlag jobbar verkar det inte sannolikt att skillnaderna bara beror på att tidningarna har fel.

Testerna för den nya energimärkningen utförs av däcktillver-

karna själva på något av nio certifierade testlaboratorier. Sju av dessa laboratorier finns hos däcktillverkare och två är oberoende.

Detta innebär förstås att ett kontrollförfarande måste finnas hos ansvariga myndigheter i de olika länderna inom EU. I Sverige är det Energimyndigheten som ansvarar för detta kontrollförfarande.

Till att börja med kommer energimyndigheten att fokusera sina kontroller på efterlevnaden hos leverantörer och däckhandlare när det gäller informationen på prislistor, produktblad, hemsidor etc. I ett andra steg kommer man också att genomföra stickprovskontroller av rullmotstånd, våtgrepp och ljudnivå på däcken.

” Endast tre resultat har god överensstämmelse, medan fyra har mycket dålig överensstämmelse och resten stämmer ganska dåligt.

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.

Det kanske är läge att snabba på med steg två? ■

## Däcktester mot däckmärkning

Däck	Däckens tidningsbetyg / EU-betyg		
	Rullmotstånd	Våtgrepp	Buller (i dB)
Bridgestone Blizzak WS70	4,7 / F	4 / F	7 / 67
Continental ContiVikingContact 5	7 / E	3,7 / F	7 / 71
Continental ContiWinterContact TS850	5,5 / C	10 / C	10 / 72
Dunlop SP IceSport	6 / C	8,5 / E	8 / 70
Goodyear UltraGrip8	3 / F	10 / C	7 / 69
Goodyear UltraGrip Ice +	6 / E	4,5 / F	7 / 68
Michelin X-ICE X12	8,3 / C	5 / F	5,5 / 71
Nokian Hakkapeliitta R	10 / B	4 / F	7 / 71
Pirelli IceControl Winter	6,5 / C	2,5 / E	8 / 72

### Så räknar vi.

Aftonbladet och Teknikens Värld använder en 10-stegs poängsskala medan Vi Bilägare delar ut max 5 poäng. För att kunna jämförbara poängen dubblar vi Vi Bilägares poäng och lägger sedan ihop dem med övrigas poäng. Sedan delas summan med två eller tre beroende på hur många tidningar som testat respektive däck. EU:s maxbetyg A motsvaras då av 9-10 poäng, B av 7-8 poäng, C av 5-6, D används inte, E motsvarar 3-4 poäng och F 1-2 poäng.







# Däckens tio-i-topp – en riktig flopp

På Naturskyddsföreningens top ten-lista över energieffektiva däck finns bara fyra, men de är i själva verket bara två!

**NATURSKYDDSFÖRENINGEN** har en "top ten"-lista över diverse olika energieffektiva produkter. På denna tio-i-topp-lista (som vi ju brukar säga på svenska) finns en nystartad lista med bra däck, som dock i slutet av januari bara omfattar fyra däck – som vid en närmare titt visar sig vara två, varav ett i tre dimensioner.

– Naturskyddsföreningens tio-i-topp-lista för energieffektiva däck på marknaden ger inte konsumenten en så bra översikt som man skulle kunna önska, konstaterar STRO:s informationschef Bernt Wahlberg diplomatiskt.

Om han varit mindre diplomatisk – som till exempel DäckDebatts redaktör – hade han kunnat konstatera att listan inte bara är tämligen värdelös, den kan också vara direkt vilseledande.

– De få AA däck som finns på listan idag representerar inte däcktyper som kan användas på alla typer av fordon. Det är alldeles för

begränsat, men vi har ännu inte hunnit diskutera detta ordentligt inom STRO, säger Bernt Wahlberg och fortsätter:

– Listan med "tio-i-topp-däck" är nystartad. Ett av däcken finns bara i en dimension och det andra i tre dimensioner. Invändningar som ställs är därför att konsumenten bara har en riktig valmöjlighet om hans eller hennes fordon passar för någon av dessa dimensioner. Om inte någon dimension passar är risken att man väljer ett av de här däcken i tron att listan gäller alla dimensioner för dessa däck. Men den dimension som är aktuell för just den konsumenten kan alltså ha sämre värden.

– Jag tror inte att man på Naturskyddsföreningen har insett komplexiteten i att göra en lista över däck. Det är ju inte lika lätt som för kylskåp, torktumlare eller liknande som endast finns i en modell, förklarar Bernt Wahlberg. ■

# Nokian återkallar sin egen vinterdäck-etikett

EU:s däckmärkning har kritiserats av nästan alla i däckbranschen (i Norden) för att informationen är vilseledande vid köp av vinterdäck. Nokian Tyres lanserade till och med en egen vinterdäck-etikett, vilket vållade irritation hos konkurrenterna – och nu har Nokian dragit tillbaka etiketten. **TEXT** Björn Sundfeldt

## KRITIKEN MOT EU-MÄRKNINGEN

handlar om att den gynnar centraleuropeiska vinterdäck som är utvecklade för milda vinterförhållanden och har ett utmärkt våtgrepp. Isgreppet är däremot sämre, medan nordiska vinterdäck generellt har bra is- och snögrepp men sämre våtgrepp.

Detta fick Nokian att lansera en egen däckmärkning, som informerade konsumenterna om (Nokian-) däckens utmärkta vintergrepp. Klassificeringen liknade den som finns på EU:s däckmärkning och informerade om hur bra det dubbria vinterdäcket är i nordiska vinterförhållanden.

I Nokians vintergreppklassificering A-klassades däck som på en isig och snöig väg har 20 procent bättre bromsgrepp än referensdäcket (Standard Reference Test Tyre) som används i testet för EU:s däckmärkning. Nokian Hakkapeliitta R och Hakkapeliitta R SUV klassades av Nokian – måhända inte helt förvånande – som A-däck när det gäller is- och snögrepp. EU-betyget för våtgrepp är däremot F – det sämsta möjliga.

Men konkurrenternas kritik mot Nokian-däcken blev så hård att

Nokian drar tillbaka sin egen vintergreppmärkning och uppmanar alla återförsäljare "att omedelbart upphöra med all användning av Nokian Tyres vintergreppklistermärken på Nokian Hakkapeliitta R dubbria vinterdäck".

I en kommentar skriver man: "Som expert på nordiska förhållanden har Nokian Tyres, tillsammans med andra aktörer inom däckbranschen, under flera års tid engagerat sig för att utveckla en ny däckmärkning för vinterdäck. Nokian Tyres kommer även i fortsättningen att göra sitt yttersta för att en ny däckmärkning som gäller nordiska vinterdäck kan tas fram snarast möjligt, i syfte att underlätta konsumenternas däckval, samt att öka säkerheten på vintervägar." ■



# Global spelare för däck och larvband

Bakom namnet Camoplast Solideal döljs en företagskonstellation som funnits länge i Sverige, men som först nu samlat verksamheten under enhetlig flagg. Sortimentet hör till de bredaste på marknaden, trots att varken lastbils- eller personbilsdäck ingår. **TEXT OCH FOTO** Eric Lund







**DET SENASTE BOKSLUTET** för Camoplast Solideals svenska verksamhet var inte någon glimrande läsning. Men förklaringen är enkel: under räkenskapsåret 2011/2012 (brutet) genomfördes den grundliga renodling av verksamheten som nu börjar bära frukt.

Många i däckbranschen minns säkert företag som Scandinavian Wheels, ProDo och CTT. Kanske undrar någon var de blivit av. Svaret är att de allihop ingår i Camoplast Solideal, ett bolag som i sig är ett giftermål mellan kanadensiska Camoplast och europeiska Solideal, där det förstnämnda företaget köpte det sistnämnda 2010.

Lars Bergmark har varit "country manager" och VD för det helägda svenska dotterbolaget sedan augusti 2012 och arbetar nu intensivt för att etablera den nya organisationen, varumärket och de många produkterna.

– Vi sitter i de lokaler i Tyresö som Scandinavian Wheels lät bygga under tidigt 2000-tal. Men nu har vi koncentrerat oss på de produkter som Camoplast Solideal själva till-

verkar, och det var i städningen av tidigare kontrakt och åtaganden inför det förra bokslutet som vi tog kostnader för renodlingen, berättar Lars Bergmark.

Nu väntar en fokuserad satsning krönt av en ny grafisk profil. Bakom det lite krångliga namnet döljer sig en internationell stor-spelare. Förenklat uttryckt var Camoplast det kanadensiska bolaget som specialiserat sig på larvband medan Solideal förvisso hade bandtillverkning men främst var inriktat på däck för industri- och entreprenadändamål. Det verkar onekligen ha varit "a perfect match" eftersom produktlinjerna kompletterar varandra snarare än konkurrerar.

#### **Mest känt för industridäck**

Däck till person- eller lastbilar erbjuds inte Camoplast Solideal, men det mesta annat som är tillverkat av gummi och avsett att bära en maskin eller ett fordon. Företaget tillverkar även fälgar för de egna däcksegmenten. Mest känt är kanske industridäcken (för inomhus-

eller utomhustruckar, containerlyftar etc.), men Lars Bergmark har lagt i en högre växel för att marknadsföra firmans produktserier för dumptrar, lastmaskiner, minigrävare och andra entreprenadmaskiner i Sverige.

Camoplast Solideal är ett synnerligen globalt företag med verksamhet i 19 länder och merparten av tillverkningen i Sri Lanka (där finns 5300 av totalt cirka 7800 anställda). Huvudkontoret ligger utanför Quebec i Kanada, medan verksamheten i Europa, Mellanöstern och Afrika (EMEA) styrs från Luxemburg. I belgiska Gent finns ett utvecklingscenter och i tyska Düsseldorf ett 26 000 kvadratmeter stort centrallager, där även en hel del framställning av fälgar och kompletta hjul äger rum.

En betydande del av den globala omsättningen kommer från originalmontering av både däck och band. Inte minst de svenska trucktillverkarna är trogna kunder.

En annan viktig division är så kallade press on-däck, där gummit vulkaniseras på en stålbanda som

sedan pressas på en fälg eller direkt på en axel. Den tekniken används bland annat på fordon som lastar och lossar rorofartyg samt inom tung industri.

#### **Omsätter 1 miljard dollar**

Camoplast Solideal är en stor koncern – omsättningen är cirka en miljard dollar – men där finns ändå med ett stort mått av regionalt självstyre, enligt Lars Bergmark, som närmast kommer från Goodyear.

– Mitt uppdrag här består bland annat i att införa en mer processstyrd organisation med det globala tänket, men det är långt ifrån någon kvartalsstyrd ekonomi som präglar Camoplast Solideal. Företaget är huvudsakligen familjeägt, men även en kanadensisk pensionsfond med långsiktiga intressen finns med.

Det svenska dotterbolaget saluför i princip hela produktsortimentet med ett par undantag. Camoplast är från början sprunget ur Bombardier-koncernen (knoppades av 1982) och är även i Sverige välkänt för snöskotermattor och larvband till



Lars Bergmark är vd för Camoplast Solideal Sverige sedan ett halvår och ser fram emot att få vässa företagets erbjudande. Däck för entreprenadmaskiner och minigrävare är en tillväxtpotential, firman är mest känd för industridäck och larvband.

ATV-motorcyklar, men hela "power sport"-sortimentet sköts av Duells (stor grossist inom mc och skoter).

Det andra undantaget är agrikulturella produkter. På den amerikanska kontinenten är larvband för lantbruksmaskiner en storsäljare. Tillverkningen av dessa sker i Kanada, medan vanliga däck för jordbruksändamål över huvud taget inte finns i Camoplast Solideals sortiment. Och i Sverige är som bekant traktorer med larvband ovanliga.

Övriga typer av band står för cirka tio procent av den svenska försäljningen. Den svenska marknaden för band till minigrävare är i redan tal 4 000–5 000 stycken per år, och Camoplast Solideal är den enda bandtillverkaren med egen distribution i Sverige.

#### Stark position

Att den svenska organisationen har en stark position i koncernen visas inte minst av att den har rätt att själv teckna europeiska avtal. Ett exempel är att Camoplast Solideal blir ensam leverantör av larv-

band till uthyrningsföretaget Cramo i stora delar av Europa.

– Uthyrning av maskiner kräver alltid mycket däck och band, och en annan nyhet är att vi snart lanserar utbytesservice för truckhjul med bas här i Tyresö, avslöjar Lars, och fortsätter:

– Truckar arbetar för det mesta i sådana miljöer att stillestånd inte är ett alternativ och därför är utbytessystemet med kompletta hjul viktigt. Utöver denna service erbjuder Camoplast Solideal även SoftFill (däck med polyuretanfyllning och egenskaper som påminner om luftfyllda däck) och montering av alla typer av däck.

#### Avtal med däckkedjorna

I dag arbetar totalt 16 personer vid Camoplast Solideal Sweden AB, varav tre och en halv tjänst är säljare på fältet som täcker in hela landet.

– Vi har avtal med alla större däckkedjor, men det är även viktigt för oss att ha nära kontakter med lokala gummiverkstäder och -handlare. Inte minst eftersom prognostisering av kommande behov är A

och O, samtidigt som våra säljare ibland hjälper till som tekniskt stöd i slutkundsdialogen, förklarar Lars.

Att mer precis förutse vilka produkter som kommer att behövas de närmaste månaderna är en vital del i koncernens processstyrning – och ett måste när tillverkningen huvudsakligen sker i Asien. Förutom i Sri Lanka finns fabriker även i Sydkorea, Kanada och USA.

Camoplast Solideals sortiment växer dessutom hela tiden och det gäller att pricka rätt för varje behov. En produktserie som blir

allt större är halvmassiva däck som kombinerar punkteringsskyddet hos ett massivt däck med komforten hos ett luftfyllt.

Företaget äger dessutom många patent, främst inom Camoplast bandkonstruktioner men även för Solideals däck. Så ser nämligen uppdelningen ut än i dag, med separata varumärken för band respektive däck.

Men företaget Camoplast Solideal seglar under enhetlig flagg och tar nu full sats på den svenska marknaden. ■

” Vi har avtal med alla större däckkedjor, men det är även viktigt för oss att ha nära kontakter med lokala gummiverkstäder.





Vid varje fyllning av däck sparas en liten slätt som referens ifall det blir en reklamation på arbetet.



Tyresö är basen för den svenska verksamheten. Där finns kontor, lager och verkstad för montering av däck samt utrustning för punkteringsäkring.



Ett 29-tumsdäck är inget man bär över axeln, men Camoplast Solideal har så klart resurser att hantera även sina största produkter.



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

## Kortkort från VTI-seminarium

I SLUTET AV förra året arrangerade VTI i Linköping ett seminarium angående trafiksäkerhetseffekter kopplat till däck, fälg och hjul. Där presenterades bland annat en litteraturstudie angående forskningsresultat inom ämnet, genomförd som ett samarbetsprojekt mellan NTF, VTI och DRF.

Nils Petter Gregersen och Mattias Hjort, forskningsdirektör respektive forskare på VTI, redovisade en mängd intressanta fakta och slutsatser, medan DRF:s VD Anders Karpesjö efter ett kort inledningsanförande agerade moderator och höll ordning på församlingen.

### Några noteringar:

Djupstudieanalyserna vid dödsolyckor saknar ofta systematik och data om däck, fälg och hjul – där finns en mycket tydlig förbättringspotential för att kunna dra relevanta slutsatser om olycksorsaker.

Mönsterdjupslagen om 1,6 mm verkar inte ha någon vettig bakgrund, sannolikt bara tagen ur luften.

Mönsterdjupet är extra viktigt på slät betongväg, då sjunker greppet linjärt. På grov beläggning sker inte så mycket förrän däcken blir riktigt dåliga; vid cirka 3 mm ökar olycksrisken markant.

Finska fakta visar att på våt väg är däcken en riskfaktor i nio procent av olyckorna, på torr väg två procent.

I England orsakar tappade tunga hjul varje år 10-27 personskadeolyckor, varav 3-7 dödliga.

Rikttningsbestämda däck är inte farliga att köra med om de är felvända. Skillnaden i prestanda mellan rätt och fel rullriktning är liten.

Det finns inga indikationer på att regumnerade lastbilsdäck är överrepresenterade i olyckor. I åkarbranschen är det dock "självlart" att inte använda regumnerat på framaxeln.

En procent av dödsolyckor med lastbilar i USA är däckrelaterade.

En gemensam avslutande slutsats var att Trafikverket borde arrangera en Däck-OLA. ■

däck

## DEBATT

# Straffa inte förare som kör dubbat

De som väljer att köra med dubbdäck ska inte bestraffas, varken med förbud eller med avgifter, skriver riksdagsledamöterna Lars Beckman och Ulf Berg (M).

DET FINNS DE som vill se en lagändring som gör att förare som kör med dubbade vinterdäck ska tvingas betala straffavgift. Motiveringen är att användandet av dubbdäck ska minska och därmed också de höga partikelhalterna i Stockholm. Man menar att avgifterna är att föredra framför ett totalt förbud, men man ser gärna att fler dubbdäcksförbud införs och att dubbdäcksanvändningen minskar. Det finns till och med kommuner som kallar oss som använder dubbdäck för kärringar.

Detta är mycket olyckligt och okunnigt. De som väljer att köra med dubbdäck ska inte bestraffas, varken med förbud eller avgifter. Om fler förbud och/eller avgifter införs, och det leder till att färre använder dubbdäck, kommer trafiksäkerheten allvarligt att försämrats, vilket skulle vara ett brott mot Sveriges goda tradition att värna en hög trafiksäkerhet.

Ett dubbdäcksförbud eller minskad dubbdäckanvändning är inte bara en fråga för Stockholm. Man ska komma ihåg att förarna, som på grund av avgifter och förbud bytt till dubbfria däck, många gånger kör ute i landet, vilket då olyckligt nog bidrar till en försämrad trafiksäkerhet i hela Sverige. I en artikel i DN förra året konstaterades också att antalet trafikolyckor i Sverige är underskattat med ungefär hälften jämfört med den officiella statistiken.

Risken att dö i en trafikolycka ökar med hela 43 procent om man kör med dubbfria däck i stället för med dubbdäck, enligt undersökningar där man studerat faktiska olyckor och dess konsekvenser. Därför måste man noga överväga värdet av att vidta åtgärder som kanske åtgärdar ett samhällsproblem men skapar väsentligt större problem på andra områden och då med betydligt allvarigare följder.

En av anledningarna till att nu senast Miljöpartiet vill införa straff-

avgifter på dubbdäck i Stockholm är att minska de höga partikelhalterna. Riksdagens Utredningstjänst har undersökt effekterna av att avgiftsbelägga dubbdäckanvändningen i Norge och kommit fram till att det inte lett till några positiva mätbara effekter på hälsan.

Resultatet visar också att dubbdäckanvändning bara är en av flera källor till partikelutsläpp, och inte nödvändigtvis den största källan till de farliga partikelutsläppen. Vägbyggen, fordonsavgaser, användning av salt och sand är andra källor till partikelutsläpp. Värmeljus är också en stor källa till partikelutsläpp, så en straffskatt som inte påverkar trafiksäkerheten är väl då en straffskatt på värmeljus för de boende vid Hornsgatan?

Nej, naturligtvis inte, men detta visar hur komplex frågan är. Tunnelbanepartiklar är absolut farligast, men det finns inte någon som föreslår begränsningar i användandet av tunnelbanan? I vart fall har vi inte sett eller hört det.

Dubbdäcken är viktiga för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet och för att undvika långa stopp i trafiken som orsakas av halkolyckor. Varje olycka som sker är en olycka för mycket. Vi står bakom den nollvision som finns för antalet döda i trafiken i Sverige. Fler områden med dubbdäcksförbud eller ett införande av straffavgifter på dubbdäck är därför inte en utveckling vi vill se.

Sverige som är ett litet kallt land uppe i norra Europa behöver trafiksäkra däck och trafiksäkra förhållanden i hela landet. Allt annat är att spela roulette med bilisternas säkerhet och vi ser gärna att fler bilister, liksom vi, kör som kärringar med dubbdäck.

Lars Beckman (M)  
riksdagsledamot Gävleborgs län

Ulf Berg (M)  
riksdagsledamot Dalarnas län



# MAKALÖST GREPP



GÄLLER EJ  
GISLAVED

**Gislaved**

Mästare på svenska vägar



# TPMS Sensorer



## Profiler TPM II Plus

För omprogrammering av sensor ID till fordonet, aktivera/inaktivera system, vinter/sommar setups, sensor/ECU test

### Verktyget mäter:

Däcktryck, Sensor ID, Sensor status, Batteristatus, Temperatur, m.m.

### Verktyget ger information om:

Åtdragningsmoment för sensormutter, sensorskruv, hjulbult och muttrar. OEM reservdelsnummer, Servicekit, Hjulrotations information.



## Programmeringsbara TPMS sensorer

Kommer att klara av mer än 90% av bilar med TPMS för den europeiska marknaden, genom att ersätta med en programmerbar sensor.



Ingen omprogrammering i bilen behövs när man använder original sensor ID.  
Ingen uppdatering eller årsavgift för programvara eller programmering.



# CONTINOVA